

(<sup>2</sup>)

( N° 9. )

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 26 JUILLET 1859.

---

Concession d'un chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

---

## EXPOSÉ DES MOTIFS.

---

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à concéder un chemin de fer direct de Braine-le-Comte à Gand.

La haute utilité de relier aux Flandres, et principalement à notre métropole industrielle, les bassins houillers de Charleroi et du Centre, au moyen d'une voie ferrée plus directe que celles qui existent, n'a, je pense, plus besoin d'être démontrée.

Il y a cinq ans, le Gouvernement avait soumis, je dirai presque surabondamment, à l'examen d'une commission d'enquête choisie parmi les notabilités industrielles et commerciales des localités les plus intéressées, la question de savoir s'il y avait, en effet, utilité publique à établir un chemin de fer direct des charbonnages du Centre et de Charleroi vers Gand. La commission, à l'unanimité, a répondu affirmativement.

La Chambre de commerce et l'administration communale de Gand, les députations permanentes des conseils provinciaux de la Flandre orientale et du Hainaut, ont également, à différentes reprises, reconnu le caractère d'utilité publique de ce chemin de fer et demandé sa prompte construction.

Il est évident, en effet, que le Centre et Charleroi d'une part, les Flandres et en particulier la ville de Gand d'autre part, font entre eux, par la diversité de leurs industries et l'importance de leur population, un échange de produits qui acquerrait bientôt un développement considérable par l'établissement d'une communication plus courte.

Ce caractère d'utilité n'existe pas seulement au point de vue du commerce et de l'industrie, mais encore, quoique à un moindre degré, au point de vue des intérêts du chemin de fer de l'État lui-même, car il est incontestable que la nouvelle voie de jonction augmenterait notablement le trafic sur les lignes de Braine-le-Comte à Charleroi et à Namur.

Aussi le Gouvernement n'a-t-il cessé de rechercher l'occasion de réaliser ce projet, et c'est dans cet ordre d'idées, qu'en 1853, il soumit à la sanction des Chambres législatives la demande en concession de la ligne de Luttre à Denderleeuw. Cette demande fut l'objet de critiques assez vives, tirées de la combinaison financière qui se trouvait proposée. Celle-ci consistait à consentir au concessionnaire le paiement d'un nombre déterminé d'annuités. L'affaire ne reçut point, à cette époque, de solution définitive ; la Chambre prononça l'ajournement. Depuis, les demandeurs en concession ont sollicité le remboursement du cautionnement qu'ils avaient versé, témoignant ainsi qu'ils renonçaient à l'entreprise projetée.

Le Gouvernement espère être plus heureux cette fois.

Une loi du 28 mai 1856 l'autorise à concéder une ligne de chemin de fer partant de la station de Braine-le-Comte, du railway de l'État et aboutissant au railway de Dendre et Waes en passant par Enghien, avec prolongement jusqu'à Courtrai. Les négociations entamées pour la concession de cette ligne sont assez avancées ; si elles aboutissent, la nouvelle voie de jonction vers Gand aurait un parcours commun avec la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai, depuis la première de ces localités jusqu'à Enghien, soit environ sur une longueur de trois lieues. Dans ce cas, où cette section commune devrait être construite à frais communs, ou, ce qui semble offrir moins de difficultés dans la pratique, celui des concessionnaires qui ne serait point intervenu dans les frais de construction de cette section, serait admis à en faire usage moyennant de payer à l'autre la redevance habituelle.

Le Gouvernement a d'ailleurs la faculté de régler, en pareille circonstance, le droit de parcours, et, de cette manière, l'existence d'une section commune ne serait point de nature à apporter quelque obstacle à la construction simultanée de la ligne de Braine-le-Comte à Gand, et de celle de Braine-le-Comte à Courtrai.

Le chemin de fer proposé aboutirait soit directement à Gand, soit à la station de Melle. Dans ce dernier cas, il y aurait lieu également pour l'État d'autoriser le parcours, moyennant redevance, sur sa propre ligne de Melle à Gand. C'est ce qui existe entre autres pour la ligne d'Audenarde, qui parcourt le chemin de l'État de Gand à Nazareth.

Le projet de loi stipule, d'ailleurs, que la concession serait accordée aux clauses et conditions ordinaires, c'est-à-dire, entre autres, que l'exploitation se ferait aux risques et périls du concessionnaire, et que, d'aucun chef, l'État ne prêterait son intervention financière.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

JULES VANDER STICHELEN.

---

**PROJET DE LOI.**

---

A decorative, calligraphic signature of the name 'Leopold' in a black and white font.**ROI DES BELGES,***De tous présents et à venir, salut.***Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,****NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :**

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

**ARTICLE UNIQUE.**

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions ordinaires, un chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand.

Ce chemin de fer partira de Braine-le-Comte, passera par Enghien, par Grammont ou par un point à proximité de Grammont et aboutira à Gand, soit directement soit par Melle, sur le chemin de fer de l'État, suivant que le Gouvernement décidera.

Donné à Laeken, le 22 juillet 1859.

**LÉOPOLD.****Par le Roi :***Le Ministre des Travaux Publics,***JULES VANDER STICHELEN.**

---