(1)

(N° 177.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MARS 1853.

Concession d'un chemin de fer de Lierre à Turnhout ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Quand on examine la carte des chemins de fer belges, on remarque aussitôt que notre frontière du Nord en est dépourvue, tandis que les frontières du Midi, de l'Est et de l'Ouest en sont convenablement dotées. La première, cependant, n'est pas moins étendue que les trois autres, et elle paraît même mieux appropriée à l'établissement des voies accélérées, à cause de la nature uniforme d'un sol plat et sablonneux. L'étonnement que cette observation inspire, s'accroît lorsqu'on réfléchit aux nombreuses relations de commerce et d'industrie qui existent entre la Belgique et la Néerlande, et qui augmenteraient dans des proportions favorables aux deux pays si les moyens de communication étaient améliorés. Cette étrange et fâcheuse anomalie s'explique par des causes qui ont cessé d'exister, au moins du côté de nos compatriotes. Les guerres religieuses du xvi^e siècle, suivies des guerres politiques du xvii^e et du xviii^e, séparèrent profondément en deux parties le magnifique héritage de la maison de Bourgogne, et élevèrent entre la République néerlandaise et la Confédération belge une barrière que la domination française n'eut pas le temps d'effacer. Les rapports entre les deux nations restèrent rares et difficiles, même sous le règne de Guillaume I^{er}, qui ne put réussir dans ses plans de fusion morale et matérielle. Des événements politiques d'une haute gravité empêchèrent l'empereur Napoléon et le roi Guillaume de réaliser leurs projets de routes et de canaux, conçus au point de vue du bien public. Une vaste contrée, la Campine, resta ainsi, pendant des siècles, à l'état de désert, et joua,

(1) Projet de loi, n° 128.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE MÉRODE WESTERLOO, LOOS, COOMANS, DE HAERNE, VAN ISEGHEM et DE PERCEVAL.

entre les deux nations, le rôle de ces solitudes artificielles qu'une politique barbare crée sur les limites de certains empires de l'Orient. De part et d'autre, on considéra la Campine comme une fortification naturelle, comme un obstacle à des invasions subites, et l'on ne fit rien pour la relever de cet état de misère et d'humiliation. Aujourd'hui encore, pas un seul chemin praticable ne coupe la frontière sur une étendue de 25 lieues environ. Ce ne fut qu'en 1850 qu'on leva le veto mis sur la route projetée de Turnhout à Tilbourg, décrétée ensuite à Bruxelles et à La Haye, route dont l'achèvement est attendu avec une vive impatience par des populations soumises à des gouvernements divers, mais unies, comme à la frontière du Midi, par une parfaite communauté d'origine, de langue, de mœurs et de religion.

La prochaine construction de cette chaussée et du chemin de fer d'Anvers au Moerdyk, améliorera sensiblement la situation dont nous venons d'esquisser les désavantages, mais l'œuvre de réparation sera loin d'être accomplie. Les routes pavées sont devenues partout insuffisantes, et le railway d'Anvers au Moerdyk ne rendra que des services restreints et irréguliers. La partie la plus riche et la plus industrielle du Brabant septentrional et de la Gueldre, celle qui renferme les importantes cités de Bois-le-Duc, Arnhem, Nimègue et Tilbourg, est destinée à nouer avec la Belgique des relations qu'un chemin de fer direct peut seul créer et féconder. Il y a évidemment place pour deux railways entre la Belgique et la Néerlande, lorsqu'il en existe déjà six du côté de la France, outre un grand nombre d'autres voies de communication; et il est clair que la ligne de l'Ouest, concédée à M. Gihoul, n'aurait pas à souffrir d'une exploitation plutôt parallèle que concurrente.

Telle était la pensée de la section centrale qui examina naguère le projet de M. Gihoul (*); telle est l'opinion unanime de la Néerlande orientale; telle est la conviction (nous sommes heureux de pouvoir l'affirmer) du Gouvernement du roi Guillaume III.

Des deux côtés de la frontière on vit, on s'agite dans l'attente de la voie internationale dont vous êtes invités, Messieurs, à poser les premiers rails. Notre

(*) L'extrait suivant du rapport de la section centrale (9 novembre 1852) peut être reproduit ici avec un parfait à-propos :

« La 3^e section se borne à recommander vivement à la section centrale et au Gouvernement l'exécution des promesses faites à l'arrondissement de Turnhout. Cette recommandation, formulée à l'unanimité, est accueillie de même par la section centrale, qui verrait avec satisfaction une compagnie chargée d'étendre vers Turnhout par Hérenthals le railway déjà décrété de Contich à Lierre. Cette ligne, d'abord agricole et industrielle, serait infailliblement appelée à jouer un grand rôle dans le mouvement général de nos chemins de fer, si, comme le projet en a été étudié en Hollande, elle était continuée par Eyndhoven ou Bois-le-Duc vers le Rhin. Puisque la demande en concession d'un chemin de fer de Lierre à Turnhout a été soumise au Gouvernement, la section centrale, prenant d'ailleurs acte des promesses bienveillantes de M. le Ministre des Travaux Publics, engage ce haut fonctionnaire à prendre une résolution le plus tôt possible, afin que ces concessionnaires, ou d'autres qui pourraient se présenter à leur place, sachent à quoi s'en tenir.

» La 5^e section a recommandé, comme la 3^e, la construction d'un chemin de fer de Lierre à Turnhout. Nous venons de dire comment ce vœu a été accueilli par la section centrale. »

Campine tout entière sollicite ce bienfait; si des divergences d'opinion se manifestent, elles ne portent que sur la direction à donner au chemin de fer. Chaque canton, chaque commune se dispute naturellement l'honneur de le recevoir. La même impatience éclate dans le Brabant septentrional, où les villes que nous citions tout à l'heure se font une fête de communiquer librement entre elles et avec la Belgique. Nul doute, Messieurs, que votre vote favorable ne soit le signal d'une concession importante de la part du Gouvernement néerlandais. Si nous avons à justifier nos prévisions et nos espérances à cet égard, nous invoquerions le langage de la presse des Pays-Bas, les démarches officielles faites par un grand nombre de communes et de corps constitués, l'attitude bienveillante du cabinet de La Haye, enfin la persuasion profonde où vivent nos voisins que le point de jonction du chemin de fer international est entre Turnhout et Tilbourg. Remarquons que ce point avait été indiqué depuis des années par les ingénieurs des deux Gouvernements, et qu'il aurait été adopté de préférence à tout autre, si l'œuvre avait pu être exécutée avec l'intervention directe du trésor public.

Le chemin de fer de Turnhout vers Bois-le-Duc et le bas Rhin ne contrarie point le projet d'une autre voie internationale, vivement souhaitée à Anvers depuis que la Néerlande a tant favorisé et perfectionné son commerce de transit : nous voulons parler d'un railway direct d'Anvers vers Dusseldorf. Au contraire, dans l'opinion de la majorité de la section centrale, la ligne de Lierre à Herenthals, adoptée par toutes les Compagnies sérieuses dont nous avons eu à examiner les plans, semble destinée à devenir le premier tronçon du railway direct d'Anvers à Dusseldorf. En effet, si le léger détour par Lierre est approuvé pour cette œuvre future (comme il l'a été en 1846 et en 1853 par l'organe le plus autorisé du négoce belge, la chambre de commerce d'Anvers), le prolongement du railway d'Herenthals par Gheel, Beverloo et le Limbourg hollandais sera la conséquence naturelle, forcée du vote que vous êtes appelés à émettre. Sans vouloir préjuger ici les intentions ultérieures de la Législature, votre section centrale, Messieurs, se flatte de ne pas les méconnaître en exprimant l'espoir que la crainte de diminuer un peu les recettes de l'État ne vous empêchera point de donner au vaste réseau des chemins de fer belges tous les développements utiles dont il est susceptible.

Quoi qu'il en soit de cette question, le chemin de fer de Lierre à Turnhout se justifie assez au seul point de vue de nos relations avec la Néerlande, relations qui, souhaitons-le dans l'intérêt de tout le monde, seront toujours pacifiques, mais qui, dans le cours des vicissitudes politiques, pourraient devenir militaires et se trouver grandement favorisées par l'établissement de cette voie internationale. Les convenances stratégiques se joignent donc aux besoins du commerce, de l'industrie et de tous les rapports sociaux pour nous conseiller l'adoption du projet.

Concentrant notre attention dans le cercle moins large des intérêts campinois, nous trouvons encore de graves motifs d'accueillir avec faveur la concession demandée. Personne ne révoquera désormais en doute l'influence salutaire que les voies de transport accélérées exercent sur l'agriculture. Les rails sont aux routes pavées ce que celles-ci sont aux chemins boueux de nos pères. Raffermer nos voies primitives au moyen de grés ou de gravier, c'était réaliser un progrès inappréciable sur lequel on a renchéri en substituant les rails aux pavés. Dans les

deux cas on a considérablement diminué les frais de traction, et économisé les forces de l'homme ou des instruments dont il dispose. Une bonne voirie vicinale est certes le premier besoin de l'agriculture; nous le proclamons bien haut avec ceux à qui l'expérience permet de parler en son nom; sans une bonne voirie vicinale l'agriculture ne saurait profiter des chemins de fer, puisque l'accès lui en serait fermé; ils ressembleraient à un fleuve sans quai, à une mer sans port. Mais l'expérience l'a prouvé depuis des siècles, toute grande voie de communication qui s'ouvre à travers un territoire isolé, crée, comme par enchantement, des chemins secondaires qui viennent s'y relier et s'y fondre; c'est une grande artère alimentant les mille petites veines du corps qui en reçoit une vie nouvelle; c'est une rivière bienfaisante dont les flots débordent dans des canaux d'irrigation; en un mot un chemin de fer répand sur l'agriculture, mais dans des proportions plus grandes, les mêmes bienfaits que nos chaussées royales ont prodigué, il y a cent ans, à une quantité de misérables villages transformés en bourgs populeux.

Des renseignements précis nous autorisent à le dire : plusieurs communes campinoises ont résolu de construire, coûte que coûte, des voies pavées pour communiquer facilement avec le futur railway. Elles épuiseront, à cet effet, leurs dernières ressources, nous en avons pour garant leurs pétitions adressées à la Chambre, leurs promesses réitérées et surtout l'intelligence qu'elles ont de leurs intérêts. Ces populations industrieuses se montrent dignes du sacrifice financier que vous êtes disposés à faire pour elles, par l'enthousiasme que leur a inspiré la certitude de posséder à leur tour un chemin de fer. Vous seriez naturellement moins portés à leur accorder ce bienfait, si vous les voyiez moins préparées à en profiter. Un long cri de reconnaissance pour le Roi, pour son gouvernement et pour les Chambres a retenti dans la Campine, lorsque le *Moniteur* y a apporté la nouvelle que cette contrée aussi allait recevoir un chemin de fer, et participer enfin à la vie de la grande famille belge. Si les espérances légitimes qu'on y a conçues, si les plans de prospérité qu'on y a formés étaient démentis, soit par un vote défavorable de la Législature, soit même par des circonstances fortuites, indépendantes de votre volonté, la désolation serait unanime et profonde, car la disparition d'un bonheur longtemps rêvé est aussi pénible que la perte d'un bien que l'on a senti.

Il convient de le remarquer d'ailleurs : la terre campinoise et la population qu'elle alimente ne méritent pas l'abandon, l'indifférence, le dédain peut-être où elles ont été plongées pendant des siècles. Le sol est aride, ingrat, mais susceptible d'une culture avantageuse, témoin les merveilles que des esprits intelligents et des bras infatigables y ont réalisées dans ces derniers temps. Les produits qu'on y récolte sont de première qualité. Sur cet immense plateau, composé des mêmes éléments que le pays de Waes, le seigle, la pomme de terre, diverses racines et les arbres fruitiers croissent avec un succès qu'envient les agronomes de nos provinces les plus riches. On y voit déjà de belles prairies qui augmentent chaque année un bétail fécond. Le gibier, la volaille, le miel y sont abondants et recherchés jusque dans la capitale. Dès que la bêche défonce le sol à une profondeur de 50 à 60 centimètres, et fait pénétrer l'engrais dans les entrailles d'un sol vierge, il n'est pas de produits agricoles qu'on n'y puisse gagner. Si la fertilisation y a

marché avec tant de lenteur, la faute en est moins à la terre et aux habitants, qu'à la triste apparence de l'une et à la pauvreté des autres. Le défrichement est une affaire d'argent plutôt que de temps. Il réclame une mise de fonds considérable. il demande crédit, il ne récompense que les forts et les patients. Or les cultivateurs campinois sont pauvres; n'ayant pas de capitaux, ils ne peuvent pas attendre, et, bien qu'ils connaissent les trésors que leur terre natale réserve à l'avenir, il leur a été impossible d'y fouiller eux-mêmes.

De l'or et de l'engrais, voilà tout ce qu'il faut à la Campine pour prospérer. Elle possède le reste, c'est-à-dire un sol profond, un ciel pur, des bras robustes, des cœurs droits et courageux. L'or et l'engrais s'y répandent depuis quelques années, grâce à l'intelligente et patriotique initiative de riches défricheurs qui se plaisent à transformer en prés irrigables ou en bois productifs des bruyères longtemps abandonnées. Un chemin de fer fera marcher le défrichement à la vapeur. En effet, quand des moyens de communications sûrs, rapides et économiques amèneront nos agronomes au milieu des bruyères, et que les engrais et les moissons pourront circuler au loin, les entreprises que nous louons se multiplieront de toutes parts. Les hommes qui les dirigent aiment à les surveiller, c'est leur plaisir souvent, leur intérêt toujours; à présent ils sont rebutés par la longueur des voyages, par les frais ruineux résultant du manque de routes praticables et de la difficulté des transports.

Peut-être faudrait-il hésiter cependant à payer trop cher l'établissement d'un chemin de fer dans la Campine, s'il ne devait profiter qu'à l'agriculture. Mais d'autres intérêts le réclament. Cette contrée est beaucoup plus industrielle et commerçante qu'on ne le croit généralement. Le travail manufacturier y occupe une notable partie de la population; il suffit, ou peu s'en faut, à la consommation locale, et, pour une foule d'articles, il écoule à l'étranger un excédant assez considérable. Les coutils et les papiers de Turnhout, les bas d'Arendonck, les draps d'Herenthals, les dentelles de Gheel et de Moll sont bien connus en Belgique et en Hollande. Le génie de l'imitation, qui caractérise en général nos compatriotes, est très-marqué en Campine. Les cartes à jouer de Turnhout délassent les républicains du nouveau monde, et les élégantes de Paris et de Madrid portent volontiers les tissus transparents des ouvrières de Gheel. Nous avons vu des tisserands campinois fournir des voiles aux navires hollandais. Il y a donc là un noyau d'industrie qui n'attend, pour se développer, qu'un horizon plus large et des marchés plus abordables. Le bas prix de la main d'œuvre, l'habileté et l'économie proverbiale des travailleurs campinois expliquent leurs succès relatifs d'à présent et les espérances qu'ils conçoivent pour l'avenir.

Un chemin de fer est donc utile, indispensable à la Campine. Mais, hâtons-nous de le dire, il est impossible sans l'intervention financière de l'État. Celui-ci doit l'exécuter lui-même, ou accorder à une compagnie la garantie d'un minimum d'intérêt qu'il n'a pas refusé à d'autres entreprises de ce genre.

En 1850 et en 1851, le Gouvernement déclara qu'une voie ferrée serait construite dans la Campine, mais qu'il se réservait d'examiner si l'intérêt public ne conseillait pas de l'établir aux frais du trésor.

Il est évident aujourd'hui pour tout le monde que cette question ne peut être résolue que par la négative. La situation du trésor et l'opinion généralement

partagée que l'État, déjà propriétaire des trois quarts de nos chemins de fer, ne doit pas étendre davantage cette partie du domaine national, ne permettent pas à la Campine de compter sur la prochaine réalisation des promesses qui lui ont été faites dès 1833. Reste l'industrie privée, dont les efforts méritent d'être soutenus, encouragés lorsqu'elle s'applique à des travaux d'utilité publique.

Nous jugeons superflu d'apprécier ici les graves questions que soulève le principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Vous les avez solennellement discutées Messieurs, au mois d'août 1831, à propos de la grande loi des travaux publics, comme on l'appelle. Votre section centrale, sans vouloir préjuger les besoins à venir, dont le libre examen ne saurait être enlevé à la Législature, pense devoir approuver aujourd'hui la prudente réserve du Gouvernement en cette matière; elle est convaincue, comme lui, qu'avant de prendre encore des engagements considérables, l'État doit attendre, consulter les expériences qui vont se produire, et que des circonstances tout à fait exceptionnelles peuvent seules justifier la concession de la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

Envisageant à ce point de vue le cas qui lui est soumis, la section centrale a fait fléchir la règle qu'elle s'était elle-même tracée, et a souscrit sans hésitation au sacrifice momentané sollicité en faveur des grands intérêts auxquels il lui a paru équitable et urgent de donner satisfaction. Elle ne doute point que les raisons qui l'ont déterminée ne vous paraissent concluantes. En voici l'indication sommaire.

Le chemin de fer projeté exercera une triple influence dont le trésor belge recueillera sa part de bénéfices : il hâtera les progrès de l'agriculture, il développera ceux du commerce et de l'industrie et augmentera la clientèle hollandaise du rail-way de l'État. Ces conséquences ne sauraient être contestées, à moins de s'insérer en faux contre le langage des économistes pratiques, à moins de nier net les avantages de ces voies de communication. Or, tout progrès agricole, industriel et commercial se traduit en un supplément de recettes pour le trésor, par suite de la plus-value qu'acquière les terres, de l'accroissement des impôts foncier et personnel, des patentes et de la consommation. Voilà un premier dédommagement que l'État recevra du paiement éventuel de la garantie. Un second dédommagement lui est assuré dès que le chemin de fer de la Campine devient international. Les nombreux voyageurs hollandais qu'il invitera à parcourir nos provinces, procureront au trésor, du moins en partie, la compensation qui lui est due.

Des hommes sérieux, consultés dans les deux pays, affirment que la garantie d'un *minimum* d'intérêt, offerte seulement pour apaiser les scrupules des actionnaires étrangers, pour rassurer des capitaux méticuleux, ne sera jamais invoquée, la ligne de Turnhout au bas Rhin étant destinée à devenir l'un des rail-ways les plus productifs du continent. La section centrale, craignant de se faire illusion, et surtout de soumettre à la Chambre des arguments contestables, ne prétendra point que la garantie restera simplement nominale. Mais en admettant même l'hypothèse la plus fâcheuse, celle où le chemin de fer ne rapporterait que tout juste ses frais d'exploitation (hypothèse très-in vraisemblable pour ne pas dire toute gratuite), encore croit-elle que la Législature ne devrait pas reculer devant le vote d'un *minimum* d'intérêt, car la somme d'argent qui sortirait, de ce chef,

des caisses publiques, y rentrerait bientôt indirectement sous forme de contributions de toute espèce.

Ce point nous semble acquis ; mais nous irons plus loin : nous dirons qu'à n'envisager le chemin de fer qu'au seul point de vue de la Campine (toutes considérations financières et politiques à part), il serait encore difficile de refuser à cette contrée les moyens de se procurer le railway désiré, parce que la justice distributive, qui doit dominer les actes de la Législature, exige que la Campine profite à son tour des sacrifices que le budget s'impose pour l'amélioration des voies de transport. L'arrondissement de Turnhout, qui se trouve ici plus particulièrement en cause, a beaucoup souffert des événements de 1850. Bien qu'il compte une population de 100.000 âmes, qui supporte exemplairement sa part des charges publiques, il ne connaît guère d'autres fonctionnaires de l'État que les receveurs des contributions. Il ne possède ni garnisons, ni écoles supérieures, ni routes royales ; en un mot, il est gouverné avec une simplicité économique, qui, s'il était possible de la pratiquer dans les autres parties du pays, réduirait singulièrement le budget. Cependant il ne murmure pas ; le meilleur esprit l'anime, son attachement à la dynastie, à la nationalité, aux institutions de 1831 est exemplaire. Il sait gré à la Législature de ce qu'elle a déjà fait en sa faveur ; le canal décrété en 1843, quoique inachevé encore, a été pour lui un véritable bienfait. Ce qu'il vous demande aujourd'hui, Messieurs, après dix-neuf années d'attente, c'est un premier railway, ligne-mère qui donnera naissance à d'autres, et qui sera comme la base de l'édifice de sa prospérité renaissante.

Comparée avec les autres contrées de notre belle patrie, la Campine semble encore fort arriérée ; on a même dit qu'elle fait tache sur la carte et dans nos statistiques. Toutefois, de grands progrès y ont été réalisés depuis 1850, sous le rapport agricole. Les défricheurs gagnent chaque jour du terrain ; les oasis qu'y forment les villages s'étendent constamment, et font sur le désert des conquêtes fructueuses. Les voies de communication s'améliorent ; les produits des bords de la Meuse et de la Sambre parviennent enfin sur les rives des deux Nèthes. La transformation est réelle, sensible ; mais il faut aider la marche de la nature et les efforts des hommes. Jamais l'intervention paternelle de l'État ne saurait être mieux justifiée qu'en cette circonstance. Tout en accomplissant un devoir et en favorisant ses intérêts matériels, la Belgique aura acquis, par la régénération de la Campine, un des plus beaux titres de gloire que la postérité puisse enregistrer.

Dans cette appréciation générale des faits et des principes, il ne s'est guère produit de dissidences d'opinion dans la section centrale. Elle a reconnu qu'un railway est nécessaire, que la jonction de celui-ci avec le chemin de fer projeté de Tilbourg à Arnhem et Utrecht par Bois-le-Duc est naturelle, désirable, et que la garantie de l'État est, pour le moment, indispensable à cette œuvre d'utilité nationale. Certaines hésitations ne se sont manifestées dans son sein que lorsqu'elle a abordé l'examen des divers projets dont elle a eu à prendre connaissance. Elle en a trouvé une dizaine dans les papiers que M. le Ministre des Travaux Publics lui a remis. Plusieurs séances ont été consacrées au dépouillement et à l'appréciation de ces plans. Mais avant de rendre compte du résultat de nos études, exposons ici un incident qui s'est produit dès notre première réunion, et dont nous sommes heureux de constater la solution satisfaisante.

Dans l'Exposé des motifs du projet de loi, M. le Ministre avait présenté la garantie d'un *minimum* d'intérêt pour le chemin de fer de Lierre à Turnhout vers Tilbourg, comme une compensation suffisante de l'ajournement indéfini de la construction du canal de St-Job-in-'t-Goor. M. le Ministre avait fidèlement interprété, sous ce rapport, les intentions des communes campinoises qui devaient profiter directement du chemin de fer. A Turnhout même, où le canal de St-Job doit aboutir, et où l'on en apprécie parfaitement les avantages, on consentait volontiers à l'arrangement consigné dans l'Exposé des motifs. Mais des réclamations nombreuses se sont élevées sur toute la ligne où le canal de St-Job doit être creusé. La députation permanente de la province d'Anvers s'y est associée, sans s'opposer toutefois à l'établissement du chemin de fer, dont elle comprend mieux que personne l'utilité provinciale. Prié de s'expliquer à ce sujet par la section centrale, qui avait reconnu, à l'unanimité, la haute importance du canal au point de vue agricole, M. le Ministre des Travaux Publics a complété l'expression de sa pensée de manière à lui donner pleine satisfaction. D'après les nouvelles déclarations de M. le Ministre, le Gouvernement ne songeait point à construire le canal de St-Job, parce que la situation du trésor lui interdit cette dépense (évaluée à trois millions de francs environ), et parce que des travaux plus urgents, réclamés par les riverains des deux Nèthes, de l'Yser, de la Senne et d'autres cours d'eau (la question de propriété réservée), auraient la préférence si l'état des finances publiques permettait de les exécuter aux frais du Gouvernement. Sans contester le moins du monde l'utilité du canal de St-Job, M. le Ministre croit que les canaux de Zelzacte, de Schipdonck et de Gand à Ostende, décrétés par la Législature, n'offrent pas moins d'importance, et il se refuse à prendre aucun engagement au sujet du premier de ces travaux d'utilité publique. Que le chemin de fer de Turnhout soit voté ou rejeté, la question du canal de St-Job restera dans l'état où elle se trouvait avant la présentation du projet de loi. Mais, a ajouté M. le Ministre, le Gouvernement n'entend pas lier la Législature; il n'élève pas la prétention peu constitutionnelle qu'on lui a attribuée, d'interdire à ses successeurs et aux Chambres à venir la construction du canal de St-Job; libre à la Législature de voter les fonds nécessaires à cette œuvre; le Gouvernement reconnaît que le chemin de fer de Lierre à Turnhout ne saurait servir de compensation aux futurs riverains du canal de St-Job, et il consent naturellement à ce que cette question reste réservée pour tout le monde.

Un membre a exprimé le regret que la priorité n'ait pas été accordée au canal de St-Job, mais la majorité de la section centrale, — prenant acte des déclarations bienveillantes de M. le Ministre, et exprimant le vœu que la canalisation de la Campine soit achevée le plutôt possible, — émet l'opinion qu'il y a lieu d'accepter avec empressement le patronage de l'État pour la construction d'un chemin de fer dans la Campine.

Voici maintenant l'indication sommaire des projets de chemins de fer qui ont été communiqués à la section centrale par M. le Ministre des Travaux Publics.

Le premier en date est celui de M. Théodore Leysen, ingénieur architecte à Anvers; il est du 26 avril 1852, et a fait l'objet d'une concession provisoire, le 10 janvier 1853. Le lendemain du contrat passé entre MM. Leysen, Bisschoffsheim et H. Matthyssens d'une part, et M. le Ministre de l'autre, le Département des

Travaux Publics a été saisi de la demande de M. l'ingénieur Dandelin, tendante à obtenir la concession d'un réseau de chemins de fer campinois, que nous détaillerons ci-après.

Entre l'offre de M. Leysen et celle de M. Dandelin, s'est produit le projet de M. Riche, comprenant, outre le railway de Lierre à Turnhout, la ligne de Louvain à Aerschot sur Herenthals et sur le camp de Beverloo. Mais M. Riche a restreint depuis sa demande au seul tracé de Louvain par Aerschot sur Herenthals, sans y insister pour le moment.

M. Béeckman a sollicité la concession d'un chemin de fer de Louvain par Aerschot, Diest, Beeringen et Beverloo vers Venloo; M. Delavelye a demandé celle d'un chemin de fer de Wespelaer par Aerschot, Diest et Hasselt vers Maestricht, avec embranchement sur Liège par Tongres. La dernière partie de ce projet (d'Ans par Tongres à Hasselt) a été également formulée par M. Renard.

M. Th. De Cock a offert de construire un chemin de fer direct d'Anvers à Dusseldorf avec le concours du Gouvernement; M. Carez propose un chemin de fer direct de Bruxelles sur Dusseldorf, par Louvain, Diest et le camp de Beverloo.

Enfin, M. d'Hooghe demande la concession d'un chemin de fer direct de Malines sur Herenthals et Turnhout, avec embranchement d'Heyst-op-den-Berg vers le camp de Beveloo.

Plusieurs de ces projets étant tout à fait indépendants de celui que le Gouvernement a soumis à la sanction des Chambres, la section centrale n'a pas cru devoir s'en occuper d'une manière approfondie. Ainsi elle n'aura pas à se prononcer sur les demandes de MM. Béeckman, Delavelye, Renard et Carez, ni même sur celle de M. De Cock, qu'un de ses membres a particulièrement appuyée. Elle croirait dépasser les pouvoirs dont elle est investie, si elle exprimait son opinion sur des plans dont le Gouvernement ne l'a qu'officieusement saisie et dont l'exécution demeure possible, quelle que soit la décision à prendre concernant le projet de loi. La section centrale se bornera donc à déclarer que, dans sa pensée, la plupart des projets qu'elle vient d'enregistrer méritent de fixer l'attention sérieuse de la Législature, et que ses sympathies sont particulièrement acquises aux grandes voies ferrées qui tendent à multiplier nos relations internationales et à faciliter le développement de la prospérité intérieure. Sous ce rapport il reste beaucoup à faire dans la partie septentrionale de notre pays, la plus négligée jusqu'ici par la spéculation privée, qui s'est presque exclusivement concentrée dans les provinces méridionales. Il serait d'une bonne politique d'attirer enfin les capitaux vers les frontières hollandaises, où un travail intelligent, opiniâtre peut créer des trésors dont l'État belge recueillerait une large part.

Deux raisons encore engagent la section centrale à se renfermer dans l'examen des projets de loi et des plans nouveaux qui s'y rattachent directement. La première est que M. le Ministre des Travaux Publics, qui a assisté à deux de ses séances, n'a pas cru pouvoir s'expliquer, dès à présent, sur les diverses combinaisons de railways qui lui ont été soumises. Il s'en est réservé l'appréciation approfondie, assurant la section centrale qu'il faciliterait l'exécution de tous les projets concilia- bles avec l'intérêt public. La seconde raison est que les sections n'ont pas eu elles-mêmes à se prononcer sur cette multitude de tracés plus ou moins improvisés

qui forment, depuis quelques jours, une sorte de labyrinthe sur la carte de la Campine. En présence de la réserve gardée par M. le Ministre et du silence des sections, nous nous contenterons donc, qu'on nous permette de le répéter, d'apprécier sommairement le projet de chemin de fer concédé par le Gouvernement et les plans qui s'y rattachent.

Avant de passer outre, procédons ici au dépouillement des procès-verbaux des sections. Le résultat de cette courte besogne sera la confirmation de ce que nous venons de dire.

La 1^{re} section a adopté le projet de loi, par sept voix contre une, en souhaitant la fusion des compagnies Leysen et Riche.

La 2^e n'a pas émis de vote, mais elle a demandé des renseignements sur le sort réservé au canal de Saint-Job, renseignements favorables que M. le Ministre des Travaux Publics n'a pas refusés à la section centrale, ainsi que nous l'avons constaté plus haut.

Dans la 3^e section, sept membres ont adopté le projet de loi; deux se sont abstenus. Elle a invité, à l'unanimité, la section centrale à examiner : 1^o si la situation financière permet de rentrer, dès à présent, dans le système de la garantie d'un *minimum* d'intérêt; 2^o quels seraient les meilleurs moyens de concilier les différents intérêts engagés dans la question que soulève la concession proposée.

La 4^e section a également émis un vote favorable au projet de loi, tout en recommandant, comme la 3^e, à la section centrale, l'examen du principe de la garantie et des divers tracés soumis à la Législature.

La 5^e section a voté aussi le projet de loi; sans faire aucune réserve, quant à la garantie d'un *minimum* d'intérêt, elle s'est prononcée pour le système de chemins de fer le plus large qu'on puisse exécuter en Campine.

La 6^e section, enfin, a adopté simplement le projet de loi.

L'unanimité des sections (le silence de la 2^e, vraisemblablement fondé sur la difficulté relative au canal de Saint-Job, ne saurait être interprété dans un sens hostile au projet de loi), l'unanimité des sections, disons-nous, prouve que le Gouvernement s'est montré le fidèle interprète du vœu de la Chambre, en accordant un premier chemin de fer à la Campine. La section centrale, émanation directe des six bureaux parlementaires, a naturellement partagé leurs convictions; elle n'a pas hésité à admettre en principe la construction du chemin de fer de Turnhout vers la Hollande. Mais, chargée d'un travail plus étendu et saisie de documents nouveaux, elle a dû se livrer à des recherches et à des discussions de détail dont il nous reste à rendre compte.

Remarquons d'abord que toutes les compagnies demanderesse, toutes celles du moins qui présentent un caractère sérieux et pratique, sollicitent la garantie d'un *minimum* d'intérêt, ou des avantages équivalents (l'expropriation des terres incultes, par exemple); la section centrale a trouvé dans cette conformité de vues la preuve que le patronage financier de l'État est indispensable pour la construction d'un railway commercial dans la Campine. Cette œuvre lui paraissant utile, nécessaire, la section centrale n'a pas reculé devant les moyens d'exécution; elle a donc souscrit à la garantie, sauf à rechercher si le chiffre de cinq millions de francs, inscrit dans le projet de loi, n'est pas trop élevé, et si l'adoption d'un plan plus vaste, fût-il aussi plus coûteux, ne mérite pas votre préférence.

Interpellé sur ces deux points, M. le Ministre des Travaux Publics a répondu que le chiffre de cinq millions est un *maximum* susceptible de réduction, après enquête contradictoire, et que le Gouvernement ne croyait pas devoir augmenter cette somme, même pour la construction d'un système plus étendu de voies ferrées dans la Campine. La garantie annuelle d'un intérêt de 200,000 francs a été fixée en conseil de Ministres comme le *maximum* des sacrifices de ce genre que l'État pût prendre l'engagement de supporter, dans les circonstances actuelles.

Tout en rendant hommage aux intentions du Gouvernement, la section centrale a paru regretter unanimement que des considérations financières, dont elle ne se dissimule pas la gravité, empêchassent d'étendre le projet de M. Leysen. Un autre projet, celui de M. Dandelin, couvre la Campine entière d'un réseau de voies ferrées, conçu plus particulièrement au point de vue agricole, tandis que le projet-Leysen a une portée plutôt commerciale. Il est vrai que l'un coûterait à l'État le double de l'autre ; mais deux membres de la section centrale ont exprimé l'avis que l'augmentation du sacrifice serait facilement compensée par l'extension de l'œuvre projetée. Ils ont fait remarquer d'ailleurs que l'exécution des plans de M. Dandelin satisferait un grand nombre de localités qui se plaignent d'être laissées en dehors du tracé de M. Leysen.

D'autres membres n'ont pas dissimulé l'intérêt très-vif que leur inspirait le projet de M. Dandelin et le désir de le voir adopté, moyennant les garanties requises de la part des auteurs d'une œuvre aussi considérable et aussi compliquée ; toutefois, ils ont cru avec M. le Ministre, que l'adoption du projet de loi ne saurait contrarier les travaux complémentaires proposés par M. Dandelin, et déclaré qu'il y avait lieu dès à présent de se rallier à la partie du système de voies ferrées comprise dans le projet de loi.

Cette thèse a été développée avec soin par deux membres de la section centrale, qui représentent plus particulièrement les intérêts de l'arrondissement de Turnhout. Ils considèrent les plans de M. Dandelin comme très-favorables à la Campine, mais ils recommandent avec instance à M. le Ministre l'examen de la question de savoir si l'exécution de ces plans serait suffisamment garantie, dans l'hypothèse où M. Dandelin obtint la préférence sur la compagnie Bisschoffsheim. En effet, il ne suffit pas de décréter des chemins de fer, même avec un *minimum* d'intérêt ; l'essentiel est d'en assurer l'exécution, et de ne pas laisser se renouveler le triste spectacle donné par des sociétés financières, qui, après avoir escompté à titre onéreux le patronage de l'État et la confiance de leurs actionnaires, ont dû abandonner, faute de ressources, leurs entreprises inachevées. Ces membres préfèrent, disent-ils, un chemin de fer de huit lieues mis en exploitation, à un chemin de fer de vingt-quatre lieues sur le papier. Sans appliquer ces réflexions à M. Dandelin ni aux demandeurs concurrents, dont les intentions honnêtes ne doivent pas être suspectées, nos collègues de la section centrale les soumettent à la prudence de M. le Ministre des Travaux Publics et de la Chambre.

Tous les membres de la section centrale ont été d'accord pour formuler des réserves expresses relativement à l'expropriation des bruyères, sollicitée par M. Dandelin et d'autres directeurs de compagnies. Il y a là un véritable privilège, un problème délicat, qui exigerait un examen spécial et sérieux, surtout s'il s'agissait de l'étendre à des propriétés privées.

Le tracé de chemin de fer a été mûrement examiné en section centrale. Un membre a regretté qu'Anvers n'ait point été choisi pour point de départ. La ligne de Turnhout sera la véritable voie internationale, du côté de la Hollande; c'est par là que se noueront les relations commerciales et industrielles, plutôt que par la voie du Moerdyk. Anvers semblait donc devoir être préféré à Lierre. Le tracé que le Gouvernement a adopté éloignera d'Anvers une partie de sa clientèle campinoise, bouleversera les relations établies et nuira aux communes situées le long du pavé de Borgerhout à Turnhout par suite de la suppression des messageries.

A ces objections un membre a répondu :

« Qu'aucune compagnie ne se présente pour exécuter le tracé direct d'Anvers à Turnhout ;

« Que le trajet d'Anvers à Turnhout étant aujourd'hui de quatre heures et demie environ, et devant être réduit, par le chemin de fer concédé, à moins de deux heures, Anvers, loin de perdre ses chalands de Turnhout, en verra augmenter le nombre, puisque les communications seront plus rapides, plus commodes et plus nombreuses.

« Que le détour par Lierre n'est que de vingt minutes pour Anvers ;

« Qu'à la vérité les riverains de la chaussée actuelle souffriront de l'établissement d'un chemin de fer rival ; mais que cet inconvénient, inséparable de tout progrès quelconque, n'a pas empêché la législature de décréter une foule de railways non moins nuisibles à des intérêts locaux ; ainsi elle a autorisé la création du chemin de fer de Gand à Alost, qui achèvera de d'isoler les communes de Zellick, Assche et Hekelgem ; ainsi encore elle a permis l'établissement de la voie ferrée de Gand à Bruges et Ostende, malgré le dommage qui devait en résulter pour les riverains de la chaussée et du canal ;

« Enfin, qu'un chemin de fer direct d'Anvers à Turnhout ne traverserait que des villages, tandis que celui que le projet de loi décrète, favorise Lierre et Hérenthals, deux vieilles et intéressantes cités dont les convenances méritent aussi d'être consultées.

Un autre membre aurait préféré le tracé direct d'Anvers à Turnhout, mais il reconnaît que la volonté de la Compagnie et les vœux de la Campine ne peuvent être méconnus, et il se joint à la majorité de la section centrale pour adopter la direction de Lierre et Hérenthals.

La concession sollicitée par M. D'Hooghe (sur laquelle M. le Ministre des Travaux Publics et la section centrale n'ont pu se procurer des renseignements suffisants) n'a pas donné lieu à de longs débats. Turnhout, Hérenthals, Lierre, Anvers, et d'autres communes secondaires ont protesté avec force contre la prétention de la ville de Malines de faire aboutir le railway à sa station centrale plutôt qu'à Lierre. On comprend sans peine l'intérêt réciproque qu'ont Malines, Putte et Heyst-op-den-Berg à se rapprocher au moyen d'un chemin de fer, mais on doit reconnaître aussi l'impossibilité absolue de satisfaire tout le monde à la fois, et de faire passer une ligne droite (première qualité d'une voie accélérée) par vingt à trente communes disséminées dans un cercle étendu. Ce problème paraît aussi difficile à résoudre que la quadrature du cercle. Beaucoup de pétitionnaires semblent s'être fait illusion à cet égard ; ils exigent qu'un chemin de fer de quelques lieues fasse d'immenses détours pour les joindre ; parfois

même ils déclarent que telle est la condition de leur acquiescement au projet. Ils poussent l'amour des chemins de fer jusqu'à n'en pas vouloir du tout si leurs voisins doivent en profiter plus qu'eux-mêmes. Nous avons pu constater cet étrange raisonnement dans plusieurs pétitions de communes rurales. Nous le signalons sans nous y arrêter davantage.

La section centrale a été unanime à prévoir, dans un prochain avenir, la construction d'un embranchement de Louvain par Aerschot sur Hérenthals; elle le considère comme le complément naturel de la ligne de Louvain à la Sambre, et de celle d'Hérenthals à Turnhout vers Bois-le-Duc. Compris dans divers projets de concession, notamment dans celui de M. Riche, cet embranchement, auquel peut se rattacher la voie ferrée de Diest à Hasselt, satisferait les provinces de Hainaut, de Namur et de Brabant, autant que la Campine et la Néerlande.

Dans sa cinquième séance, celle du 8 mars, la section centrale, avant de prendre des résolutions définitives, a examiné les dernières pièces fournies par le Département des Travaux Publics, et entre autres une lettre adressée par la Compagnie Leysen à M. le Ministre, et une pétition de MM. les bourgmestre et échevins de la ville de Louvain. La Compagnie Leysen, tout en présentant la justification des calculs et chiffres produits par elle, termine son mémoire en ces termes :

« En somme, Monsieur le Ministre, il est un danger contre lequel vous aurez la sagesse de vous prémunir : ce serait d'accorder, sous des apparences avantageuses, une garantie illusoire à une Compagnie qui se trouverait dans l'impossibilité de remplir ses engagements, et qui, après avoir transformé la garantie de l'État en capital argent, se verrait obligée, faute d'autres ressources, d'abandonner des travaux inachevés, et de mettre, en réalité, à la charge de la nation, l'accomplissement de son œuvre en spoliant ses actionnaires.

» Ce triste spectacle, si contraire au but que se propose le législateur, nous a été donné plusieurs fois. Les sacrifices que l'État a dû s'imposer récemment pour réparer des fautes de ce genre, et le tort qu'en ont éprouvé la moralité publique, l'intérêt général et la bonne réputation du pays, nous font un devoir à tous d'y regarder à deux fois avant de renouveler de semblables aventures.

» Quant à nous, Monsieur le Ministre, nous avons notre honneur à sauvegarder; nous connaissons nos devoirs; nous prenons notre tâche au sérieux; et si les Chambres confirment le témoignage de confiance que vous avez bien voulu nous accorder, nous nous efforcerons de nous en montrer dignes.

» Au reste, Monsieur le Ministre, dans votre esprit comme dans le nôtre, le chiffre de cinq millions n'a jamais été qu'un *maximum*, et nous sommes prêts à toute vérification ultérieure que vous jugerez convenable. »

La section centrale a pris acte de ce langage, surtout en ce qui concerne le capital à garantir, et s'est empressée de le consigner dans son rapport.

La pétition de MM. les bourgmestre et échevins de Louvain tend à substituer au projet de M. Leysen, adopté par le Gouvernement, le dernier projet de M. Dandelin, avec la garantie d'un *minimum* d'intérêt sur neuf millions de francs, et avec la faculté d'exproprier les terres incultes le long du railway agricole. Les pétitionnaires prouvent sans peine que l'exécution des plans de M. Dandelin serait très-avantageuse à la Campine et à l'arrondissement de Louvain, et ils.

émettent l'opinion que les sacrifices de l'État, quoique plus considérables, seraient plus facilement compensés que par le projet-Leysen. Ils admettent, du reste, le tracé de Lierre à Turnhout par Herenthals, qui se trouve reproduit dans les plans de M. Riche comme dans ceux de M. Dandelin.

Sans s'expliquer formellement sur d'autres pétitions qui lui sont parvenues relativement aux projets formulés par M. Delaveleye, M. Beeckman, M. Carez, M. Marchal et autres encore, la section centrale en recommande l'examen attentif au Gouvernement.

Enfin, elle a procédé au vote du projet de loi, avec cette double réserve qu'il y a lieu réduire le chiffre de cinq millions de francs ou d'obtenir de la Compagnie concessionnaire une extension du tracé. Cette réserve, posée à l'unanimité, est recommandée à M. le Ministre des Travaux Publics. Trois membres ont adopté le projet de loi ; un membre a désiré qu'il fût consigné au rapport qu'une absence motivée l'empêchait d'émettre un vote favorable.

Un membre s'est réservé son vote, en déclarant toutefois, « qu'il est favorable à l'intervention de l'État pour assurer un *minimum* de revenu aux constructeurs de la première ligne de chemin de fer dans la Campine,

» Ce qui l'empêche d'adhérer au projet de loi soumis à la section centrale. c'est l'espoir bien fondé, suivant lui, de voir se réaliser prochainement l'une de ces deux choses, soit des propositions plus complètes et plus avantageuses à la Campine en général, sans imposer, en réalité, de plus grands sacrifices à l'État; soit, de la part des concessionnaires du projet actuel, l'offre d'étendre leur ligne, sans demander une garantie plus considérable, ou la diminution de cette garantie s'ils se bornent à lier Turnhout à Lierre par Herenthals. »

Un autre membre s'est abstenu « par les motifs que les intérêts des villes de Lierre et de Malines, qui ont des droits égaux à toute sa sollicitude, se trouvent plus ou moins en opposition au sujet de la concession dont il s'agit, et qu'il ne veut méconnaître les uns, ni froisser les autres. »

Enfin un membre s'est abstenu pour différentes raisons indiquées dans ce rapport

La section centrale a donc l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'adopter le projet de loi, en laissant à M. le Ministre des Travaux Publics, l'appréciation des remarques et des réserves qu'elle a faites à cette occasion.

Un grand nombre de pétitions ont été renvoyées à la section centrale. On peut les ranger dans les catégories que voici :

Dans la première nous placerons toutes les pétitions en faveur du canal de Saint-Job, dont on avait cru à tort que le Gouvernement voulait faire décréter l'abandon. Nous avons dit plus haut que les explications fournies par M. le Ministre des Travaux Publics ont satisfait la section centrale, qui attache autant de prix que les pétitionnaires, à ce que le projet du canal de Saint-Job ne soit pas abandonné.

Ont pétitionné dans ce sens, la députation permanente du conseil provincial d'Anvers, le collège échevinal d'Anvers, les conseils communaux de Poppel, Meirle, Wyneghem, Zoersel, Halle, Weelde, Hoogstraeten, ainsi qu'une foule de propriétaires et d'habitants de Ryckevorsel, de Westmalle, d'Oostmalle, de Zoersel, de Brecht, de Saint-Léonard, d'Hoogstraeten, de Beersse, de Meir, de Minderhout, de Merxplas, de Vlimmeren, de Wuestwezel, de Saint-Job-in-'t Goor, de Wechel-derzande, de Wortel, de Loenhout, de Borgerhout et de Saint-Willebrord.

Plusieurs de ces pétitionnaires demandent, en outre, avec le conseil communal de Wynegem, la construction d'un chemin de fer direct d'Anvers à Turnhout.

Une seconde catégorie de pétitionnaires demande que le chemin de fer de Turnhout aboutisse à la station centrale de Malines, en laissant Lierre de côté, et en passant soit par Hérenthals, selon les uns, soit par Gheel, selon les autres.

Dans ce sens, ont pétitionné les conseils communaux de Malines, de Boissehot, de Wickvorst, de Heyst-op-den-Berg, de Putte, de Hegem et de Beersel.

Dans une troisième catégorie se rangent les pétitionnaires qui demandent que le chemin de fer de Lierre à Turnhout fasse une courbe par Gheel, pour se diriger vers la Campine limbourgeoise. Ce vœu a été exprimé par un grand nombre d'habitants de Gheel, de Westerloo, de Veerle, d'Oevel et de Beerlingen, et par les conseils communaux de Zoerleparwys et de Casterlé.

La quatrième catégorie se compose des pétitionnaires qui approuvent le projet de loi, c'est-à-dire le tracé de Lierre par Hérenthals vers Turnhout et Tilbourg. Elle est la plus nombreuse. Plaçant en tête la chambre de commerce d'Anvers, nous citerons ensuite les conseils communaux de Turnhout, de Lierre, de Hérenthals, de Hérenthout, de Hersselt, de Desschel, de Schel, de Houtvenne, d'Aertselaer, de Gheel, de Contich, d'Oolen, de Grobbendonck, de Vosselaer, d'Arendonck, de Bouchout, de Bouwel, de Lichtaert, de Nylen, de Bevel, de Gierle, de Poederlé, de Thielen, de Hemixem, de Hove et de Edegem, ainsi qu'un grand nombre de négociants, industriels, cultivateurs et rentiers de Turnhout, de Hérenthals, de Lierre, de Norderwyk, de Tongerlo, de Bouwel, de Bouchout, de Thielen, de Nylen, de Ramsel-Hersselt, de Grobbendonck, de Bevel, d'Arendonck, de Lichtaert, de Westerloo, d'Houtvenne, d'Herentout et de Contich.

Enfin, dans une cinquième catégorie nous rangerons les pétitions relatives à des projets de chemins de fer sur lesquels la section centrale n'a pas cru devoir se prononcer, parce qu'ils n'ont que des rapports indirects avec la ligne concédée provisoirement à la société Bisschoffsheim par M. le Ministre des Travaux Publics. Ce sont les pétitions du collège échevinal de Louvain, des conseils communaux de Louvain, d'Aerschot, de Zoerleparwys, de Tongerlo, de Winghe-Saint-Georges, de Diest, de Thielt, de Lubbeek, de Meensel, de Kiesegeem, de Binckum, de Molenbeek-Westbeek, de Becquevoort, de Caggevinne-Assent, de Montaigu et de Veerle.

La section centrale propose le dépôt de toutes ces pétitions sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi. Elle fera, sur ces nombreux documents, une remarque générale, qui sera accueillie avec satisfaction par l'Assemblée : c'est que tous les pétitionnaires, sans exception, s'expriment de la manière la plus respectueuse et la plus pertinente, et que plusieurs des pièces, dont nous avons pris lecture, attestent une parfaite connaissance des intérêts locaux et publics engagés dans la question des chemins de fer. Nous trouvons là une preuve nouvelle de l'intelligence de nos populations, et de la sagesse du législateur constituant qui a inscrit le droit de pétition dans la charte belge, pour que la conscience de la Législature s'éclairât de toutes les lumières librement répandues sur ses travaux.

Le Rapporteur,
COOMANS.

Le Président,
VEYDT.