

A

(N° 262.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 JUIN 1846.

EXÉCUTION D'UN CHEMIN DE FER DE BRUXELLES VERS GAND PAR ALOST.

(PÉTITION DES HABITANTS DE LA VILLE D'ALOST.)

Rapport fait par M. le Ministre des Travaux Publics.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de donner à la Chambre des explications sur une pétition couverte d'un grand nombre de signatures d'habitants de la ville d'Alost et relative à l'exécution du chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost.

Cette pétition tend à ce que l'on mette un terme à l'inquiétude des populations par la présentation d'un projet de loi dans la session actuelle.

Je reconnais, Messieurs, toute l'utilité du raccordement sollicité par la ville d'Alost, je reconnais également que les études ont été faites avec soin et que la question a été discutée, d'une manière approfondie, par un des membres les plus distingués du corps des ponts et chaussées, dont le travail est entre vos mains; je reconnais enfin que, par l'établissement de nos chemins de fer, la ville d'Alost s'est trouvée dépossédée d'une partie des avantages commerciaux qu'elle devait à sa position entre Bruxelles et Gand et, qu'à ce point de vue surtout, la réclamation dont la Chambre est saisie, mérite toute sa sollicitude.

Mais, Messieurs, cette question du chemin de fer direct de Bruxelles vers

Gand n'en est pas moins une question grave, qui touche à des intérêts divers, celui du trésor de l'État y compris, et je ne pense pas qu'elle soit du nombre de celles qui puissent recevoir une solution immédiate, du nombre de celles sur lesquelles les Chambres puissent statuer avant la fin de la session.

Cette question, Messieurs, en renferme deux autres :

1^o Établira-t-on un chemin de fer direct de Bruxelles sur Gand ?

2^o Comment ce chemin de fer sera-t-il établi ?

En d'autres termes, il faut que l'on se fixe d'abord sur le principe même de l'établissement de la ligne nouvelle, de la rectification du système de chemins de fer, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et ensuite sur le mode d'exécution.

Le principe, il faut bien le reconnaître, ne sera pas admis sans difficulté ; il inspirera des défiances aux uns et sera vivement combattu par les autres ; les localités les plus intéressées à son adoption, doivent, dès lors, désirer avant tout qu'il ne soit pas compromis, soit à défaut d'instruction suffisante, soit par la présentation d'une proposition incomplète.

Pour ce qui est du mode d'exécution, il me paraît démontré qu'entre Bruxelles et Gand, au cœur même du réseau des chemins de fer de l'État, on ne peut songer à intercaler le service d'une société concessionnaire.

Cette ligne devrait donc être exécutée par l'État, ou au moins à des conditions qui laissassent l'exploitation aux mains du Gouvernement.

Il serait même hautement désirable, pour une ligne de cette importance, que la société concessionnaire n'eût pas même à intervenir dans le règlement des tarifs.

Fût-on entièrement fixé sur ce principe de la ligne nouvelle, il resterait à résoudre la question de l'exécution par l'État ou de la concession à des conditions toutes nouvelles, inusitées.

Avant de formuler une proposition à cet égard, le Gouvernement doit avoir le temps de la mûrir, il doit avoir la presque certitude non-seulement que sa proposition sera admise par les Chambres, mais encore qu'elle pourra conduire à un résultat d'exécution.

La Chambre sait que les adversaires du projet demandent une enquête préalablement à toute décision, à toute présentation de projet de loi. J'ignore, Messieurs, si cette enquête est destinée à jeter un jour nouveau sur la question. Mais je reconnais qu'en la demandant, on élève une prétention légitime. Je dirai plus, c'est que les partisans du projet doivent vouloir que les observations de leurs contradicteurs puissent se faire jour en toute liberté.

La discussion la plus libre et la plus complète est, au fond, ce qui prépare le mieux la solution des questions controversées.

Certainement, Messieurs, le Gouvernement manquerait à un devoir s'il

opposait de l'indifférence, de l'inertie, aux inquiétudes de l'arrondissement d'Alost. Mais c'est aussi pour lui un devoir impérieux de traiter une affaire de cette importance sans précipitation et de ne soumettre aux Chambres que des propositions bien méditées, bien mûries.

Le Ministre des Travaux Publics,

DE BAVAY.
