

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1864.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi qui auto- rise la concession d'un chemin de fer d'Ostende à la frontière de France, et d'un chemin de fer de Lokeren à Selzaete.

(Voir les N^{os} 47 et 63 de la Chambre des Représentants, et le N^o 34 du Sénat.)

Présents : MM. STIELLEMANS, Président; le Duc d'URSEL, GILLES DE S'GRAVENWESEL, le Baron OSY DE WYCHEN, le Baron DE LABBEVILLE, le Baron DE WOELMONT et le Baron MAZEMAN DE COUTHOVE, Rapporteur.

MESSIEURS.

Le Projet de Loi soumis à vos délibérations a pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder : 1^o un chemin de fer d'Ostende par Thourout et Ypres à la frontière de France, dans la direction d'Armentières, avec embranchement partant d'un point à déterminer entre Ypres et la frontière au chemin de fer de la Flandre occidentale à la station de Comines-Belgique; 2^o un chemin de fer de Lokeren à Selzaete, devant se raccorder à la ligne de Gand à Terneuzen.

L'utilité de ces voies de communication ne peut être contestée. La ligne principale d'Ostende à la frontière, dont la construction est réclamée avec une légitime impatience, aura pour résultat, d'abord de relier entre elles un grand nombre de communes privées jusqu'ici des avantages que les voies ferrées procurent, ensuite de mettre ces localités en communication avec le chemin de fer du Nord français, à Armentières; avec le chemin de fer de la Flandre occidentale, à Comines, à Ypres et à Thourout; avec le chemin de fer de Furnes, à Cortemarq, enfin avec le chemin de l'État et la mer, à Ostende.

Les communes que le nouveau chemin de fer est appelé à desservir sont populeuses; elles pourront désormais exporter avec facilité, en Angleterre et en France, les produits de leur riche agriculture.

Mais l'utilité de la voie nouvelle n'est pas circonscrite dans le cercle des intérêts locaux; depuis longtemps une ligne directe entre le nord de la France et les ports de notre côte de la Flandre, était vivement réclamée dans les deux pays.

Autrefois, c'est dans les ports de Bruges, d'Ostende et de Nieuport qu'abondaient les navires chargés des matières premières, et notamment des laines destinées aux villes manufacturières du département du Nord ; depuis près d'un demi-siècle, les barrières douanières ont entravé le transit que la concurrence des voies de communication, construites en France il y a plusieurs années déjà, ont bientôt totalement enlevé à notre pays. Aujourd'hui les barrières douanières s'abaissent partout et nos voies de transport se multiplient. Il est donc permis d'espérer que les ports de notre côte de Flandre verront renaître un jour leur ancienne prospérité.

A ce point de vue, l'utilité internationale du chemin de fer d'Ostende à Armentières ne peut être mise en doute.

Le raccordement de la ligne principale du chemin de fer de la Flandre occidentale à Comines, diminuera, dans une proportion notable, le trajet actuel entre la Belgique et les villes du nord-ouest de la France.

La ligne de Lokeren à Zelzaete sera non-seulement d'une haute utilité pour les localités qu'elle tirera de leur isolement, mais en se raccordant avec le chemin de fer de Gand à Terneuzen, elle facilitera encore l'exportation de nos produits agricoles et industriels vers la Hollande et l'Angleterre.

Ces concessions sont demandées purement et simplement ; aucune intervention pécuniaire de l'État n'est réclamée.

Le Projet de Loi a été adopté à la Chambre des Représentants à l'unanimité des voix ; il n'a donné lieu à aucune observation au sein de votre Commission des Travaux Publics, qui a l'honneur aussi, à l'unanimité des voix de ses membres présents, de vous en proposer l'adoption.

Le Président,
H. STIELLEMANS.

Le Rapporteur,
MAZEMAN DE COUTHOVE.