

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 13 MAI 1845.

Rapport de la Commission chargée de l'examen du Projet de Loi relatif à la concession d'un chemin de fer de la vallée de la Dendre, d'Ath vers Ter- monde et Gand.

*(Voir les Nos 381 et 418 de la Chambre des Représentants et le N° 224
du Sénat.)*

MESSIEURS,

Dans les différents rapports sur les demandes en concession de chemins de fer, il a déjà été établi que la situation financière du royaume ne permettait pas dans ce moment que l'État lui-même se chargeât des dépenses que la construction de ceux qui restent à faire doit entraîner.

S'il en avait été autrement, est-ce que le Gouvernement aurait proposé l'exécution par voie de concession même temporaire, de la partie de railway destinée à compléter la ligne de communications internationales entre Bruxelles et la France par Lille? cependant malgré ses tendances à conserver la construction par ses soins directs d'une pareille communication, il a cru devoir le faire, la Chambre des Représentants y a donné son assentiment et la Commission du Sénat a été aussi unanimement d'avis qu'il y avait lieu d'adopter cette loi.

Elle a même été plus loin : elle a conseillé d'entrer dans un large système de concession à l'intérêt privé pour compléter et généraliser le réseau de chemins de fer qui doit dans un avenir plus ou moins rapproché procurer à toutes les parties du royaume les avantages reconnus et incontestables de ces moyens de communications.

Votre Commission ne craint pas d'émettre la pensée que dès que les chemins de fer dont on demandera la concession ne seront pas destinés à faire directement concurrence aux railway de l'État, on ne doit pas se refuser à les concéder, car il y aura toujours une utilité relative à leur établissement; ils seront tous plus ou moins des affluents obligés du railway de l'État, tronc auquel ils devront toujours aboutir, quelque direction qu'on leur donne.

En appliquant au chemin de fer de la vallée de la Dendre, les réflexions qui précèdent, il convient de faire remarquer que des considérations spéciales militent en outre en faveur de sa concession.

En effet, son utilité sous tous les rapports est incontestable : il traversera

une contrée riche et populeuse, il reliera plusieurs villes d'une importance réelle, non seulement l'une à l'autre, mais au railway de l'État, de telle sorte que ce chemin de fer mettra toute cette partie du pays en communication directe avec tout le royaume, avec la France et avec l'Allemagne; il en résulte évidemment qu'il sera un des affluents les plus fructueux.

Votre Commission ne croit pas qu'il soit opportun d'entrer dans l'examen de la question. S'il était nécessaire d'exiger un plus ample informé, les pièces qui accompagnent le projet de loi, suffisent pour se convaincre que les études actuelles donnent la certitude que sa direction ne froissera pas de grands intérêts, et quant au montant de la dépense, comme elle n'incombera pas au trésor public, il paraît que le Gouvernement et la Législature n'ont pas un intérêt assez puissant de s'en assurer d'avance pour retarder l'octroi de la concession demandée aux frais, risques et périls des concessionnaires.

Toutes les conditions du cahier des charges ont été mises en concordance avec celles reconnues nécessaires ou même utiles pour les autres concessions; ainsi, mesures contre l'agiotage, précautions pour assurer une sécurité parfaite aux voyageurs, tarif modéré pour les transports, moyens de raccordements avec les chemins de fer de l'État, conditions du rachat éventuel des parties de ce railway, s'il devenait opportun que le Gouvernement se décidât à faire construire un chemin de fer plus direct entre Bruxelles et Gand; tout cela a été réglé.

Si, comme il a été avancé à la Chambre des Représentants, le demandeur en concession de cette voie ferrée doit fournir les fonds nécessaires pour que le canal de Jemmapes à Alost, déjà concédé, puisse enfin se creuser, ce serait un motif péremptoire et qui suffirait seul pour adopter avec empressement le projet qui est soumis à vos délibérations, car il ne manque que le point intermédiaire entre Jemmapes et Alost pour compléter une ligne de navigation directe entre Anvers et Paris et réaliser ainsi un des vastes projets du chef du grand empire, en assurant à notre métropole commerciale des avantages dont l'importance est évidente.

Le respect dont le droit des pétitions est investi à nos yeux nous impose le devoir de fixer l'attention du Sénat, sur la réclamation qui lui a été adressée par le sieur Buelens et le sieur Moucheron.

Les explications que le Ministre a données, établissent que la demande des réclamants avait pour objet principal la concession d'un chemin de fer de Bruxelles à Wetteren par Alost, avec embranchement vers la ville d'Ath; or le Gouvernement a déclaré qu'il n'était pas disposé à accorder dans ce moment une pareille concession; que d'ailleurs cette demande n'est parvenue au Ministère que le 19 avril, tandis que la convention qui fait l'objet du projet de loi soumis à l'approbation de la Législature, avait déjà été conclue dès le 14 du même mois. Il y aurait donc eu priorité contre eux, si même leur demande avait été accompagnée de toutes les pièces nécessaires pour y donner suite.

Votre Commission, malgré les explications précises qui ont été données dans la séance du 8 mai, a pensé qu'il importait, dans les circonstances actuelles et pour démontrer à l'évidence son désir que l'on ne puisse en aucune manière être accusé de partialité envers qui que ce soit, de demander au Ministre des éclaircissements ultérieurs; voici sa réponse :

« La lettre adressée au Sénat par Messieurs Buelens et Moucheron, ne contenant aucune allégation à laquelle il n'ait été répondu d'avance dans les ex-

» plications qui ont été données à la Chambre des Représentants, je crois
» inutile de rien ajouter à ces explications.

» Cependant, afin que la Commission du Sénat puisse connaître en quoi con-
» sistent l'avant-projet, les études et devis dont parlent Messieurs Bulens et
» Moucheron, j'ai l'honneur de communiquer à la Commission, la lettre du 18
» avril que ces Messieurs intitulent avant-projet et une carte lithographiée
» avec indication d'un tracé en traits rouges et bleus qui a été remise au Dé-
» partement des Travaux Publics, le 6 de ce mois. »

Il résulte de l'examen des pièces qui nous ont été transmises par M. le Mi-
nistre, que les réclamants ne se sont présentés qu'après la conclusion de la
convention qui obligeait le Gouvernement à saisir la Législature de son examen
et qu'ils ne justifient pas qu'ils seraient en mesure de satisfaire aux conditions
exigées.

Votre Commission pense donc que cette pétition ne peut être prise en aucune
considération.

Elle croit, à l'unanimité, que l'utilité du railway demandé est évidente, qu'il
y a donc lieu à donner votre approbation à un projet de loi qui dotera le pays,
sans charge aucune pour le Trésor, d'une communication réellement avanta-
geuse pour des localités importantes comme pour le reste du royaume.

Le Chev. PH. DE WOUTERS DE BOUCHOUT.
DE HAUSSY.

J. B. D'HANE.

Le Vicomte DESMANET DE BIESME.

Le Baron DE MACAR, Rapporteur.