

ENQUÊTE

RELATIVE

A LA DEMANDE EN CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER

PARTANT DE COURTRAY SUR LA LYS ET ABOUTISSANT A BOSSUYT SUR L'ESCAUT,

FORMÉE PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 31 DÉCEMBRE 1845.

I.

COMPTE-RENDU DE LA SÉANCE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE,

DU 17 MARS 1846.

PROJET DE CHEMIN DE FER DE COURTRAY A BOSSUYT.



COMPTE-RENDU DE LA SÉANCE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE,

DU 17 MARS 1846.



La commission d'enquête, instituée pour l'examen du projet de chemin de fer de Courtray à Bossuyt, s'est réunie à Courtray le 17 mars 1846.

La séance est ouverte à dix heures en la salle des audiences du tribunal de commerce.

La commission est formée de :

MM. JEAN GOETHALS, *membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, président;*

DU BUS AÎNÉ, *membre de la Chambre des Représentants;*

LÉON MULLE, *vice-président de la chambre de commerce d'Ypres;*

ERNEST VAN DEN PEERBOOM, *membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale;*

Nommés par M. le Ministre des Travaux Publics.

THÉODORE DONNY, *membre de la députation permanente et ancien vice-président de la chambre de commerce d'Ypres;*

VERCRUISSE-BRUNEEL, *membre du conseil provincial et vice-président de la chambre de commerce de Courtray;*

CHARLES VANDEVENNE, *bourgmestre de la commune de Zweveghem et membre du conseil provincial de la Flandre occidentale;*

Nommés par la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale.

M. le président invite M. Forret, ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef de la province, à prendre place au bureau.

M. le président expose en peu de mots le but de la réunion.

M. le secrétaire donne lecture de l'arrêté ministériel qui a institué et formé la commission. (Annexe A.).

M. le président. En vertu de l'arrêté dont il vient de vous être donné lecture, la commission se déclare dûment constituée, et il va être procédé à l'enquête.

Préalablement il vous sera donné lecture des pièces qui sont parvenues à la commission. Ces pièces sont très volumineuses. Quelques-unes forment tout un volume; d'autres ont été publiées déjà dans plusieurs journaux et sont sans doute connues des personnes que le projet intéresse. Pour ce motif, *M. le secrétaire* se bornera à donner lecture, suivant l'ordre de leur inscription, des pièces qui doivent être considérées comme ignorées des personnes présentes et qui formeront l'objet de nos délibérations.

En première ligne nous trouvons la réclamation inscrite au registre des observations par le sieur J. Guibal, ingénieur civil à Mons (Annexe B).

M. le président. La réclamation dont il vient de vous être donné lecture, est accompagnée d'un volumineux mémoire et d'un plan indiquant le tracé d'un chemin de fer de Mons à Nieuport, et que *M. Guibal* prétend être connexe à la ligne projetée de Courtray à Bossuyt.

2° Lettre de *M. Verrue-Lafrancq* (Annexe C).

M. le président. Nous trouvons ensuite un paquet cacheté à l'adresse de la commission. Il renferme :

3° Une lettre du conseil communal de Roulers, en date du 29 janvier 1846 (Annexe D).

4° Lettre du conseil communal de Thielt (Annexe E).

5° Lettre de la chambre de commerce de Courtray (Annexe F).

6° Lettre du conseil communal de Courtray (Annexe G).

7° Lettre du conseil communal de Renaix (Annexe H).

M. le président. Il résulte de cette dernière lettre que le conseil communal de la ville de Renaix, dans la province de la Flandre orientale, n'est pas opposé en principe à l'établissement de la voie ferrée et qu'il ne diffère que sur la question du tracé. Il voudrait que les auteurs du projet adoptassent pour point de départ Renaix au lieu de Bossuyt.

8° Lettre des habitants de la commune de Zweveghem (Annexe I).

M. le président. Cette lettre est signée d'à peu près quarante habitants de la commune de Zweveghem.

9° Lettre du conseil communal de Furnes (Annexe K).

10° Lettre de l'administration communale de Dixmude (Annexe L).

M. le président. Nous trouvons une seconde lettre du conseil communal de Thielt. Cette lettre porte la même date que la précédente et ne renferme que les mêmes faits. Il est inutile, par conséquent, d'en donner lecture.

Nous rencontrons ensuite un mémoire imprimé de la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale. Ce document n'a été adressé que ce matin à la commission. J'ignore si cette pièce a été rendue publique.

M. CHANTRELL, *directeur de l'exploitation des chemins de fer de la Flandre occidentale*. Elle a été distribuée à la commission seulement.

M. le président. M. Chantrell veut-il qu'il en soit donné lecture, ou préfère-t-il exposer verbalement les observations qu'elle renferme?

M. CHANTRELL. Nous nous bornerons à les développer verbalement.

11° Mémoire des communes de St-Génois, Heestert, Moen, Espierres, etc. (Annexe *M*).

12° Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Mons (Annexe *N*).

13° Note remise par MM. Tonnelier, Pollet et Allard, membres délégués de la chambre de commerce de Tournay (Annexe *O*).

M. le président. Cette note ne me paraît pas avoir le caractère officiel d'un document émané de la chambre de commerce de Tournay. Cependant les personnes dont les noms figurent au bas de cette pièce, datée de Courtray, et par lesquelles elle est remise à la commission, me sont personnellement connues comme membres de la chambre de commerce de Tournay, et dès lors je crois devoir l'admettre.

M. TONNELIER. Cette note renferme l'expression de l'opinion unanime de la chambre de commerce de Tournay qui nous a délégués.

14° MM. Hocedez-Buyse et Deslee-Van Ackere, membres délégués de la chambre de commerce de Courtray, remettent une note à M. le président.

M. le président. Il vient d'être remis à la commission de nouvelles observations de la chambre de commerce de Courtray. Elles complètent les motifs de l'opposition de ce corps contre le projet. Il en sera donné lecture (Annexe *P*).

15° M. le chevalier Bethune, sénateur, bourgmestre de la ville de Courtray, remet à M. le président copie d'une délibération du conseil communal de Courtray. Il en est donné lecture (Annexe *Q*).

M. le président. La discussion est ouverte. Ceux qui ont à présenter des observations pour ou contre le projet voudront bien demander la parole. Conformément aux dispositions en vigueur, la parole est à l'auteur du projet.

M. CHANTRELL. Les opinions défavorables au projet, pour lequel la concession est demandée par la Société que nous représentons, nous paraissent compensées par celles qui sont favorables au projet. Nous attendrons, pour répondre, les objections qui seront soulevées dans le cours de la discussion.

M. le président. Cette marche me paraît logique et propre à abrégé la discussion. Les nouvelles observations, s'il y a lieu, pourront être rencontrées simultanément.

M. VERRUE-LAFRANCO, *concessionnaire du canal de Bossuyt à Courtray*. M. le président, je demanderai pourtant à présenter une observation. Il me semble régulier que l'auteur commence par exposer les motifs, les considérations qui peuvent militer en faveur de son projet, son droit de réplique aux objections, qui se produiront dans le cours du débat restant d'ailleurs entier.

M. CHANTRELL. S'il est convenu que nous avons le droit de répliquer, nous sommes prêts à ouvrir la discussion.

M. ÉDOUARD PRISSE, *ingénieur mécanicien au service de l'État, chargé de la direction des travaux sur les lignes concédées à la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale*. Messieurs, la question que vous avez à décider, sur laquelle vous avez à prononcer, est celle de savoir si la ligne pour laquelle la Société, que je représente, demande la concession, réunit les conditions qui peuvent lui donner le caractère d'utilité publique ; si elle répond à un besoin réel ; si elle doit être avantageuse aux populations qu'elle traversera ; si, enfin, il est de notoriété publique que les intérêts du district réclament une voie de communication directe entre la Lys et l'Escaut.

Le chemin de fer de Tournay à Courtray existe et est en pleine exploitation ; il pourra recevoir de nouveaux et considérables perfectionnements ; malgré cela, il est avéré que le besoin d'une voie de communication nouvelle plus directe, plus économique se fait sentir depuis longtemps et aura les résultats les plus avantageux pour les districts qu'elle traversera et pour ceux qu'elle reliera. Je dis une voie de communication, parce que je ne veux pas examiner pour le moment de quelle nature devrait être ce moyen de communication, s'il y aurait lieu de donner la préférence à un canal plutôt qu'à un chemin de fer.

On objecte que ce besoin n'existe pas ; que le chemin de fer de l'État suffit au transport des matières pondéreuses. Mais le chemin de fer de l'État ne transporte pas de charbons entre Tournay et Courtray.

Reste à examiner lequel des deux serait préférable, d'un chemin de fer ou d'un canal. Mais tous les deux peuvent parfaitement exister à la fois. Le pays a un intérêt immense à ce qu'une voie de communication s'établisse et promptement. Il y a là un haut degré d'utilité publique et les besoins du transport suffiraient à alimenter les deux voies. Le canal existât-il déjà, nous demanderions encore la concession nécessaire à l'établissement du chemin de fer que nous projetons. Mais le canal n'existe pas.

Le demandeur d'une concession pour l'établissement d'un chemin de fer entre Mons et Nieupoort, réclame que la commission reconnaisse et déclare qu'il y a connexité entre la ligne dont il est l'auteur et celle projetée par nous. Le Gouvernement n'a pas cru à l'existence de cette connexité...

M. le président. La commission n'a pas à s'occuper du projet de chemin de fer entre Mons et Nieupoort. Aucune demande à cet égard n'est soumise à l'enquête. Il vous a été donné lecture de la réclamation de M. Guibal comme observations inscrites au registre ouvert au chef-lieu de la province.

M. l'ingénieur PRISSE. Je n'insiste pas, M. le président. — La seconde objection est donc soulevée par le concessionnaire du canal entre Bossuyt et Courtray. Mais encore une fois, nous ne nous opposons pas, nous ne nous sommes jamais opposés à ce que le canal s'exécutât. Mais les négociations relatives à ce canal se poursuivent depuis vingt années, sans qu'elles soient arrivées à une solution, tandis que nous nous présentons devant vous avec une proposition formelle, avec tous les moyens de donner une prompt exécution à la concession que nous sollicitons. C'est là, croyons-nous, une considération importante et qui doit peser dans la balance de votre décision.

On nous objecte encore que le chemin de fer ne remplacerait pas le canal.

S'il en est ainsi, si, lorsque le chemin de fer existera, il ne suffit pas à remplacer le canal, s'il ne répond pas aux besoins, le public abandonnera cette voie et les choses se retrouveront dans leur état actuel. On restera libre de creuser le canal, pour l'exécution duquel la concession a été obtenue il y a 20 années, à une époque où toutes les chances étaient favorables à cette sorte d'entreprises, ce qui n'existe plus aujourd'hui. Mais ici je rencontre une question personnelle à laquelle je veux rester étranger dans le cours de ce débat.

La chambre de commerce de Courtray se prononce contre le projet de chemin de fer. Mais la première décision a été formulée par ce corps sans que nous eussions été entendus, sans que l'occasion nous eût été offerte de fournir les explications, les éclaircissements que nous eussions fait valoir à l'appui de notre projet.

Laissant de côté la question essentielle de savoir s'il y a ou non utilité publique, la chambre de commerce de Courtray soutient que le chemin de fer rendrait impossible l'exécution du canal. Je ne comprends pas cette objection ; s'il est vrai que la voie ferrée doit rendre impossible la voie navigable, c'est qu'alors la première serait parfaitement apte à suppléer la seconde. Si le chemin de fer ne devait pas atteindre son but, s'il ne satisfaisait pas aux besoins qui en ont fait concevoir le projet, il ne saurait porter préjudice au canal. Il pourrait nuire pour un moment à la voie rivale, mais bientôt les choses reprendraient leur cours normal et le public n'hésiterait pas à abandonner la voie qui lui offrirait moins d'avantages pour recourir à celle qui lui en offrirait plus.

Il y a là, d'ailleurs, une question technique qui est loin d'être résolue encore. Quelques ingénieurs pensent que tôt ou tard les chemins de fer doivent inévitablement remplacer les canaux, tandis que d'autres ne partagent pas cette opinion. L'expérience est, du reste, favorable aux premiers.

En Angleterre, en Amérique, les chemins de fer pourvoient au transport des marchandises pondéreuses. Il en est de même en Belgique, et, en cela, je m'appuie sur mon expérience personnelle. Si certaines sections du chemin de fer de l'État ne transportent pas encore de marchandises de grand poids ou si cette sorte de transports n'a pas pris tout le développement qu'on attendait, il n'en faut rien préjuger pour l'avenir. Ce n'est peut-être qu'une question de tarifs. En Angleterre, en Amérique, on voit partout remplacer les canaux par des chemins de fer, mais nulle part on ne voit remplacer des chemins de fer par des canaux.

On nous objecte encore que notre chemin de fer ne transportera pas la chaux. Eh bien, elle arrivera par d'autres voies. Les chemins de fer ne peuvent pas tout absorber. Ce serait, en effet, une singulière façon de raisonner que de nier l'utilité des chemins de fer parce qu'ils n'absorbent pas tous les genres de transports. Nous demandons à établir une voie de communication qui n'existe pas, qui sera éminemment utile à deux provinces et qui procurera de grands avantages à un grand nombre de localités.

Rien ne prouve, d'ailleurs, que les chemins de fer soient plus inaptes à transporter la chaux que beaucoup d'autres marchandises susceptibles d'avaries. En Angleterre et en Amérique, de grands transports de chaux s'opèrent par les chemins de fer. Nous sommes prêts, d'ailleurs, à essayer, à nos risques et

périls. L'objection de la chambre de commerce me paraît, par conséquent, sans fondement.

Mais, continue la chambre de commerce de Courtray, le prix du transport par le nouveau chemin de fer serait plus élevé que par les voies existantes. En ce moment, le prix du fret est tombé à un taux plus bas que cela n'eût lieu depuis plusieurs années ; mais cet état de choses ne saurait exister longtemps. Le conseil des ponts et chaussées a mis en regard les prix et les conditions du transport par chemins de fer et par canaux, et il a reconnu que l'économie est pour les transports par cette première voie. Si, comme on l'a prétendu, la différence du prix du transport par les deux voies, était aussi considérable qu'on le dit, les chemins de fer ne pourraient concourir contre les canaux.

Il est vrai que le conseil n'a pas pris en considération le déchet que les houilles subissent par le transport. Mais cette déperdition, qu'on a évaluée à 14 p. %, a été beaucoup exagérée. Mais cette évaluation, fût-elle exacte, elle s'augmenterait encore par les transbordements, lorsqu'on opère sur de petites quantités.

Un mouvement de transport considérable des charbons a lieu déjà entre Courtray et Warcoing, au moyen du roulage.

Nous opérerons donc sur de très grandes masses, et la Société est en mesure de placer cette partie du service dans les conditions les plus avantageuses. Si cela est nécessaire, nous établirons des engins pour le chargement et le déchargement ; nous construirons des voitures suspendues et prendrons toutes les mesures que les besoins du service pourront exiger.

Si, en effet, le déchet est aussi considérable qu'on l'assure, le transport par chemin de fer doit obtenir la préférence sur le transport par canaux, pour les quantités considérables.

En effet, les fournisseurs font arriver indifféremment leurs charbons à Malines par le canal de Charleroy ou par le chemin de fer de l'État.

La chambre de commerce de Courtray dit ensuite que, lors même que le chemin de fer projeté entre Bossuyt et Courtray présenterait tous les avantages que ses auteurs lui attribuent, elle lui refuserait son appui, à raison de la concurrence que la voie nouvelle ferait au chemin de fer de l'État. Mais la chambre a perdu de vue que le railway de l'État ne transporte à présent ni chaux, ni houille ; nous ne demandons à transporter que ce que le chemin de fer de l'État ne transporte pas. Le chemin de fer de l'État, qui, de l'aveu même de nos adversaires, n'a pas remplacé le canal de Bossuyt à Courtray, ne fait rien de ce que nous voulons faire.

Ainsi, des cinq principaux considérants, allégués par la chambre de commerce de Courtray, à l'appui de son opposition, il n'en est pas un qui résiste à un examen sérieux.

Plusieurs communes se sont prononcées en faveur du projet de chemin de fer, qui s'appuie d'ailleurs sur une décision du conseil des ponts et chaussées, laquelle suffirait à prouver la haute utilité publique du projet.

Plusieurs habitants de Zweveghem se prononcent contre le projet, parce qu'il aurait pour effet de ruiner les propriétés. Or, sous ce rapport encore, l'avan-

tage est tout en faveur des chemins de fer. Les canaux coupent irrémisiblement les propriétés, tandis que les chemins de fer traversent les villes. Les mêmes habitants de Zweveghem redoutent la ruine de leur commerce. Pour répondre à cette objection, il faudrait que je susse de quel commerce on entend parler, et j'avoue que je l'ignore.

M. VANDEVENNE. Les habitants de Zweveghem ne demandent pas plus le canal que le chemin de fer.

M. l'ingénieur PRISSE. D'autres réclaments redoutent que l'entreprise ne donne pas les résultats que nous en attendons et s'apitoient sur le sort de la Société. Ils peuvent se rassurer, nous y avons assez intérêt, nous avons eu suffisamment de motifs pour que nous nous soyons donné la peine d'examiner nous-mêmes le projet sous ses différentes faces.

La chambre de commerce et les fabriques de la ville et de l'arrondissement de Mons émet l'avis que l'établissement du canal destiné à relier l'Escaut à la Lys offrirait de grands avantages sur le chemin de fer, allât-il jusqu'à la mer et servît-il à créer un débouché nouveau à l'exportation des houilles de la province du Hainaut. Mais, encore une fois, nous ne nous opposons nullement à ce que le canal se construise. Nous disons seulement que, s'il faut augurer de l'avenir par le passé, il pourra s'écouler encore un grand nombre d'années avant que cette voie, réclamée impérieusement, se construise. Dans son excellent ouvrage sur les voies navigables en Belgique, M. l'inspecteur en chef Vifquain recommande certaines modifications au projet de canal ; par exemple, sa construction à moyenne section, ce qui, il est vrai, aurait obligé les bateliers à changer la forme de leurs bateaux. Malgré cette recommandation, malgré l'utilité publique que l'entreprise devait présenter, le projet a rencontré des difficultés si graves, que rien n'a été fait depuis vingt ans que la demande en concession du canal est poursuivie. La question n'a pas avancé d'un pas. Tous les efforts tentés pendant toute cette longue période par les intérêts personnels, plus actifs et plus remuants que les intérêts généraux, ont échoué et sont demeurés sans résultat, et le pays attend encore la nouvelle voie de communication promise.

Au lieu de cela, nous nous présentons devant vous avec une proposition positive, au lieu d'un projet d'une réalisation chanceuse. Si la concession que nous sollicitons nous est accordée, sa mise à exécution dans un bref délai est certaine.

La chambre de commerce de Mons ne croit pas à l'utilité des chemins de fer pour le transport des matières pondéreuses. Mais l'expérience nous prouve que les chemins de fer peuvent transporter à des prix inférieurs même à ceux d'aujourd'hui. Voyez les tarifs anglais. En Angleterre, les railways transportent, à des prix extrêmement bas, des masses énormes de combustibles dont nous pourrions à peine nous former une idée dans notre pays.

Si nous portons nos regards autour de nous, nous devons reconnaître que toutes les chances favorables de l'avenir sont pour les chemins de fer. D'immenses perfectionnements ont été réalisés depuis quelques années et d'autres pourront être réalisés encore sous le rapport du transport à bon marché ; rien n'empêche que, dans un avenir prochain, les voies ferrées opèrent le transport des matières

pondéreuses ou susceptibles d'avaries. On ne saurait rien préjuger à cet égard. Nous demandons un *maximum* et nullement un *minimum* de tarif.

La chambre de commerce de Mons et la chambre de commerce de Tournay prévoient que l'entreprise ne fournira pas aux actionnaires les résultats avantageux que nous en espérons. Mais, je l'ai déjà dit, c'est là une question qui nous intéresse particulièrement. Mais elles redoutent aussi la concurrence de la voie nouvelle pour le chemin de fer de l'État. Je réponds encore une fois, que, loin de nuire au railway national, la ligne nouvelle, si elle se construit, sera pour la ligne existante un affluent nouveau, inespéré. Au lieu de lui porter préjudice, elle lui procurera des avantages réels. La ville de Renaix apprécie l'importance du mouvement d'affaires que le chemin de fer de Bossuyt à Courtray créerait, et elle demande qu'on la choisisse de préférence à Bossuyt pour point de départ de la ligne.

Dans la communication nouvelle qui vous est parvenue de la part de la chambre de commerce de Courtray, à la suite des observations que nous avons été admis à lui présenter hier, on exprime la crainte que notre projet n'éloigne les actionnaires du canal. C'est là une affaire personnelle sur laquelle je ne veux pas répondre en ce moment.

Dans sa dernière communication, le conseil communal de Courtray, tout en maintenant son opinion que la construction d'un canal est préférable à celle d'un chemin de fer, émet l'opinion que l'établissement de cette dernière voie ne saurait être nuisible à la ville. Le conseil communal aurait pu, selon nous, aller beaucoup plus loin sans risquer de se compromettre, et il nous serait facile de faire ressortir les grands avantages qui doivent résulter de l'établissement du chemin de fer.

La Société devra organiser de vastes ateliers pour la confection et l'entretien du matériel important nécessaire à l'exploitation des lignes pour l'établissement desquelles elle a déjà obtenu les concessions nécessaires. Il dépendra nécessairement du sort de la demande formée, en ce qui concerne le chemin de fer de Courtray à Bossuyt, que la compagnie choisisse pour siège de cet établissement cette première localité ou une autre. L'embranchement, s'il est concédé, ne manquera pas de créer à Bossuyt une grande activité dont Courtray sera le premier à recueillir les avantages. La construction du canal, au contraire, ne modifierait en rien l'état actuel des choses, le mouvement d'affaires devant se diviser sur la Lys, sans produire d'autre avantage pour Courtray qu'une facilité plus grande des transports.

Je crois avoir suffisamment démontré que l'entreprise pour laquelle notre demande en concession est déposée, s'appuie sur des motifs réels d'utilité publique et doit procurer de grands avantages à la province de la Flandre occidentale tout entière. Pour ces mêmes motifs, nous ne nous étions pas attendus à ce que les autorités de la province du Hainaut se prononceraient contre nous. Nous ne prétendons pas que notre chemin de fer va satisfaire à tous les besoins, mais qu'il constituerait un notable progrès vers les améliorations qui pourront être réalisées par la suite, l'exécution, par exemple, du chemin de fer projeté par M. Guibal, destiné à créer un commerce d'exportation pour les houilles et que l'exécution de notre projet n'empêcherait en aucune façon.

M. SAINCTELETTE, *président de la chambre de commerce de Mons*. Messieurs, la chambre de commerce et des fabriques de Mons a longuement et mûrement examiné la question qui vous est soumise, et c'est après cet examen approfondi qu'elle est arrivée à émettre l'avis unanime exprimé dans la lettre adressée à la commission d'enquête. Y a-t-il utilité publique à établir le chemin de fer pour lequel la concession est demandée? Telle est la question à résoudre avant d'user du droit exorbitant d'expropriation.

Tous les efforts du Gouvernement doivent tendre à créer pour le transport des charbons, qui forment pour les populations un objet de première nécessité, la plus grande somme possible de facilités, de manière à éviter que le prix de revient, rendu aux lieux de consommation, ne soit considérablement augmenté par la perte qui résulte du déchet que ces matières subissent par la mise à bord, le transport et le déchargement.

Ce déchet a été évalué à 14 p. %; mais, selon moi, cette évaluation n'est pas encore assez élevée lorsqu'à la détérioration causée par le transbordement il faut ajouter celle qui résulte du transport même par chemin de fer. On pourrait porter, sans exagération aucune, à 20 p. % le déchet que subissent les gaillettes. C'est au point qu'il a fallu, dans certains cas, emballer en quelque sorte cette qualité de charbons dans des charbons fins de moindre valeur. Les waggons fussent-ils suspendus sur dix ressorts, les charbons souffriront toujours beaucoup plus du transport par chemin de fer que par canal.

Un chemin de fer nécessitera un transbordement à Bossuyt, opération qui coûtera 75 c. par tonneau de main-d'œuvre. Mais cette dépense n'est rien en comparaison de la déperdition par suite du déchet. Ainsi, des charbons achetés sur la fosse fr. 1-50, ne valent souvent plus, en arrivant à leur destination, que 50 centimes; on ne saurait donc apporter trop de soins à éviter une semblable perte.

Il n'est pas juste non plus de dire que le prix du fret n'a jamais été aussi bas qu'à présent. En 1842, 1843 et 1844, il a été de 24 centimes pour Gand, tandis qu'il est à présent de 25 centimes; et il ne s'est jamais élevé beaucoup plus haut, si ce n'est à la suite d'hivers très rigoureux, lorsque les grands froids avaient fait consommer tous les approvisionnements.

On nous dit que nous nous trouvons en présence d'une proposition positive et d'une éventualité. Lorsque la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale aura exécuté toutes les lignes pour lesquelles elle a obtenu la concession, la chambre de commerce de Mons dira peut-être, si les concessionnaires du canal n'ont pas alors exécuté leur projet, qu'il y a pour construire l'embranchement du chemin de fer des motifs d'utilité publique qui n'existent pas à présent. Mais jusque-là, l'une proposition n'est pas plus positive que l'autre, et s'il y a éventualité, elle existe des deux côtés.

On a parlé du rapport de M. l'inspecteur divisionnaire Vifquain, sur les voies navigables en Belgique, et qui conseille d'établir, à moyenne section, le canal de Bossuyt à Courtray. Dieu nous garde de canaux à petite section. L'expérience que l'on en a par le canal de Charleroy devrait avoir fait revenir à jamais de l'envie de construire de nouvelles voies navigables d'après ce système. D'ailleurs, si l'avis de M. Vifquain était suivi, le transbordement à Bossuyt serait aussi

nécessaire que si l'on exécutait un chemin de fer, et, je ne saurais assez le répéter, c'est ce transbordement qu'il faut éviter.

Le commerce a intérêt à ce qu'une voie de communication sûre et économique s'établisse, mais il n'a nul intérêt à la rapidité du transport, à ce que les charbons lui parviennent quelques heures plus tôt.

Je ne puis reconnaître que l'expérience soit complète en ce qui concerne le transport des charbons par les chemins de fer. En Belgique, du moins, cette expérience n'a pas été faite suffisamment, surtout sur des lignes parallèles comme celles que l'on veut comparer.

Je n'ai rien à ajouter pour le moment et me bornerai à maintenir les conclusions posées dans sa lettre par la chambre de commerce de Mons.

M. VERRUE-LAFRANCO. Messieurs, c'est la seconde fois que je suis appelé à défendre, dans ma ville natale de Courtray, devant une commission d'enquête solennelle, le projet d'un canal de Bossuyt à Courtray, destiné à joindre l'Escaut à la Lys par une voie de communication plus courte de vingt-sept lieues, plus prompte de vingt jours au moins pour l'aller et le retour, et infiniment moins coûteuse que la voie navigable qui existe actuellement.

A l'enquête du 3 et du 4 septembre 1858, lorsqu'il s'agissait de défendre le canal projeté de Bossuyt contre le canal de l'Espierre, si mes efforts joints à ceux des mêmes corps constitués, qui, fidèles à leur mission de défendre les intérêts des villes et arrondissements de Courtray, Mons et Tournay, assistent encore aujourd'hui par leurs délégués à cette assemblée, si nos communs efforts, dis-je, n'ont pas réussi à écarter le projet du canal de l'Espierre, du moins, grâce à la sagesse et à l'impartialité de la commission d'enquête, le Gouvernement, en accordant la concession pour le creusement de cette voie navigable, y a mis des conditions que l'expérience nous a appris par la suite être suffisantes pour empêcher la jonction de ce canal à la Lys et, par suite, sa concurrence au canal de Bossuyt.

A l'enquête de ce jour, il s'agit de combattre le projet d'un chemin de fer présenté faussement comme pouvant remplacer avec avantage le canal de Bossuyt en prolongeant les chemins de fer de la Flandre occidentale, encore à l'état de projet, et destinés probablement, en grande partie, à rester en cet état, du propre aveu des concessionnaires qui, on me l'assure, disent aujourd'hui que leur exécution dépendra de la nouvelle concession qu'ils sollicitent, quoiqu'il n'en fût nullement question lorsqu'ils demandèrent et obtinrent celle des divers chemins de fer de la Flandre, que la loi du 21 mai dernier leur a concédée formellement et sans réserve et qu'ils ont de leur côté acceptée *formellement et sans réserves aucunes*.

Quoique plusieurs années nous séparent de l'enquête de 1858, elle est trop présente à la mémoire de Messieurs les membres de la commission actuelle pour que je croie devoir leur répéter les motifs allégués en faveur du canal de Bossuyt; faire le relevé des avantages immenses dont il dotera non-seulement les rives de l'Escaut et de la Lys, les arrondissements précités de Courtray, Mons et Tournay, mais encore beaucoup d'autres localités de la Flandre occidentale, sinon toute la province qui, au moyen de ce canal, s'approvisionneront à des prix

considérablement réduits, des produits pondéreux du Hainaut, tandis qu'en retour elles enverront à cette dernière province une partie de leurs produits soit de leur territoire, industrie et commerce, soit de leur navigation extérieure.

Je laisse à M. l'ingénieur Vanderelst le soin de relever les inexactitudes, pour ne rien dire de plus, du devis et du résultat probable que les demandeurs en concession du chemin de fer de Courtray à Bossuyt ont joints à leur demande; mais je dois dire quelques mots du mémoire descriptif qui les accompagne.

Dès le premier paragraphe, ces messieurs promettent des choses impossibles, en rangeant parmi les produits que leur chemin de fer serait destiné à transporter, ceux des carrières d'Écaussinnes, situées sur le canal de Charleroy, et ceux des carrières de Leuze où il n'y a pas de carrières.

Au second paragraphe, ils assurent que la province du Hainaut réclame un chemin de fer pour pouvoir soutenir la concurrence des autres provinces pour le transport de ses produits, et nous venons d'entendre les organes de cette province protester contre cette assertion, et nous démontrerons ci-après que par le chemin de fer projeté les transports seraient plus lents et plus coûteux que par les voies existantes.

Au troisième paragraphe, ces messieurs affirment qu'après un examen *conscientieux*, leurs ingénieurs ont considéré comme impraticable un canal dont les projets et devis complets et détaillés ont été établis 1° par M. l'inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées Vifquain; 2° par M. l'ingénieur militaire Alewyn; 3° par M. l'ingénieur en chef Wolters, sous la direction de M. l'inspecteur divisionnaire Noël; et enfin 4° par M. l'ingénieur civil Vanderelst, qui tous l'ont trouvé fort exécutable et ont été, à quelque chose près, d'accord pour en évaluer le coût.

Pour comble d'absurdité, Messieurs les demandeurs en concession ajoutent dans le même paragraphe, que le canal a été considéré *comme totalement insuffisant aux besoins du pays*. Or, il est trop évident, pour qu'il ne soit pas superflu de le prouver, que par un canal à grandes sections portant des bateaux de 280 à 300 tonneaux, on transporterait plus de marchandises en un seul jour qu'on en pourrait transporter en dix jours par un chemin de fer.

Cet ingénieur anglais, que l'on dit avoir consciencieusement examiné le projet, conçu et élaboré, décrit et évalué mètre par mètre, tant pour les expropriations que pour les terrassements et travaux d'art, par les ingénieurs que j'ai cités et dont quelques-uns jouissent d'une réputation européenne justement acquise, a osé déclarer que leur devis est évidemment insuffisant. Eh bien, c'est le même ingénieur qui a dressé les plans et devis du chemin de fer projeté, sans cotes, sans détails, sans indication aucune des quantités de terrains à acquérir, de leur prix; de la quotité des terrassements et travaux d'art, ni de leur coût; du nombre des locomotives ou des waggons, et en se contentant d'indiquer pour ces divers objets des sommes en bloc d'une insuffisance ridicule, absurde même.

Plus bas ils disent que leur chemin de fer joindra l'Escaut à la Lys et épargnera par là une distance d'environ 60 lieues. Or, de Bossuyt à Courtray la distance de navigation est de 150,957 mètr., soit 150 kilom., soit 30 lieues, ou 27 lieues de plus que par le chemin de fer, donc moins de la moitié des prétendues 60 lieues.

Ils ajoutent que *le chemin de fer formera aussi une communication à toute époque de l'année* : ce qui revient à dire que lorsque la navigation sera interrompue par la gelée ou toute autre cause en aval de Bossuyt, par une disposition toute particulière en leur faveur, elle ne le sera pas en amont. De sorte que lorsque les bateaux ne sauraient partir de Bossuyt pour arriver à Courtray, soit par le canal projeté, soit par l'Escaut et la Lys, pour favoriser leur chemin de fer, ils partiraient néanmoins de Jemmapes et traverseraient les canaux de Condé, de Pommerœul et l'Escaut en amont de Bossuyt.

Je dois faire remarquer ici que, dans son rapport, le conseil des ponts et chaussées dit aussi que *la suspension de la navigation est bien plus fréquente et plus longue sur les canaux que sur l'Escaut, entre Antoing et Bossuyt*. Je ne conteste pas ce principe ; mais je ferai observer qu'avant d'entrer dans l'Escaut à Antoing, il faut parcourir le canal de Mons à Condé en partie, et celui de Pommerœul en entier, et que, certes, ces canaux sont dans les mêmes conditions de chômage que le canal projeté de Bossuyt.

Voici que je rencontre dans le mémoire que j'examine le seul chiffre exact. C'est celui du *minimum* du prix du transport par le mode actuel : 200 tonneaux, 582 fr. Mais si j'admets ce chiffre pour coût du transport actuel, il est impossible d'admettre que le coût, par le chemin de fer projeté, ne s'élèverait qu'au simple prix du péage, soit 270 fr., qui ne représente que le seul péage de fr. 0-45 par lieue et par tonneau, à moins que le transbordement des bateaux sur waggons ne se fasse par enchantement, et qu'il n'y ait ni freinte, ni détérioration, etc., comme nous le verrons ci-après.

Cette entreprise ne peut nullement nuire au chemin de fer de l'État, dit encore le mémoire dont il s'agit. Je n'examinerai pas cette question ; mais je dirai que, dès que l'État consentirait à baisser les prix de transport, non-seulement il ferait une rude concurrence au chemin de fer demandé, mais, comme vous venez de l'entendre par les mémoires des chambres de commerce de Courtray et de Tournay, il le rendrait totalement inutile. En effet, transbordement pour transbordement, autant vaut faire cette opération à Tournay qu'à Bossuyt. Il y a plus, dans les chômages forcés de la navigation, le chemin de fer de l'État pourrait prendre les houilles aux fosses, tandis que celui de Courtray à Bossuyt ne pourrait, dans ces circonstances, les prendre que là où il n'en arriverait plus.

L'exagération que nous avons remarquée dans la distance à raccourcir par le railway projeté, se rencontre encore, et plus grande même, dans l'évaluation du temps prétendument nécessaire pour parcourir la distance actuelle, qu'on évalue à 30 jours au lieu de 10 environ qui suffisent.

Ce mémoire finit en disant que, *si quelqu'autre compagnie juge nécessaire de faire un canal, on ne désire point y mettre obstacle*. Je ne puis croire à la sincérité de cette allégation ; et, quels que soient les avantages que présentent les transports par le canal projeté, sur le chemin de fer, partant du même point pour arriver à la même destination, et ayant exactement les mêmes éléments de transports, je ne puis qu'avouer que cette concurrence directe est de nature à empêcher l'exécution *simultanée* des deux voies concurrentes, et que, dans l'espèce, ce ne serait qu'après que l'expérience aurait prouvé, ce qui ne manquerait pas d'arriver, que le chemin de fer ne peut combattre la concurrence

des voies existantes, qu'on pourrait revenir à l'exécution d'un canal, c'est-à-dire, à remplacer une navigation lente et longue par une autre navigation prompte et courte.

Enfin, et pour comble de l'exagération, l'organe de la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale vient de prétendre qu'il y a vingt ans que la concession du canal de Bossuyt a été accordée. Or, ma première demande de concession, je l'ai sous les yeux, est datée du 5 mai 1838, et la concession provisoire, elle-même, seulement du 30 juillet 1845; donc seulement moins de huit années pour la première demande, et pas encore *huit mois* pour la concession, prétendument accordée depuis plus de 20 années.

Aux pièces de l'enquête se trouve joint un rapport du conseil des ponts et chaussées, en date du 29 décembre 1845. Ce rapport présente une lacune considérable, car il se contente de comparer le projet du chemin de fer au projet du canal, et nullement à la voie navigable existante, pas plus qu'il n'y en avait pas; et, comme s'il s'agissait uniquement de faire exécuter l'un ou l'autre des projets, celui que j'attaque ou celui que je défends. Encore la comparaison est tout à fait inexacte, en ce que le conseil des ponts et chaussées prend pour base de ses évaluations les chiffres des péages demandés pour le canal de Bossuyt en 1838, tandis que, par le cahier des charges arrêté par M. le Ministre des Travaux publics, en date du 30 juillet dernier, *le péage pour tout le parcours du canal pour les marchandises en destination de Courtray et des rives de la Lys, en amont des écluses de Vive-St-Éloy, a été fixé :*

A charge, à.	fr. 1 80,	au lieu de fr. 2 25
et maintenu seulement à vide, à	» 60	id. » 60
Soit, retour compris	fr. 2 40	id. fr. 2 85

Sur ces bases, et pour rectifier la lacune du rapport du conseil des ponts et chaussées, comparons entr'elles les trois voies de transport :

- 1° Par le chemin de fer projeté de Courtray à Bossuyt ;
- 2° Par la navigation existante ;
- 3° Par le canal projeté de l'Escaut à la Lys.

1° Le transport du charbon, par cette voie, coûterait, de Jemmapes à Bossuyt, à fr. 0-20 par hectolitre, soit pour un tonneau . . . fr. 2 40

Le péage demandé par la concession du chemin de fer de Courtray à Bossuyt, est de fr. 0-45 par lieue et par tonn., pour 3 lieues à fr. 0-45 par tonneau 1 35

Pour le transbordement à Bossuyt, dans l'enquête pour les canaux de Bossuyt et de l'Espierre, il a été évalué, par toutes les parties, sans contestation aucune, à fr. 1-20 par tonneau ; dans le rapport du conseil des ponts et chaussées, il est évalué seulement à 0 75

Dans la même enquête, toutes les parties furent également d'accord et cela ne fut pas contesté par M. l'inspecteur Vifquain, présent à l'enquête et signataire comme faisant fonctions d'inspecteur-général du rapport ci-dessus, pour évaluer la freinte et détérioration sur le charbon

A reporter.	fr. 4 50
---------------------	----------

Report. fr.	4 50
à transporter par le chemin de fer, en remplacement de la navigation, à 14 p. %; nous avons consenti à réduire ci-dessus le transbordement aux $\frac{2}{3}$; nous consentirons encore à réduire la freinte et détérioration également aux $\frac{2}{3}$, soit à 9 p. % sur un prix moyen de fr. 20 par tonn.	1 80
Coût et perte pour le transport des charbons de Bossuyt à Courtray, par le chemin de fer projeté, par tonneau fr.	<u>6 50</u>
2° Le fret de Jemmapes à Tournay est coté maintenant à fr. 0-44 par hectolitre, soit par tonneau fr.	5 28
Différence en faveur de la navigation existante	<u>1 02</u>
3° Le fret de Jemmapes à Bossuyt, comme ci-dessus fr.	2 40
Le péage demandé par le concessionnaire du canal de Bossuyt, pour tout le parcours du canal et en destination de Courtray et des rives de la Lys, en amont des écluses de Vive-St-Éloy, à charge, est de.	1 80
Pour le retour à vide »	60
A ajouter pour le halage et bénéfice du batelier (1) »	18
Total fr.	<u>4 98</u>
En faveur du canal projeté, sur le chemin de fer projeté	1 52
Sur la navigation existante »	30

Outre le bénéfice du temps, en faveur du canal, par lequel 20, que dis-je? 50 bateaux arriveraient de Bossuyt à Courtray, pendant le temps nécessaire pour en transborder la contenance d'un seul sur des waggons, et, en outre, le bénéfice très considérable en faveur des destinataires des charbons (commun à la navigation existante et au canal projeté) qui résulte de ce que, lorsqu'on reçoit un bateau de charbon, on a la faculté de ne le décharger que dans 10 à 12 jours *ouvrables*, pendant lesquels on en débite une grande partie, pour n'en faire décharger qu'une faible portion dans des magasins construits à proximité de la rivière; tandis que, lorsqu'on recevrait des charbons par waggons, il faudrait en opérer le déchargement dans les 24 heures et opérer le transport dans le même délai, par voiture, dans des magasins fort éloignés des stations ou construire de nouveaux magasins à proximité de la station.

Ce serait être bien modéré que de n'évaluer cette différence qu'aux simples

(1) Dans son rapport, le conseil général des ponts et chaussées évalue le halage et bénéfice de batelier, pour le parcours du canal de Bossuyt, à fr. 0-55, mais il fait de la théorie; nous préférons de la pratique et nous disons que la différence du fret (qui comprend nécessairement le halage et le bénéfice du batelier), de Courtray à Menin, n'est que de fr. 0-01 par hectolitre, soit fr. 0-12 par tonneau pour deux lieues de remonte de rivière et retour, de sorte que nous sommes bien fondés à ne le porter que dans la proportion à fr. 0-18 par 3 lieues de parcours d'un canal.

frais d'un nouveau transbordement, soit à fr. 0-75 le tonneau et porter ainsi la différence du coût au préjudice du chemin de fer projeté :

Sur la navigation existante, à fr. 2-97 par tonneau.

Sur le canal proposé, à 2-07 id.

Pour les charbons en destination de Thielt :

1° Fret de Jemmapes à Bossuyt. fr. 2 40

De Bossuyt à Courtray, 3 lieues.

De Courtray à Thielt, 6 id. au moins, en considérant la différence du parcours avec la distance.

9 id. de péage à fr. 0-45 4 05
6 45

Nous ne compterons rien de part et d'autre pour le transbordement et pour la détérioration du charbon, quoiqu'il soit évident que cette détérioration doit être plus considérable pour un parcours de 15 lieues environ au lieu de 3.

2° Par la navigation existante :

De Jemmapes à Deynze, à 39 l'hectolitre fr. 4 68

3 lieues de chemin de fer de Deynze à Thielt 1 35

Total. fr. 6 05

En faveur de la navigation existante fr. » 42

3° Par le canal de Bossuyt :

De Jemmapes à Bossuyt. fr. 2 40

Pour le parcours du canal en aval des écluses de Vive-St-Éloy, à charge fr. 1 20

Retour à vide. » 40 1 60

Halage et bénéfice du batelier de Bossuyt à Courtray . fr. » 18

De Courtray à Deynze, différence du fret » 24 » 42

3 lieues de parcours du chemin de fer 1 35

Total. fr. 5 77

En faveur du canal de Bossuyt fr. » 68

Pour les charbons en destination d'Ypres :

1° Par le chemin de fer projeté :

De Jemmapes à Bossuyt fr. 2 40

Bossuyt à Courtray, 3 lieues.

Courtray à Ypres, 6 id.

9 id. péage fr. 0-45. 4 05

Pour le transbordement » 75

Pour freinte et détérioration. 1 80

Total. fr. 9 00

2° Par la navigation existante de Jemmapes à Ypres, à fr. 0-48. fr. 5 76

En faveur de la navigation existante, ou plus d'un 1/3. fr. 3 24

Je m'arrête ici, et, pour ne pas être trop long, je n'établirai pas de chiffres similaires, pour prouver qu'en ce qui concerne les autres localités que doit, aux termes de la concession des chemins de fer de la Flandre occidentale, relier cette voie de communication, savoir : Bruges, Furnes, Dixmude, Thourout, Lichtervelde, Roulers, Iseghem, etc., les trois premières de ces villes payeraient le double, au moins, les charbons qui leur parviendraient par voie du chemin de fer projeté au lieu de celle de leurs canaux, et Thourout, Lichtervelde, etc., trouveraient un grand avantage à les prendre soit à Dixmude, soit à Bruges, comme Roulers, Iseghem, etc., à Courtray.

Je dois encore, Messieurs, justifier quelques-uns des chiffres que j'ai avancés. En premier lieu, je vous ai dit que, dans l'enquête de 1838, la freinte et la détérioration sur les charbons transportés par les chemins de fer avaient été évaluées, sans contradiction, à 14 p. %, et que c'était par modération que je ne les évaluais qu'à 9 p. %. Vous venez d'entendre M. le président de la chambre de commerce de Mons, le juge le plus compétent en cette matière, non-seulement persister à maintenir le chiffre de 14 p. %, mais encore le déclarer insuffisant.

Je dirai encore, à ce sujet, que M. l'inspecteur Vifquain, dans son intéressant et remarquable rapport sur les voies navigables en Belgique, page 280, paragraphe 10, dit : *A cette somme de, il faut ajouter les frais de transbordement et la perte résultant de ce transbordement; cette perte est CONSIDÉRABLE pour les charbons tendres du Flénu.*

Quant aux prix du fret de Jemmapes aux diverses destinations, je me suis basé sur le prix courant du 15 février dernier, délivré et signé par 7 frêteurs des charbonnages du couchant de Mons, prix qui est encore baissé depuis; car en ce moment différents bateaux sont en route pour Courtray, qui ne coûteront que 40 au lieu de 44 c. par hectolitre, ce qui prouverait encore contre le chemin de fer en faveur de la voie navigable existante : mais un des principaux expéditeurs ayant bien voulu me donner les prix moyens de fret pour Gand, par quinzaine, de janvier 1840 à mars 1845, vous y verrez, Messieurs, qu'en prenant la moyenne de 44 c. pour celui de Courtray, c'est-à-dire augmenté depuis Gand de 4 c. de fret et 10 c. de traction, je suis resté dans le vrai.

Du reste, Messieurs, le principal consommateur de charbons de Courtray, l'entrepreneur du gaz, et tous les marchands de charbons de Courtray vous déclareraient que je n'ai exagéré ni diminué en rien le prix du transport par la voie navigable existante, comme je n'ai exagéré en rien ce que je vous ai dit des inconvénients, qui résulteraient de la préférence à accorder au transport par chemin de fer, sur celui usité jusqu'ici par la navigation existante, tandis que tous aussi sont d'accord sur les grands avantages que leur donnerait le canal de Bossuyt.

J'invoquerai aussi leur témoignage et surtout celui des membres des chambres de commerce de Mons et de Tournay, ici présents, pour déclarer à la commission d'enquête que le transbordement d'un bateau de charbon de 2,600 à 2,700 hectolitres sur les waggons du chemin de fer ne peut s'effectuer en un jour, de sorte que les bateaux chargés de charbons en destination des rives de la Lys, qui descendent l'Escaut par rames les jours de navigation, arriveraient

plus tôt à leur destination en continuant leur navigation qu'en s'arrêtant à Bossuyt pour y attendre leur tour de transbordement sur les waggons du chemin de fer. Ce sont ces motifs qui m'ont autorisé à vous dire précédemment que le chemin de fer projeté n'offre ni bénéfice de temps, ni bénéfice de coût sur la navigation existante.

Il n'en serait pas ainsi dans l'hypothèse de l'exécution du canal de Bossuyt, qu'alors une rame entière, et elles sont parfois de 30 bateaux, se présente pour prendre la voie de ce canal, et elle sera arrivée à Courtray en moins de temps qu'il n'en faudrait pour transborder le chargement de l'un d'eux sur waggon.

Je comprends bien, Messieurs, que l'on me dit : Mais si le canal de Bossuyt offre tant d'avantages sur le chemin de fer projeté, pourquoi ne fait-on pas le canal sans s'inquiéter de l'autre projet rival ! A cela je suis obligé de répondre que le canal est une affaire *sérieuse*, une affaire de placement, tandis que les projets de chemin de fer sont des affaires *d'agiotage*; que, pour les affaires sérieuses, on craint une concurrence directe, quoiqu'à chances peu favorables. Cela est tellement vrai que, si 25 jours après que la concession du canal de Bossuyt m'a été accordée, n'avait surgi la demande du projet de railway soumis à l'enquête actuelle, depuis longtemps le dépôt du cautionnement aurait eu lieu. Je dirai plus : j'affirmerai que j'ai le montant de ce cautionnement à ma disposition et que je ne doute pas que, lorsqu'après examen approfondi et impartial des débats de l'enquête, vous aurez prononcé, Messieurs, comme je l'espère, que le chemin de fer de Courtray à Bossuyt, ne pouvant remplacer la voie navigable existante, ne pouvant encore beaucoup moins remplacer le canal de Bossuyt, *n'est pas d'utilité publique*; je ne doute pas, dis-je, que, dans un court délai, je ne puisse demander la présentation du projet de loi nécessaire pour que la concession de ce canal, si longtemps désiré, si éminemment utile aux provinces de la Flandre occidentale et du Hainaut, me soit définitivement accordée pour être exécuté aussi promptement que possible; vous verrez, Messieurs, dans le cahier des charges du canal qu'il est exigé un cautionnement préalable de 500,000 fr.; il ne sera fourni que lorsque tout le capital nécessaire sera assuré dans un but d'exécution et non pas dans un but d'agiotage sur les actions ou promesses d'actions, comme cela a lieu sur celles de chemins de fer, dont plusieurs, nous le savons tous, ne seront jamais exécutés; de sorte que la demande de la loi de concession, qui aura lieu dans un délai rapproché, vous donnera l'assurance que l'exécution du canal ne souffrira aucun retard et ne dépendra nullement de chances quelconques d'agiotage.

M. le président. M. Verrue a-t-il écrit les chiffres sur lesquels il a appuyé ses calculs et veut-il les communiquer à la commission? Si les demandeurs en concession désirent en prendre connaissance, ils le pourront.

M. l'ingénieur PRISSE. Je remercie M. le président; nous ne serions d'ailleurs pas en ce moment en mesure de combattre ou de rectifier les évaluations de M. Verrue.

M. VERRUE remet à M. le président les notes des chiffres : le prix courant de fret, les prix moyens de fret par quinzaine, de janvier 1840 à mars 1846, et l'ouvrage cité de M. Vifquain.

M. l'ingénieur civil VANDERELST. Messieurs, ma tâche devient facile après ce que viennent de dire MM. les représentants de l'industrie et du commerce des arrondissements de Mons, de Tournay et de Courtray, et M. le concessionnaire du canal de Bossuyt à Courtray. Je ne puis qu'adhérer aux principes qu'ils ont développés devant vous, et afin de ne pas abuser de vos précieux moments, je ne m'occuperai que de ce qui se rattache aux diverses questions de détail que renferme l'affaire principale sur laquelle vous êtes appelés à prononcer, celle de savoir si le projet de chemin de fer de Bossuyt à Courtray est d'utilité publique. Mais avant d'examiner ces divers points, je crois devoir dire quelques mots du détail estimatif, de l'exposé du revenu probable et des plans qui font partie de la demande en concession. Bien des personnes pourraient être tentées de prendre des intérêts dans de semblables affaires, comptant sur l'exactitude des données du projet et ne se doutant pas qu'elles puissent être trompées dans leurs espérances par suite des calculs inexacts ou incomplets des ingénieurs.

On lit dans le rapport du conseil des ponts et chaussées : « Peut-on s'expliquer que le tracé proposé par la compagnie et qui exige deux énormes tranchées, l'une de 15 et l'autre de 17 mètres de profondeur, ait été déterminé par suite d'études graphiques, et ne voit-on pas, bien au contraire, que ce tracé, dirigé pour ainsi dire directement de Courtray sur Moen, n'a été le résultat d'aucune reconnaissance sérieuse? »

Le détail estimatif de la dépense de ce chemin de fer ne donne pas de résultats et ne répond nullement au vœu de l'art. 2 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, pas plus que les autres pièces du projet. Aucun des calculs qui y sont posés ne saurait être vérifié, aucune des données, contrôlée. Tous les chiffres de nivellement manquent, hors quelques cotes générales des longueurs.

Le détail estimatif ne donne pas ces chiffres, pas plus que la quantité des terrains à entreprendre, ni le nombre de mètres cubes de terrassements, ni de sable et lestage, aucune quantité d'objets en bois, en fer ou en fonte. On n'y indique pas davantage le nombre de locomotives ou de waggons, ni des autres parties du matériel d'exploitation. On se contente d'évaluer en bloc ce que coûteront approximativement ces objets ou ces travaux. Pourquoi cacher les éléments principaux des calculs? Évidemment, dans aucun des documents à l'appui du projet on n'a satisfait aux exigences de l'arrêté royal précité, et ces documents ne devraient pas être considérés comme suffisants pour être soumis à une commission d'enquête publique. Les plans et nivellements ne contiennent aucune cote nécessaire pour la vérification des calculs des travaux d'art et de terrassements à exécuter, ni des terrains à exproprier; les parties principales du projet n'ont donc pas été étudiées : les détails n'ont pas été l'objet de plus de soins.

Toutefois, sans que les quantités de terrains à entreprendre soient indiquées, ni le prix par hectare fixé, il est bien évident que 200,000 fr. ne suffiront pas pour l'acquisition des terrains sur toute la ligne. Il est également évident que les travaux d'art ne seront pas exécutés pour 25,000 fr., ni la station et les travaux à Bossuyt pour 50,000, et qu'on n'exagérerait nullement en estimant au double les dépenses pour chacun de ces chapitres du devis.

Si l'on porte le prix des waggons au taux du prix que les paye le Gouvernement, c'est-à-dire à 3,000 fr. par waggon, on en acquerrait trente pour les

90,000 fr. du détail estimatif. Mais un nombre quadruple ne suffirait pas pour le service du transport que les demandeurs indiquent dans leur exposé du revenu probable.

Enfin ils n'auraient pas exagéré leur détail estimatif s'ils l'avaient augmenté de moitié, soit 2,700,000 fr.

En revanche, ils ont porté le produit à un taux qui dépasse toute prévision raisonnable. Outre la chaux, les pierres, les houilles, etc., on trouve 36,000 fr. pour le transport *des marchandises et objets manufacturés*. Je ne comprends pas de quels objets peut se composer ce chapitre des recettes, et j'ignore également d'où viendront les voyageurs dont le transport entre Bossuyt et Courtray doit produire la somme de 15,000 fr., portée *au revenu probable*.

Ainsi, d'une part, l'augmentation du chiffre des dépenses des travaux à exécuter, d'autre part, la réduction à opérer sur le revenu prévu, amèneraient une différence très considérable dans les bénéfices de la concession, qui pourraient bien ne pas s'élever à plus de 3 p. % du capital engagé, ce qui n'est pas assez en industrie. Ils pourraient bien aussi être réduits à zéro.

Ces observations font voir qu'on ne s'est pas donné la peine d'éclairer, non-seulement le public, mais encore le Gouvernement et les corps appelés à examiner la question d'utilité publique des travaux que l'on propose et pour lesquels on réclame la concession du Gouvernement et de la Législature. Cependant, le premier résultat de l'admission d'une demande de concession de péage pour l'établissement d'une voie nouvelle de communication, c'est l'expropriation des terrains nécessaires à sa construction, et les autorités appelées à se prononcer sur ces questions doivent être complètement éclairées, sinon sur toutes les conséquences de leur décision, au moins sur ses résultats principaux et ne violer le principe du droit de propriété qu'après s'être bien convaincues que la voie à établir est réclamée par l'intérêt général, est d'utilité publique.

Or, il a été prouvé à toute évidence par les représentants de l'industrie et du commerce des districts qui seraient appelés à en faire usage, que le chemin de fer projeté ne possède, sous aucun rapport, le caractère d'utilité générale qu'il devrait avoir pour qu'on ordonnât en sa faveur l'expropriation des terrains nécessaires à sa construction.

J'aurai à répondre à ce qui a été dit par M. l'ingénieur de la compagnie demanderesse en concession, en ce qui concerne la transformation des canaux en chemins de fer en Angleterre, en Amérique et même en Belgique, a-t-il dit. J'avoue que j'ignorais qu'aucun fait de ce genre se fût produit en Belgique et j'ajouterai qu'il est permis de douter qu'il s'en produise. En Belgique et principalement dans les Flandres, les canaux sont parcourus par des bateaux d'une capacité de 280 à 300 tonneaux, tandis qu'en Angleterre des canaux du plus long parcours n'ont qu'une largeur de sept pieds anglais, (environ 2 mètres), aux écluses et portent des bateaux de 20 tonneaux.

Je citerai le canal de Londres à Liverpool. Cette importante voie de communication, d'une longueur de parcours de 264 milles, sert de liaison entre deux fleuves et se compose de cinq ou six grandes concessions, les canaux de la Grande Jonction, d'Oxford, de Coventry, de Birmingham-Fazeley, du grand Trunck et de Mersey et Irwell. Ce canal n'est pas même construit sur une seule

section. La Grande Jonction, qui part de la Tamise, a des écluses de 15 pieds, ceux d'Oxford et de Coventry n'en ont plus que de sept pieds anglais, tandis qu'elles ont de nouveau 14 pieds sur les canaux du grand Trunck et de Mersey et Irwell. Ainsi, aux deux extrémités, cette voie navigable est construite à grande section, tandis qu'au centre on ne trouve qu'une section de 2 mètres environ. Il est naturel dès lors que l'on songe à suppléer par un chemin de fer un canal qui n'a pas de sections uniformes et ne transporte que 20 tonneaux à la fois, et nous comprenons que, dans certains cas, un chemin de fer soit plus avantageux qu'un canal.

Malgré cela il ne s'agit pas encore de le convertir en chemin de fer, car je lis à ce sujet dans le *Journal des Économistes* : « Une transaction a été conclue entre la compagnie du canal de Coventry et la compagnie du chemin de fer d'Oxford à Coventry et à Burton ou Treut, dans une réunion spéciale d'actionnaires du canal, qui a eu lieu le 30 septembre dernier. Il ne s'agit pas ici de la vente du canal entier, mais seulement de la portion du canal qui se trouve entre Coventry et Hawksburg, ce qui n'interrompt pas les communications par eau entre Londres et Liverpool. »

Il ne s'agit donc pas de combler le canal de Coventry, mais uniquement d'établir un chemin de fer sur le chemin de halage du canal.

Le canal de Charleroy est construit à petite section et porte des bateaux de 60 à 70 tonneaux, qui exigent une force de traction aussi considérable que pour les bateaux de 250 à 500 tonneaux, et, par conséquent, des dépenses quadruples de celles qui ont lieu sur le canal de Mons à Condé.

Malgré ce désavantage immense, le canal de Charleroy prospère chaque année, tandis que le chemin de fer latéral ne transporte pas annuellement un tonneau de houille, excepté à l'époque des grandes gelées, comme pendant l'hiver de 1844-1845, et les embarras qui se sont produits à la station de Bruxelles prouvent que des difficultés se présenteront partout où ne se trouveront pas des entrepôts tout prêts pour recevoir les charbons et dans lesquels on les puisse immédiatement décharger des waggons. Je pense donc que la prétention élevée que les chemins de fer écraseront les canaux, n'est pas soutenable.

Je reviens au canal de Bossuyt à Courtray. Je commencerai par discuter quelques-unes des allégations contenues dans une note remise ce matin seulement à la commission d'enquête.

On prétend que le canal enlève plus de terrains, sépare plus complètement les populations; M. l'ingénieur de la compagnie demanderesse a insisté sur ce point qu'un canal gêne davantage le passage. Je crois que les chemins de fer présentent des inconvénients égaux, surtout lorsque, comme le chemin de fer projeté de Bossuyt à Courtray, ils se trouvent rarement à niveau du sol, si ce n'est pour le couper. En effet, sur la presque totalité du tracé choisi par les auteurs du projet, le terrain présente une suite d'ondulations continues. Le chemin de fer, s'il s'exécute, nécessitera partout de grands remblais ou des déblais profonds et rendra en beaucoup d'endroits le passage, sinon tout à fait impraticable, au moins très difficile. Le canal, au contraire, séparera peu les populations, et d'ailleurs on établira des ponts partout où de besoin, soit sur les écluses, soit ailleurs.

On a également insisté sur les avantages que le chemin de fer procurerait à Courtray. Je ne vois pas qu'il y ait avantage pratique. Par le chemin de fer le déchargement des houilles et leur rechargement sur les waggons deviendraient nécessaires à Bossuyt et le prix de revient s'augmenterait nécessairement des frais de cette double opération. Or, si les transports devenaient aussi importants qu'on le prédit, il serait impossible de trouver sur les lieux assez de travailleurs et d'espace. Le travail se ferait par conséquent à Bossuyt et y attirerait une population nouvelle. Ce serait autant d'avantages enlevés à Courtray.

On a parlé d'établir à Courtray les ateliers de construction de la compagnie. Ce sont là des promesses qu'on tient ou qu'on ne tient pas, suivant qu'on y trouve son avantage. Courtray, d'ailleurs, ne forme pas le centre du réseau des lignes concédées à la société; et puis des ateliers peuvent s'établir partout, à Courtray comme à Roulers, par exemple.

Mais, ce qui est plus important, c'est que le chemin de fer ne saurait alimenter de combustibles toutes les localités de la Flandre occidentale. Les marchands de houille de Courtray seraient obligés d'avoir des comptoirs à Bossuyt, et de procéder à une nouvelle vérification à Courtray. L'œil du maître est nécessaire partout. Tandis qu'au moyen du canal, rien ne serait changé; il s'établirait à Courtray des rivages de plus, voilà tout.

Le chemin de fer ne serait non plus d'aucun avantage pour les localités riveraines de la Lys, pour lesquelles il n'ouvrirait aucune voie nouvelle de communication le long de la rivière; tandis que les bateaux chargés, arrivés à Courtray par le canal, entreraient directement, comme à présent, dans cette voie navigable.

On a parlé également de chariots qui, à présent, vont prendre des houilles à Warcoing et les ramènent à destination. J'ignore quelles localités intermédiaires peuvent aller s'approvisionner à Warcoing; mais je ne crois pas qu'on aille charger à Warcoing des charbons pour Courtray, excepté pour la consommation immédiate.

On a essayé de prouver que la ligne projetée ne ferait nullement concurrence au chemin de fer de l'État. Mais, si cela est vrai, si le prix du transport par la voie nouvelle doit être plus élevé que par la voie actuelle; si la ligne projetée ne doit offrir aucun avantage propre à engager le commerce à lui donner la préférence sur le chemin de fer de l'État, il est inutile de songer à remplacer celui-ci.

Il n'en serait pas de même du canal qui raccourcirait la distance de plus de moitié de Jemmapes à Courtray. Après ce qu'a dit M. le président de la chambre de commerce de Mons, je crois inutile de parler du bris et du déchet que subissent les matières pondéreuses qui formeraient les éléments principaux des transports de la voie projetée.

Les auteurs du projet prévoient que le chemin de fer pourra transporter 4,000 tonneaux de charbons par jour. S'il s'agissait seulement de les prendre, cela se pourrait peut-être; mais un transbordement sera nécessaire, et les choses ne se feront pas alors aussi facilement qu'on le dit.

Je crois avoir répondu aux objections principales soulevées contre le canal,

et j'espère que vous déclarerez que le chemin de fer projeté n'a pas le caractère d'utilité publique. J'ai dit.

M. l'ingénieur PRISSE. Je demande à répondre quelques mots. M. le président de la chambre de commerce de Mons a vivement attaqué la demande en concession, et il a déclaré, au nom de la chambre, que le projet n'a pas le caractère d'utilité publique, aussi longtemps qu'il n'est pas prouvé que le canal ne s'exécutera pas, et que la compagnie n'aura pas exécuté toutes les concessions qu'elle a obtenues. Mais qu'on demande à la compagnie des garanties, et elle s'empressera de les fournir, outre le cautionnement considérable déjà déposé par elle. Quant à des preuves, nous regrettons de ne pouvoir en fournir de plus manifestes que celles qui existent. Cela tient à des questions de personnes qu'il est inutile de rappeler ici. Mais, qu'on vienne sur les lieux, on verra que les travaux sont commencés; les acquisitions se poursuivent avec activité, et des fonds considérables sont déposés. Si nous ne sommes pas plus avancés, la faute en est à un préjudice éprouvé par la compagnie. Mais nous ne négligeons rien pour réparer nos torts. Le Gouvernement l'a tellement reconnu, qu'il a prêté à la compagnie ses agents et lui a accordé d'autres faveurs. Moi-même, qui appartenais, il y a peu de jours encore, au service de l'État, j'ai été détaché pour prendre la direction des travaux des chemins de fer en construction, pour lesquels la compagnie a obtenu la concession, et je n'ai accepté cette mission qu'après m'être convaincu que la compagnie est sérieuse, et veut sincèrement exécuter. On a parlé d'agiotage.....

M. le président. Le mot d'agiotage, prononcé par M. Verrue, ne m'a pas échappé, et j'aurais cru de mon devoir de l'interrompre, si j'avais pu y voir une imputation directe. Mais j'y ai vu une allégation générale sans caractère de malveillance. J'ai consulté, à cet égard, mon collègue, M. Du Bus, qui a été de mon avis. Voilà pourquoi j'ai cru ne pas devoir relever les expressions de M. Verrue. Je prie les autres personnes qui prendront encore la parole de s'abstenir de toute expression qui pourrait paraître offensante.

M. l'ingénieur PRISSE. Je remercie M. le président.

M. VERRUE-LAFRANCO. Je n'avais aucune intention d'attaquer personnellement M. Prisse ou la compagnie qu'il représente. J'ai parlé dans un sens général.

M. l'ingénieur PRISSE. M. le président de la chambre de commerce de Mons a dit que le canal serait plus utile que le chemin de fer. Si le canal existait, peut-être; mais il n'existe pas. Il a insisté sur le déchet que les charbons subissent par le transport par chemin de fer; mais on ne transporte pas seulement des gaillettes, on transporte également d'autres qualités de charbons qui n'ont pas à souffrir du déplacement. Si toutes ces précautions étaient insuffisantes, et qu'il fallût emballer les gaillettes, ce qui se fait, à cet égard, pour le transport des voies navigables pourrait également se faire pour les transports sur les chemins de fer.

M. le président de la chambre de commerce de Mons et M. Verrue ont contesté au chemin de fer l'avantage de la rapidité. Mais les jours de planche accordés à la navigation continueront à exister, lorsque le transport s'effectuera

par le chemin de fer, et on pourra autoriser les marchands ou les consommateurs à ne retirer leurs charbons qu'à mesure des besoins.

Déjà des offres de beaucoup inférieures à 75 centimes nous sont parvenues pour le transbordement. Si les moyens ordinaires ne suffisent pas, nous établirons des machines, si c'est nécessaire.

M. VERRUE-LAFRANCQ. J'ai admis le prix de 75 centimes.

M. *l'ingénieur* PRISSE. Tout le monde ne l'a pas admis. Je n'ai pas dit que le chemin de fer fût préférable sous tous les rapports. Je n'ai pas dit non plus que tout dût passer par Bossuyt. Ainsi, les localités riveraines de la Lys, que ne dessert pas le chemin de fer de l'État, pourront continuer à s'approvisionner par bateaux.

Les charbons arrivés à Bossuyt pourront être rendus le même jour à la porte du magasin du destinataire et mis à terre. Si le canal ne fait pas mieux, l'objection est sans valeur.

M. Vanderelst a dit que les pièces fournies à l'appui de la demande en concession sont incomplètes et le tracé défectueux. J'avoue qu'ils sont susceptibles de grandes améliorations, et que le devis de 1,800,000 fr. est insuffisant. Si la demande en concession est adoptée, je pense qu'il suffira d'une simple voie.

Quant à l'appréciation du revenu probable, je ne pense pas qu'il ait rien d'exagéré. On n'a pas tenu compte de l'accroissement d'activité sur les lignes déjà concédées.

On a dit aussi que les études préparatoires sont insuffisantes. Mais il suffit qu'un corps compétent, le conseil des ponts et chaussées, ait décidé qu'elles sont suffisantes. Quant à la somme portée au devis pour les emprises, elle suffit largement; et, si elle était, d'ailleurs, reconnue insuffisante, la société sera là pour combler le déficit.

Ce n'est pas ici le lieu de débattre le prix des travaux d'arts.

On n'a pas dit combien nous aurons de locomotives. Le reproche doit surprendre. Il y aura autant de locomotives qu'il en faudra; et, à mesure que les besoins se développeront, nous en construirons d'autres, nous en avons les moyens. Ces détails étaient inutiles. Nous aurons d'ailleurs intérêt à fournir le matériel nécessaire, et nous aurons tout le réseau pour suppléer, lorsqu'il en manquera. Si on veut prendre des précautions, qu'on en prenne, qu'on nous impose des conditions.

Le conseil des ponts et chaussées a jugé que les renseignements fournis à l'appui de notre demande en concession étaient assez complets, puisque l'enquête a été ouverte, et elle n'eût pas été ouverte, si notre projet n'avait pas été reconnu utile. Ainsi, quant à avoir caché des documents

M. *l'ingénieur civil* VANDERELST. Il est bon de voir clair. Et si les frais ne répondent pas au devis, si au lieu de 2 millions l'entreprise en coûte quatre, il y a là à examiner de la part du Gouvernement une question de moralité.

M. *l'ingénieur* PRISSE. La question de moralité est en dehors. Les tribunaux sont là pour la juger et il est inutile de la soulever ici.

M. le président. Je vous ferai observer que chacun a le droit de contester les chiffres posés. Vous pouvez répondre : Il n'y a rien de personnel dans ce qui a été dit; voilà ce que j'ai tenu à faire déclarer par M. Verrue, qui l'a fait spontanément.

M. l'ingénieur PRISSE. Je réponds à M. Vanderelst. Je ne puis pas suivre M. Verrue dans les détails dans lesquels il est entré.

M. le président. Il faudrait vérifier vos allégations de part et d'autre.

M. l'ingénieur PRISSE. Quant au canal projeté de Bossuyt à Courtray, M. Stephenson n'a pas dit qu'il fût inexécutable. Il a dit que l'opération ne serait pas productive pour les actionnaires, et qu'on réunirait difficilement les capitaux nécessaires à son exécution.

Il semble qu'on ne m'a pas compris quand j'ai parlé de la conversion des canaux en chemins de fer. Je n'ai pas prétendu que les chemins de fer dussent toujours, et dans tous les cas, remplacer les canaux. J'ai dit, et beaucoup de gens compétents partagent mon avis, que, pour beaucoup de localités, les chemins de fer offriraient de grands avantages sur les canaux. Ainsi, en Angleterre on se sert des chemins de fer pour le transport des houilles à de très grandes distances. C'est par cette voie que la plus grande partie des charbons de Newcastle arrivent à Londres. Le canal de Londres à Liverpool ne transporte pas de charbons, que je sache.

Je n'ignore pas qu'il existe en Angleterre des canaux de dimensions différentes; il en est qui portent jusqu'à des frégates armées en guerre, et font concurrence à la voie maritime. L'exemple cité par M. Vanderelst ne prouve rien, si ce n'est que le canal de Coventry n'est pas construit à sections uniformes.

On a prétendu que le chemin de fer de l'État, parallèle au canal de Charleroy, ne transporte pas de charbons; or, il en transporte, au contraire, des quantités considérables, et, ce qui le prouverait, ce seraient les embarras dont on a parlé, mais qui n'existent pas. M. Chantrell est là pour appuyer ce que j'avance.

Il est évident, quoi qu'on en dise, que les canaux coupent, d'une manière plus absolue que les chemins de fer, les terrains qu'ils traversent, et séparent plus complètement les populations.

Nous avons parlé des avantages que l'établissement du chemin de fer procurerait à Courtray. On a révoqué en doute la promesse que nous faisons d'établir à Courtray notre atelier de construction, si l'embranchement nous est concédé. Pourquoi toujours contester? Mais qu'on nous demande des garanties. Jusqu'à présent, nous n'avons pas éprouvé de démenti et personne n'a le droit de contester nos assertions.

On a dit que le canal approvisionnerait les deux rives de la Lys et que le chemin de fer n'offrirait pas le même avantage. Sans doute, il y aura bien quelques intérêts froissés, car il est impossible d'établir sans cela aucune grande voie de communication. Qu'on me pardonne cette expression vulgaire, mais juste : *On ne fait pas d'omelette, sans casser des œufs.* D'ailleurs, les localités situées sur les rives de la Lys, continueront à s'approvisionner par le chemin de fer de l'État et la navigation existante.

On a nié ce que j'ai dit des chariots qui vont à Warcoing charger des houilles pour Courtray, non pas seulement pour la consommation, mais pour le commerce. Je ne puis que maintenir ce que j'ai avancé, et tous les habitants sont là pour affirmer l'exactitude de mon assertion.

On a dit que les transports par chemin de fer seraient insuffisants. Mais nous pouvons transporter 4,000 tonneaux par jour. Je crois avoir quelque expérience du service des transports, et si ce service prenait un développement imprévu, nous aurions, pour le desservir, le matériel de tout notre réseau.

On a dit aussi que si ces transports avaient l'importance que nous prévoyons, la population de Bossuyt deviendrait insuffisante pour le travail qu'ils nécessiteront. S'il en était ainsi, rien n'empêcherait les ouvriers de Courtray d'aller exercer leur industrie sur les rives de l'Escaut. A cet égard, le chemin de fer présente des avantages que ne présente pas le canal. Si de besoin, d'importants magasins seront créés à Bossuyt et appropriés aux besoins.

Les chargements et déchargements s'opéreront dans ces magasins et ainsi s'établira peut-être une branche nouvelle d'industrie. On a parlé de la nécessité de l'œil du maître, mais on ne saurait admettre que ce qui se fait aujourd'hui doive se faire toujours. Ainsi, en Angleterre, des opérations se font sur des quantités dont il serait presque impossible de nous former une idée, sans que les négociants aient vu les marchandises. Lorsqu'elles ont été déposées dans leurs caves ou dans leurs magasins, il leur en est remis une attestation. La compagnie serait disposée à encourager la fondation à Bossuyt de semblables établissements à la commission, qui, loin de présenter aucun inconvénient, offriraient de grands avantages au commerce de Courtray.

M. le président de la chambre de commerce de Mons. Je n'ai pas prononcé le mot d'agiotage. Je n'ai pas dit non plus que la compagnie ne fût pas sérieuse. Les remarques que j'ai faites n'avaient rien de personnel pour M. Prisse, dont je connais, j'honore et j'affectionne la famille, au contraire. Lorsque j'ai vu M. Prisse entrer dans la compagnie, j'ai pensé nécessairement qu'elle était sérieuse ou que tout au moins M. Prisse le croyait. — Je ne m'explique donc pas comment M. Prisse a pu être blessé de ce que j'ai demandé que la compagnie fit des preuves, à moins que cette susceptibilité ne soit un moyen d'appeler sur soi l'intérêt de la commission.

Pourquoi la compagnie est-elle si pressée? que lui importe le petit tronçon de chemin de fer de Bossuyt à Courtray, dont elle sollicite la concession? Qu'elle exécute, ai-je dit, toutes les lignes dont elle est concessionnaire, et alors, si le concessionnaire du canal est encore dans la même insuffisance, peut-être nous trouvera-t-elle favorables à sa demande, si toutefois l'État ne juge pas devoir exécuter lui-même.

Il existe dans les Flandres deux grandes lignes parallèles de navigation fluviale, l'Escaut et la Lys. Depuis un siècle et plus, on sent le besoin de réunir ces deux lignes de navigation, afin d'éviter au combustible destiné à la partie méridionale de ces provinces un détour de trente lieues. — Cette jonction doit-elle avoir lieu par un canal ou par un chemin de fer? Poser cette question c'est la résoudre. Il est incontestable qu'une jonction de deux lignes navigables par un chemin de fer n'en est pas une, que cette jonction doit avoir lieu

par un canal et même par un canal à grande section. Cependant je n'entends pas dire qu'il faille rejeter à tout jamais la déclaration d'utilité publique du chemin de fer dont on demande la concession. Encore une fois ! que la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale exécute les lignes qui lui sont concédées et lorsqu'elle aura ainsi fait ses preuves, lorsqu'un dernier délai fatal aura été assigné au concessionnaire du canal sans qu'il puisse parvenir à aucune réalisation, il y aura lieu à examiner de nouveau, d'une part, si en présence de la jonction déjà existante de l'Escaut et de la Lys, par le chemin de fer de l'État, de Tournay à Courtray, il y a utilité à en créer une seconde de Bossuyt à Courtray ; d'autre part, si, à défaut de possibilité d'exécution par un concessionnaire, l'État ne devrait pas se charger de la construction du canal. — L'État n'a sans doute pas renoncé à exécuter par lui-même des travaux d'utilité publique : le réseau des chemins de fer de l'État sera bientôt complet et l'administration des ponts et chaussées ne se bornera pas au rôle de surveiller des concessionnaires. Elle voudra exécuter par elle-même, et parmi les travaux qui lui restent à faire le canal de Bossuyt à Courtray serait certainement un des plus utiles. Vous comprenez, Messieurs, que si M. Verrue était forcé de renoncer, le couchant de Mons ne se tiendrait pas pour battu et qu'à toute extrémité il pourrait réclamer le concours de l'État, des provinces et des communes, pour trouver un concessionnaire sérieux dans son sein.

On a parlé du prix du transbordement, mais ce prix n'est rien en comparaison du dommage occasionné par le déplacement de la marchandise. On y procède avec tous les ménagements possibles et ils ne suffisent pas encore à éviter les avaries pour les charbons aussi fragiles, je dirais presque plus fragiles que des œufs. Je ne pense pas qu'à cet égard aucune mécanique puisse remplacer sans perte la main de l'homme.

En ce qui concerne la conversion des canaux en chemins de fer, je ne pense pas que ce système soit destiné à être suivi en Belgique où les transports se font par des canaux à grandes sections et sans péages. Quant à ceux sur lesquels il existe encore des péages, ils devront, au vœu d'un article de la loi de 1834, adopté sur la proposition du colonel De Puydt, être réduits successivement, afin d'établir une juste proportion entre les deux systèmes de voies de communication.

Enfin, si l'opinion de la bourse n'est pas en ce moment favorable aux canaux, elle le sera bien moins encore si un projet de chemin de fer vient se jeter au travers.

Je conclus donc, Messieurs, que, dans les circonstances actuelles, il n'y a pas lieu à déclarer l'utilité du chemin de fer de Bossuyt à Courtray.

M. l'ingénieur PRISSE. Je n'ai pas pensé que ce fût à moi que s'adressait l'expression d'agiotage. J'avoue que je ne suis pas assez habile pour avoir cherché, en me montrant susceptible, à intéresser la commission en ma faveur. Nous ne sommes pas venus nous jeter au travers du projet du canal. Dans quel but l'eussions-nous fait ?

M. le président de la chambre de commerce de Mons. Afin de faire manquer une entreprise rivale.

M. l'ingénieur PRISSE. Tel n'a pas été notre but ; nous ne sommes pas opposés à l'exécution du canal, nous n'avons apporté dans notre enquête aucune malveillance pour ce projet. M. Stephenson a pensé qu'un chemin de fer présenterait de grands avantages sur un canal. Vous dites que l'administration exécutera ce canal, mais elle ne paraît pas très pressée ; car après vingt ans d'efforts constants le projet n'a pas fait un pas vers sa réalisation. On a parlé de subsides à fournir par l'État, les provinces et les communes, mais au lieu de cela nous offrons des fonds suffisants et tout prêts.

M. le président. M. Verrue, avez-vous quelque chose à ajouter ?

M. VERRUE-LAFRANCO. Je crois inutile de rien ajouter après ce qui vient d'être dit d'une manière si remarquable par M. le président de la chambre de commerce de Mons.

M. le président. Personne ne demandant plus la parole, la commission se retire pour délibérer.

PROCÈS-VERBAL DE L'ENQUÊTE.

Ce jourd'hui, dix-sept mars mil huit cent quarante-six, nous soussignés, membres de la commission d'enquête, instituée en vertu de l'art. 9 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, et nommée par la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale et par M. le Ministre des Travaux Publics, à l'effet d'examiner la demande de la Compagnie concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale, tendant à obtenir, à titre d'extension, la concession d'un embranchement de chemin de fer de Courtray à Bossuyt,

Nous sommes réunis à Courtray dans le local occupé par le tribunal de commerce de cette ville, par suite de convocation officielle.

La séance est ouverte à dix heures. Sont présents :

MM. Jean Goethals, membre de la députation permanente du conseil provincial, *président* ;

Vercruyse-Bruneel, membre du conseil provincial et président du tribunal de commerce de Courtray ;

Théodore Donny, membre de ladite députation permanente, et ancien vice-président de la chambre de commerce d'Ypres.

Charles Vandevenne, bourgmestre à Zweveghem, et membre du conseil provincial.

Du Bus, aîné, membre de la Chambre des représentants.

Ernest Van den Peereboom, membre de la susdite députation permanente.

Léon Mulle, vice-président de la chambre de commerce d'Ypres.

M. l'ingénieur des ponts et chaussées Forret assiste à la séance en qualité d'ingénieur faisant fonctions d'ingénieur en chef. Interviennent également, MM. Chantrell et l'ingénieur Prisse, comme représentant les auteurs du projet.

M. le président dépose sur le bureau les pièces justifiant de l'accomplissement des formalités prescrites, ainsi que les réclamations auxquelles le dépôt du projet a donné lieu.

Il est donné successivement lecture des pièces ci-après désignées :

1^o Observations de M. Guibal, en date du 5 février 1846, consignées au registre d'enquête ;

2^o Lettre de M. Verrue-Lafrancq, en date du 5 février 1846 ;

5^o Délibération du conseil communal de Roulers, du 29 janvier 1846 ;

4^o Délibération du conseil communal de Thielt, du 5 février 1846 ;

- 5° Observations de la chambre de commerce de Courtray du 1^{er} février 1846;
- 6° Délibération du conseil communal de Courtray, du 3 février 1846;
- 7° Délibération du conseil communal de Renaix, du 21 janvier 1846;
- 8° Pétition de divers habitants de Zweveghem, du 3 février 1846;
- 9° Demande du conseil communal de Furnes, du 20 février 1846;
- 10° Observations de l'arrondissement communal de Dixmude, du 11 mars 1846.
- 11° Protestation des conseils communaux de St-Genois, Autryve, Moen, Heestert, Helchin, Espierres, Hérinnes, Pottes et Coeyghem ;
- 12° Observations de la chambre de commerce de Mons, du 14 mars 1846 ;
- 13° Observations de la chambre de commerce de Tournay, datées de ce jour ;
- 14° Nouvelles observations de la chambre de commerce de Courtray, du 16 mars 1846 ;
- 15° Nouvelle délibération du conseil communal de la même ville, en date de ce jour ;

Cette lecture terminée, M. le président invite les assistants à communiquer les observations qu'ils croient avoir à faire ;

Sont successivement entendus :

MM. L'ingénieur Prisse qui développe les avantages du projet dont la concession est demandée, et s'attache à réfuter les objections présentées.

Saintelette, président de la chambre de commerce de Mons, qui se prononce contre la demande.

Verrue-Lafrancq, qui donne lecture d'un mémoire tendant à établir la supériorité d'un canal de Bossuyt à Courtray, sur le projet présenté par la compagnie concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Vanderelst, ingénieur civil à Mons, qui entre dans les détails sur des questions d'art soulevées par les pièces du projet.

Après une réplique de M. Prisse et de M. Saintelette, la commission étant suffisamment instruite, se retire pour délibérer.

Une discussion s'engage, et après mûre délibération, la commission adopte par six voix contre une les résolutions suivantes :

La commission reconnaît la haute utilité d'une communication entre l'Escaut et la Lys de Bossuyt à Courtray ; elle reconnaît également 1° qu'il est désirable, sous tous les rapports, que cette communication soit établie par une voie navigable, 2° que, sous le rapport de l'utilité publique, deux nouvelles communications entre ces deux points s'excluent (1).

En conséquence et en présence de la concession provisoire d'un canal de jonction de l'Escaut et de la Lys de Bossuyt à Courtray, elle répond négative-

(1) Le 2° de ce paragraphe de la résolution a été adopté à l'unanimité.

ment dans les circonstances actuelles, à la question d'utilité publique du projet de construction d'un chemin de fer de Bossuyt à Courtray.

La commission déclare formellement qu'elle n'entend pas se prononcer par là contre le caractère d'utilité publique du projet de ce même chemin de fer, dans le cas où la voie navigable concédée ne s'exécuterait pas dans le délai que le Gouvernement jugerait, dans sa sagesse, devoir fixer à cet effet.

Elle déclare, de plus, que ce caractère d'utilité publique ne pourrait être reconnu au même chemin de fer, dans le cas où le réseau déjà concédé à la compagnie de la Flandre occidentale et auquel ce chemin se rattacherait, ne soit pas en pleine voie d'exécution (¹).

Ainsi fait à Courtray, les jour, mois et an que dessus.

J. GOETHALS, DU BUS, VERCRUYSSÉ-BRUNEEL, E. VAN DEN
PEEREBOOM, DONNY, VANDEVENNE, L. MULLE.

(¹) Ce paragraphe a été adopté à l'unanimité.

ENQUÊTE

RELATIVE

A LA DEMANDE EN CONCESSION D'UN CHEMIN DE FER

PARTANT DE COURTRAY SUR LA LYS ET ABOUTISSANT A BOSSUYT SUR L'ESCAUT,

FORMÉE PAR LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 31 DÉCEMBRE 1845.

II.

DOCUMENTS.

PROJET DE CHEMIN DE FER DE COURTRAY A BOSSUYT.

DOCUMENTS.

Arrêtés ministériels.

ANNEXE A 1^o.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu la demande de la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale, tendant à obtenir, à titre d'extension, la concession d'un embranchement de Courtray à Bossuyt ;
Vu l'avis du conseil des ponts et chaussées, en date du 29 décembre 1845, n^o 2655 ;
Vu l'arrêté royal du 29 novembre 1836,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. La demande en concession d'un embranchement du chemin de fer concédé de la Flandre occidentale, se dirigeant de Courtray à Bossuyt, formée par la compagnie concessionnaire du railway de la Flandre occidentale, sera soumise à l'enquête prescrite par l'arrêté royal du 29 novembre 1836.

ART. 2. Les pièces concernant cette demande seront déposées à l'inspection du public, à l'hôtel du gouvernement provincial, à Bruges, pendant un mois, à dater du 7 janvier prochain jusqu'au 7 du mois de février suivant.

Pendant la durée du dépôt, un registre sera ouvert pour recevoir les observations auxquelles le projet pourrait donner lieu.

ART. 3. La commission d'enquête sera composée de sept membres ; elle se réunira à Courtray au jour à fixer ultérieurement.

Expédition du présent arrêté sera transmise à M. le Ministre d'État, gouverneur de la province de la Flandre occidentale, à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées et à M. l'inspecteur Noël, pour information et exécution, chacun en ce qui le concerne.

Bruxelles, le 31 décembre 1845.

C. D'HOFFSCHMIDT.

ANNEXE A 2^o.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu l'arrêté ministériel du 31 décembre 1845, n^o 6, qui ordonne une enquête sur le projet d'un chemin de fer de Courtray à Bossuyt, dont la concession est demandée, à titre d'extension, par la compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale ;

Vu l'arrêté royal du 29 novembre 1836 ;

Vu l'arrêté de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, en date du 24 janvier dernier, 3^e division, n^o 18640, nommant comme membres de la commission d'enquête :

MM. THÉODORE DONNY, membre de ladite députation permanente et ancien vice-président de la chambre de commerce d'Ypres ;

VERCRUYSSÉ-BRUNEEL, membre du conseil provincial et président du tribunal de commerce de Courtray ;

CHARLES VANDEVENNE, bourgmestre à Sweveghem et membre du conseil provincial ;

Considérant qu'il reste à pourvoir, aux termes de l'art. 9 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, à la nomination du président et des trois autres membres de la commission ;

Vu les propositions de M. le Ministre d'État, gouverneur de la Flandre occidentale, du 24 janvier dernier, n^o 18640,

ARRÊTE :

ART. 1^{er}. Sont nommés :

Président de la commission :

M. JEAN GOETHALS, membre de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale.

Membres de la commission :

MM. ERNEST VAN DEN PEEREBOOM, membre de ladite députation permanente ;

LÉON MULLE, vice-président de la chambre de commerce d'Ypres ;

DU BUS, aîné, membre de la Chambre des Représentants.

ART. 2. M. le Ministre d'État, gouverneur de la Flandre occidentale, convoquera la commission aux jour et heure à fixer par lui.

Expédition du présent arrêté sera adressée à M. le Ministre d'État, gouverneur de la Flandre occidentale, pour information et exécution.

Bruxelles, le 25 février 1846.

C. D'HOFFSCHMIDT.

Demande en concession.

Bruges, le 24 août 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les soussignés directeurs des chemins de fer de la Flandre occidentale, désirant obtenir une extension auxdits chemins de fer depuis Courtray jusqu'à Bossuyt, dans le but de rendre à cette importante province une communication prompte et économique avec le bassin houiller du Hainaut, viennent aujourd'hui, en vous soumettant les documents voulus par l'arrêté ministériel du 21 mai dernier, vous faire la demande formelle d'une convention provisoire.

Nous nous tenons, Monsieur le Ministre, entièrement à votre disposition, soit pour vous fournir tous autres documents ou plans, ou vous donner toutes les explications utiles que vous

seriez dans le cas de désirer ; soit pour passer le contrat provisoire, si vous jugiez suffisants les documents que nous avons l'honneur de vous transmettre.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Ministre, de vous présenter l'assurance de notre considération distinguée.

W^m P. RICHARDS, *président*.
W. G. HATTEB, *vice-président*.
EDOUARD RYAT.
LEWIS CUBITT.
W. D. CHANTRELL, *directeur-gérant*.

Le secrétaire,
WILLIAM DESSE.

Mémoire descriptif de l'extension proposée des chemins de fer de la Flandre occidentale de Courtray à Bossuyt.

But de l'entreprise, avantages pour le public, liaison aux communications existantes et influence probable sur ces dernières.

Les productions des houillères et des carrières du Hainaut, de Basècles, d'Écaussines, de Leuze, Tournay, etc., y compris l'engrais et la chaux de ce district du pays, sont très nécessaires à la Flandre occidentale.

Le transport de ces produits, ainsi que celui d'autres denrées, est aujourd'hui lent et coûteux ; cette province, pour pouvoir soutenir la concurrence des autres, demande un chemin de fer.

Un canal fut suggéré et soumis à notre société et après un examen consciencieux (par leur ingénieur) il a été considéré comme impraticable et totalement insuffisant aux besoins du pays.

L'on demande aujourd'hui la concession d'un chemin de fer, depuis la jonction du chemin de l'État avec celui de la Flandre occidentale à Courtray, jusqu'à Bossuyt.

Ce chemin de fer, tel qu'il est indiqué sur le plan, sera une extension de la ligne de la Flandre occidentale de Bruges à Courtray ; il joindra les rivières l'Escaut et la Lys et épargnera par là une distance d'environ 60 lieues entre le district de la houille et de la pierre calcaire et la Flandre occidentale. — Il fournira aussi une communication à toute époque de l'année avec ce district important et épargnera en tous temps le chemin lent actuellement suivi.

Il est impossible dans ce mémoire de parler en termes assez énergiques de l'avantage dont ce chemin de fer sera pour le public.

Qu'il suffise de dire que le prix des susdites marchandises sera considérablement réduit et qu'elles seront directement transportées aux districts où elles sont nécessaires ; le coût comparatif est comme suit :

Prix <i>minimum</i> par le mode de transport actuel, 200 tonneaux	fr. 582 00
Coût par chemin de fer projeté.	270 00
	312 00

Reste en faveur du railway.

ou environ fr. 1-58 par tonneau ; cet avantage serait considérablement augmenté dans tout l'intérieur de la province.

Cette entreprise ne peut nullement nuire aux chemins de fer de l'État.

A l'exception de Tournay, aucune branche du chemin de fer de l'État ne communique avec cette localité ; il ne peut donc pas y avoir de concurrence ; mais le chemin de fer de l'État

profitera en ce sens que cette communication lui fournira à Courtray une quantité suffisante des denrées susdites pour l'usage de sa localité.

Le temps nécessaire pour parcourir la distance actuelle par le mode existant de transport est de 30 jours ; il serait superflu de détailler les avantages du chemin de fer sous ce rapport.

Si quelqu'autre compagnie juge nécessaire de faire un canal, la nôtre ne désire point y mettre d'entrave.

Bruges, le 24 août 1845.

PETER HENDERSON, *ingénieur.*

W. P. RICHARDS, *président des chemins de fer de la Flandre occidentale,*

HAYTER, *vice-président.*

ÉDOUARD RYAT.

W. D. CHANTRELL, *directeur-gérant.*

Le secrétaire,

WILLIAM DESSE.

Détail estimatif de la dépense d'une extension des chemins de fer de la Flandre occidentale de Courtray à Bossuyt.

	Fr. c ^{ts} .
Terrains	200,000 00
Terrassements.	557,750 00
Ponceaux et travaux en briques ou en pierre	25,000 00
Sable et lestage	107,500 00
Billes.	90,000 00
Fer de fonte.	96,400 00
Rails	347,100 00
Clavettes, etc	118,750 00
Locomotives.	90,000 00
Station et travaux à Bossuyt.	50,000 00
Waggon pour les transports.	90,000 00
Total.	<u>1,772,500 00</u>
Frais imprévus.	85,000 00
Total.	<u><u>1,857,500 00</u></u>

Bruges, le 24 août 1845.

PETER HENDERSON, *ingénieur.*

W. P. RICHARDS, *président des chemins de fer de la Flandre occidentale.*

W. G. HAYTER, *vice-président.*

ÉDOUARD RYAT.

LEWIS CUBITT.

W. D. CHANTRELL, *directeur-gérant.*

Le secrétaire,

WILLIAM DESSE.

Résultat probable de l'extension projetée aux chemins de fer de la Flandre occidentale de Courtray à Bossuyt.

Exposé des revenus probables.

Frais de construction du railway selon le détail estimatif ci-joint. . . . fr.	1,857,500 00
Transport de 104,000 tonnes de houille, chaux, pierre, etc.	140,400 00
Transport général des marchandises et manufactures.	36,000 00
Transport des voyageurs.	15,000 00
Total.	191,400 00
A déduire pour frais d'exploitation à raison de 40 p. %/.	76,560 00
Total.	114,840 00

C'est-à-dire environ 6 p. % par an du capital susdit.

N. B. Le tarif des droits et péages se trouve au cahier des charges.

Bruges, le 24 août 1845.

PETER HENDERSON, ingénieur.

W. P. RICHARDS, président des chemins de fer de la Flandre occidentale.

W. G. HAYTER, vice-président.

ÉDOUARD RYAT.

LEWIS CUBITT.

W. D. CHANTRELL, directeur gérant.

Le secrétaire,
WILLIAM DESSE.

Cahier des charges.

Le cahier est conforme à celui qui a été arrêté pour la concession des chemins de fer de la Flandre occidentale, et publié dans le *Moniteur* du 22 mai 1845, N° 142, page 1199 et suivantes, sauf les modifications suivantes :

ART. 8. Substituez le terme de *dix-huit mois* à celui de *trois années*.

ART. 9 et 15. Au lieu de 2,500,000 fr. mettez 200,000 fr.

ART. 11. Au lieu de 1,000,000 fr., lisez 100,000 fr.

ART. 16. Aux mots : *à la fin de la 2^e année*, substituez ceux-ci : *à la fin de la 1^{re} année*.

ART. 21. Supprimez le dernier paragraphe.

ART. 52. Supprimé.

Rapport du conseil général des ponts et chaussées.

Bruxelles, le 29 décembre 1845.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En réponse à votre dépêche du 14 novembre dernier, secrétariat-général, concessions, n° 6, le conseil a l'honneur de vous transmettre son rapport sur la demande de la compagnie concessionnaire du chemin de fer de la Flandre occidentale, ayant pour objet d'obtenir la concession d'un embranchement de Courtray à Bossuyt.

Le chemin de fer dont il s'agit a pour but principal, comme on le comprend aisément, de remplacer le canal de jonction entre l'Escaut et la Lys, dont la concession a été demandée il y a quelques années.

En conséquence, et sans s'attacher à rechercher jusqu'à quel point l'exécution de ce canal est encore probable, au milieu des circonstances où l'on se trouve placé aujourd'hui, le conseil a examiné quelle était celle de ces deux communications dont l'établissement présenterait le plus d'avantages au point de vue de l'intérêt général.

Or, elle n'a pas tardé à se convaincre que le chemin de fer de Courtray à Bossuyt, à tous égards possibles, mais considéré surtout comme prolongement des railways concédés à la société demanderesse, était d'une utilité bien autrement grande que le canal antérieurement projeté qui devait, en tous cas, se terminer à Courtray.

Remarquons d'abord que les péages du chemin de fer étant fixés au *maximum* à raison de fr. 0-45 par tonne et par lieue, le coût du transport par railway de Bossuyt à Courtray ne s'élèvera, pour les 3 lieues de parcours, qu'à fr. 1-35. A ce prix, il faudra ajouter la valeur du transbordement à effectuer à Bossuyt; mais, comme cette main-d'œuvre serait nécessairement établie d'une manière régulière et sur une grande échelle, on peut compter que le transbordement des bateaux aux waggons ne reviendra tout au plus qu'à fr. 0-75 par tonneau, de telle sorte que le coût total ne s'élèvera, depuis l'arrivée des bateaux à Bossuyt, jusqu'à l'arrivée des waggons à Courtray, qu'à fr. 2-10 par tonneau.

Or, d'après le tarif dont l'application était réclamée par le demandeur en concession du canal, les péages, en comptant les retours à vide, montaient à fr. 2-85 par tonneau; en ajoutant à ce péage la valeur du halage pour l'aller et le retour, ainsi que le fret du batelier, on arrive à une dépense totale, pour la navigation de Bossuyt à Courtray, de fr. 3-40 par tonneau, c'est-à-dire de fr. 1-30 plus élevé que par le chemin de fer, transbordement compris.

On croit donc que, pour la destination de Courtray même, il serait plus économique de se servir d'un chemin de fer que d'un canal.

Mais, si le chemin de fer est déjà d'un plus grand avantage pour Courtray, combien cet avantage ne serait-il pas plus important encore, lorsque les transports devront être effectués à la destination de l'une ou l'autre des nombreuses localités sises à gauche de la Lys qui seront touchées par les chemins de fer déjà concédés aux demandeurs; et, en effet, comme en cas d'un canal de Bossuyt à Courtray, il y aurait à opérer à ce dernier point le même transbordement que celui que l'on devrait faire pour le chemin de fer à Bossuyt, il est clair que la différence dans les frais de transport serait alors celle de fr. 1-35 à fr. 3-40, circonstance qui, à elle seule, pourrait motiver l'exécution du railway projeté sur Bossuyt.

Ainsi, il ne peut y avoir de doutes, ni sur l'utilité du chemin d'embranchement dont la concession est demandée, ni sur la préférence qu'on doit accorder à cette voie plutôt qu'au canal, et ce, indépendamment de la rapidité et de la facilité des transports, la suspension de la navigation étant d'ailleurs bien plus fréquente et plus longue sur les canaux que sur l'Escaut, entre Antoing et Bossuyt.

On objectera peut-être que la jonction, par railway, du haut Escaut à la Lys est déjà opérée

au moyen du chemin de fer de Tournay à Courtray, et que l'État pourrait, en modifiant son tarif, effectuer par lui-même, entre ces deux villes, les transports des houilles, des pierres et des chaux que l'on transborderait alors à la station de Tournay, mais cette objection n'est pas fondée. — En effet, pour que l'État transportât, sur les 31 kilomètres qui séparent Tournay et Courtray, un tonneau de marchandises d'une manière aussi avantageuse que par la ligne de Bossuyt à Courtray, il ne devrait exiger qu'un prix de fr. 0-22 par lieue, prix tout au plus suffisant pour couvrir les frais d'exploitation du transport à charge avec retour à vide; de plus, la solution de continuité, qui aurait lieu à Courtray entre le service d'exploitation de l'État et celui de la compagnie, entraînerait encore à des dépenses supplémentaires assez notables pour toutes les matières à transporter sur les lignes concédées dans la Flandre occidentale, de telle sorte que l'État, sans aucune utilité pour lui-même, aurait créé des difficultés et une augmentation de frais pour les consommateurs.

Tout au contraire, par l'établissement du chemin de Bossuyt à Courtray, et tout en maintenant ses prix actuels, l'État pourra transporter sur ses propres lignes, à partir de Courtray, les charbons, pierres et autres matières venant par l'Escaut, en destination de Harelbeke, Waereghem, etc.; de plus, la ligne de Bossuyt fournira au réseau de l'État de nouveaux affluents qui ne seront pas sans importance; de manière qu'il est, à tous égards, de l'intérêt du Gouvernement même que la ligne demandée s'exécute. — Il n'est pas nécessaire, sans doute, d'ajouter que cette ligne ne peut être convenablement concédée qu'à la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale; car, isolée, la ligne de Bossuyt ne présentera pas, à beaucoup près, les mêmes avantages que ceux qu'elle offrira, non-seulement aux concessionnaires, mais aussi au public, si elle devient, sans solution de continuité de service, le prolongement des chemins de fer de Courtray sur Bruges, sur Thielt et sur Poperinghe.

Ces considérations générales posées, il ne reste plus qu'à traiter les questions de détail que soulève le projet présenté par les demandeurs en concession.

La première et la plus importante de ces questions est celle du tracé, puisque profils, dépenses de construction et frais d'exploitation en dépendent directement; or, cet objet, c'est-à-dire le choix du terrain à traverser, ne semble pas, à en juger du moins par le plan et le profil longitudinal ci-joints, avoir été suffisamment étudié.

Remarquons, en effet, que le profil longitudinal du canal qui a été projeté entre Courtray et Bossuyt ne renferme qu'une seule tranchée importante, savoir : celle de la crête de partage entre les bassins de l'Escaut et de la Lys, laquelle présente 20 mètres de profondeur.

Remarquons, d'autre part, que le chemin de fer exécuté entre Courtray et Tournay, passant par Aelbeke et Mouscron, et qui, par conséquent, rencontre la crête de partage des deux bassins à 2 lieues en amont de la direction de Courtray à Bossuyt, que ce chemin de fer, dis-je, quoique n'offrant que des pentes inférieures à $\frac{3}{1000}$, n'a exigé nulle part un déblai de 6 mètres de profondeur, et qu'il a notamment traversé le seuil de partage au moyen d'une tranchée de 3 mètres, le point culminant s'élevant à 27 mètres au-dessus de la station de Courtray.

Peut-on s'expliquer dès lors que le tracé proposé par la compagnie, et qui exige deux énormes tranchées, l'une de 15 et l'autre de 17 mètres de profondeur, ait été déterminé par suite d'études graphiques, et ne voit-on pas bien, au contraire, que ce tracé, dirigé pour ainsi dire directement de Courtray sur Moen, n'a été le résultat d'aucune reconnaissance sérieuse?

Le conseil pense que, tout en adoptant des pentes de 0^m,003 à 0,004, on pourrait trouver un tracé infiniment plus avantageux que celui qui est proposé, un tracé qui, sans allongements bien sensibles de parcours, toucherait à l'importante localité de Zweveghem et irait couper la crête de partage près de l'endroit nommé *Hoogmolen-Hoek*, indiqué pour le passage du canal. — Dans ce cas on réduirait d'une manière très considérable les dépenses d'exécution et les frais d'entretien, objet d'autant plus capital qu'il s'agit ici d'ouvrir des tranchées dans les terres argileuses les plus mauvaises et impropres d'ailleurs aux remblais, ainsi qu'on en a acquis la preuve sur la ligne de Courtray à Mouscron.

D'un autre côté, il est utile peut-être que, dans des considérations d'avenir, on examine attentivement la question de savoir si Bossuyt est bien le point auquel il faut faire aboutir la communication projetée, et s'il ne serait pas préférable d'atteindre plutôt Austryve, parce

qu'alors, en traversant l'Escaut, on pourrait arriver assez facilement à Renaix par le ravin dans lequel coule le ruisseau dit le *Rhosne* ; on peut, il est vrai, gagner ce ravin en passant l'Escaut à Bossuyt, mais on allongerait de beaucoup le tracé, tout en s'écartant de l'importante commune d'Avelghem.

Enfin, il est à remarquer qu'il est impossible d'autoriser, dans aucun cas, l'exécution du tracé indiqué aux abords de Courtray, puisque ce tracé vient se jeter, à partir de la chaussée de Courtray à Zweveghem, dans la ligne de l'État et traverser toute la station actuelle de ladite ville de Courtray.

La question du rattachement éventuel de la station des chemins de fer de la Flandre occidentale à celle de l'État, ayant déjà été examinée dans le rapport du conseil relatif au projet définitif de la ligne de Courtray à Poperinghe, il devient inutile de s'appesantir sur cet objet, qui trouvera d'ailleurs sa place lorsqu'il s'agira du tracé d'exécution du railway de Bossuyt à Courtray.

Si le conseil, Monsieur le Ministre, a cru opportun d'appeler votre attention sur ces divers points, c'est afin que, dans l'éventualité, on ne se borne point à faire purement et simplement le projet définitif suivant la direction de l'avant-projet, mais qu'on fasse effectuer les études et reconnaissances en ayant égard aux observations qui précèdent.

La compagnie a joint à sa demande un détail estimatif du coût de la nouvelle route, de ses stations et dépendances ainsi que du matériel spécial nécessaire au transport.

Ce détail estimatif, montant à 1,857,500 fr., n'est qu'un résumé, et il est assez difficile dès lors de juger de son degré d'exactitude. Autant cependant qu'on peut le reconnaître, ce devis serait insuffisant si l'on devait exécuter les travaux d'après le tracé et le profil en long présenté ; on ne peut admettre d'ailleurs que des tranchées de 15 à 17 mètres de profondeur soient exécutées à simple voie, car elles présenteraient de grands dangers à la circulation en cas d'éboulement ainsi que dans les temps de neiges ; mais, d'un autre côté, il est vraisemblable que, si l'on adopte la meilleure direction à suivre, on trouvera dans le chiffre 1,857,500 fr. un capital capable de couvrir les frais de la construction, la route pouvant alors être presque entièrement établie à simple voie, aussi bien en terrassements qu'en railway.

Quant à l'appréciation des revenus présentée par les demandeurs, elle ne semble, sous aucun rapport possible, exagérée ; loin de là, il semble que la compagnie soit restée ici au dessous de la vérité, puisqu'elle n'a pas tenu compte de l'accroissement de recettes que la nouvelle ligne produirait sur celles qui ont déjà été concédées à ladite compagnie.

Le conseil n'entrera point ici dans l'examen du cahier des charges, le moment n'est pas venu de le faire ; il se bornera, Monsieur le Ministre, à vous faire remarquer qu'il est entièrement calqué sur celui qui est annexé à la loi de concession des chemins de fer de Bruges à Poperinghe, Courtray, etc.

En résumé, le conseil est unanimement d'avis qu'il y a lieu, sous les réserves et modifications qui précèdent, d'accueillir favorablement la demande en concession dont il s'agit, la ligne projetée paraissant réunir tous les caractères d'une haute utilité publique et ne pouvant d'ailleurs rendre tous les services qu'on est en droit d'en attendre que dans le cas où elle serait réunie comme embranchement aux lignes déjà concédées à la compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Toutefois, avant d'accorder la concession demandée, il est indispensable qu'une commission d'enquête, instituée conformément aux règles établies par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, ait statué sur l'utilité publique de l'embranchement de Courtray à Bossuyt, cet embranchement ne faisant pas partie de ceux qui sont mentionnés dans l'art. 52 du cahier des charges annexé à la loi du 18 mai 1845.

Le président,
VIFQUAIN.

Le secrétaire,
H. GUILLERY.

ANNEXE B.

Le soussigné J. Guibal, ingénieur civil, demeurant à Mons, l'un des demandeurs en concession du chemin de fer occidental de Mons à Nieuport agissant, tant en son nom qu'en celui de ses cointéressés : T. Guibal, ingénieur professeur à l'école provinciale des mines du Hainaut, domicilié à Mons, et D. Bailleux, entrepreneur de travaux publics, domicilié à Fayt (Hainaut), déclare :

1° Qu'il a été déposé au Ministère des Travaux Publics, à Bruxelles, le 19 septembre 1845, un projet de chemin de fer, partant de Mons, Jemmapes et St-Ghislain, et allant à Nieuport, par Tournay, Menin, Ypres et Dixmude, dont le but est le transport exclusif des marchandises et particulièrement celui des houilles du Hainaut, auxquelles cette voie doit offrir de grandes facilités d'exportation par mer ;

2° Que le dépôt ne comprenant que les pièces graphiques, composant un atlas de 30 planches, dont la désignation suit :

- a. D'une carte d'ensemble de toute la ligne projetée à l'échelle de $\frac{1}{200,000}$;
- b. De 14 feuilles cadastrales, à l'échelle d'assemblage, sur lesquelles le tracé est reproduit avec indication de la longueur des alignements, et de la grandeur des rayons des courbes ;
- c. De 15 planches représentant l'ensemble des principaux travaux d'art à exécuter, tels que ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, croisements de voie, supérieurs et inférieurs à la voie, bâtiments de station, gares et bassin maritime, etc. ;
- d. D'un profil longitudinal, suivant la ligne, indiquant les accidents des terrains, tels qu'ils résultent du nivellement, ainsi que les pentes et rampes de la voie à établir, avec toutes les cotes et distances ;

M. le Ministre des Travaux Publics, dans son accusé de réception, en date du 4 octobre 1845, réclama aux demandeurs en concession les pièces écrites du dossier, lesquelles avaient été retenues pour permettre l'impression d'un mémoire destiné à faire connaître aux personnes intéressées le but et le caractère de l'entreprise ;

3° Que, vers la fin du même mois, les pièces manuscrites, comprenant le mémoire à l'appui du projet, les devis estimatifs complets, le cahier des charges et autres documents complétant le dossier, ainsi que plusieurs exemplaires du mémoire imprimé, furent déposés au secrétariat du Ministère des Travaux Publics, et agréés comme complétant le dépôt prescrit par les lois et règlements en vigueur ;

4° Que, peu de temps après, ce dossier fut adressé à la commission spéciale des ponts et chaussées qui le renvoya à l'examen de MM. les inspecteurs divisionnaires De Moor et Noël ; lesquels le transmirent à leurs ingénieurs en chef respectifs, MM. Delahaye et Desart ;

5° Que, depuis cette époque, les demandeurs n'ayant reçu aucune nouvelle de leur affaire, tandis que d'autres demandes en concession s'instruisaient activement, ils ont cru de leur intérêt de s'adresser à M. le Ministre, tant verbalement que par écrit, dans le but de rappeler à son souvenir leur projet, et ont eu l'honneur de lui écrire, notamment, le 6 janvier 1846. Il leur a été répondu, le 24 du même mois, que le rapport de la commission des ponts et chaussées n'était pas encore parvenu à M. le Ministre, et qu'on devait les informer que l'affaire ne pourrait vraisemblablement pas être soumise aux Chambres dans la présente session ;

6° Qu'enfin, considérant que cette réponse ne les fixait point sur les doutes qu'ils avaient manifestés, et ne les rassurait pas sur les craintes qu'ils avaient conçues, ils formulèrent nettement dans une requête, adressée à M. le Ministre, le 27 janvier 1846, l'intention que leur projet fût considéré comme connexe avec celui de Bossuyt à Courtray, mis aux enquêtes, et, comme tel, qu'il fût déféré à l'examen de la commission instituée ou à instituer pour ce dernier, conformément à l'art. 14 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, concernant les

demandes en concession ; les demandeurs ayant pour but d'obliger l'administration à se prononcer sur la question de connexité et nullement à la résoudre par eux-mêmes.

Ces faits exposés ; considérant que, matériellement, le chemin de fer de Bossuyt à Courtray réunit la Lys à l'Escaut, et que celui de Mons à Nieuport opère la même réunion de Menin à Tournay ; ce qui peut porter les uns à voir dans ce résultat une connexion, rivalité ou concurrence, tandis que les autres en jugeraient autrement ; et ne voulant, à cet égard, rien préjuger, le soussigné, toujours au nom et avec le consentement de ses cointéressés, déclare, par les présentes, s'opposer, autant que de droit, à ce que les formalités relatives au projet de chemin de fer de Bossuyt à Courtray soient continuées sans qu'il soit préalablement décidé, par qui de droit, s'il y a ou non connexité entre le projet de Mons à Nieuport (partie de Tournay à Menin) et celui dont il s'agit : pour, dans le cas de l'affirmative, qu'en vertu de l'art. 14 de l'arrêté royal, cité plus haut, et conçu en ces termes : *Lorsque deux ou plusieurs projets seront connexes ou en concurrence, ils pourront être réunis dans une même enquête, ou déferés à l'examen d'une commission instituée pour l'un ou l'autre des projets*, il soit fait, comme de justice, renvoi du dossier du projet de chemin de fer de Mons à Nieuport, à la commission instituée ou à instituer pour l'examen de la présente enquête ; et dans le cas de négative, qu'il leur en soit donné acte.

Le soussigné prie, en conséquence, ladite commission de tenir compte de la présente déclaration, et d'y faire droit, comme il la prie aussi et au besoin la requiert, d'admettre les réclamants à exposer, par-devant elle ou autres personnes ayant qualité à cette fin, les motifs développés de leur protestation, lesquels n'ont pu être ici que très succinctement indiqués.

Bruges, le 5 février 1846.

J. GUIBAL.

A messieurs les président et membres de la députation permanente de la province de la Flandre occidentale.

Bruxelles, le 5 février 1846.

MESSIEURS,

D'après avis inséré au *Moniteur*, les pièces de la demande en concession d'un chemin de fer de Courtray à Bossuyt sont déposées à l'hôtel du Gouvernement provincial à Bruges, avec un cahier destiné à recevoir les observations relatives à ce projet. Je viens vous prier de vouloir bien prendre acte que, dans ma qualité de concessionnaire provisoire d'un canal de Bossuyt à Courtray, je m'oppose au chemin de fer projeté : 1° parce que par sa concurrence il empêcherait l'exécution dudit canal, 2° parce que l'exécution d'un chemin de fer de l'Escaut à Bossuyt jusqu'à la Lys à Courtray ne pourrait remplacer avec avantage la voie navigable existante pour le transport des charbons, chaux et pierres, comme le prétendent les demandeurs de cette concession, et, conséquemment, ne procurerait aucun accroissement dans la consommation de ces matières pondéreuses ; tandis que le canal projeté de Bossuyt à Courtray, en facilitant les transports de ces objets, en augmenterait considérablement la consommation au grand bénéfice des provinces de la Flandre occidentale et du Hainaut, comme je me réserve de le prouver devant la commission d'enquête par des chiffres incontestables.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma plus haute considération.

Votre très humble serviteur,

F. VERRUE-LAVRANCO.

ANNEXE D.

SÉANCE DU 29 JANVIER 1846.

Présents : MM. DE BROUCKERE , *bourgmestre , président* ; VERMANDER , SPILLEBAUT , DEGEST , DUBOIS , CALLEBERT , LONCKE , GRYSPEERDT et LAGAE , *membres* ; DELEFORTRIE , *secrétaire*.

Le conseil communal de la ville de Roulers , province de la Flandre occidentale , justement préoccupé des intérêts de ses administrés , M. le bourgmestre fait connaître qu'il vient d'apprendre par la voie des journaux qu'une commission d'enquête est nommée au chef-lieu de la province , afin d'entendre les observations qui peuvent être faites au sujet de la construction projetée d'un embranchement au chemin de fer de Courtray à Bossuyt , priant le conseil d'en faire l'objet d'une délibération , soit pour , soit contre le projet ; sur quoi le conseil délibérant , a pris la résolution suivante :

Attendu que la construction d'un canal de Courtray à Bossuyt , ainsi que la canalisation de la rivière le Mandel , sont devenus sans objet ;

Considérant que , pour le transport des matières pondéreuses par eau , provenant des environs de Bossuyt , et destinées pour les districts de Courtray , de Thielt et de Roulers , on est obligé de faire un détour de douze à quinze lieues , devant remonter l'Escaut vers Audenaerde par Gand pour revenir à Courtray par la Lys , ce qui occasionne pour lesdits districts des préjudices considérables dans le prix de transport de charbons , de la chaux , d'engrais , de matériaux de construction , de tourteaux , etc. , etc. ;

Considérant que , par l'exécution du projet précité , l'on joindra la Lys à l'Escaut , et on remplacera une navigation longue , incertaine et onéreuse , par un court trajet , un transport constant , invariable et d'une économie notable pour les marchandises pondéreuses , et notamment pour celles destinées pour le centre de la province ;

En outre , les dépôts desdites matières seront constamment alimentés par un transport régulier , et l'on n'aura plus à craindre , ainsi qu'il est arrivé dans plusieurs rudes hivers , la rareté et la cherté du combustible ;

Enfin , le prolongement du chemin de fer dont il s'agit étant d'une utilité générale et devant apporter d'immenses avantages pour le centre de la Flandre occidentale , la commission d'enquête est priée de prendre les motifs qui précèdent en sérieuse considération , et d'appuyer ledit projet d'un avis favorable.

Ainsi fait et délibéré , en séance publique du conseil communal de Roulers , le 29 janvier 1846.

Le président ,
R. DE BROUCKERE.

Par ordonnance :
Le secrétaire ,
DELEFORTRIE.

Extrait des délibérations du conseil communal de Thielt.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1846.

Présents : MM. ISEBRANT, *bourgmestre, président* ; ROELANTS et STEVENS, *échevins* ; DE BRABANDERE, LAPERRÉ, VERHULST, DE MUELENAERE, GOETHALS, BAERT, WANBEKE, BEKAERT, *membres* ; VAN DEN BERGHE, *secrétaire*.

LE CONSEIL COMMUNAL DE THIELT,

Vu l'avis, inséré au *Memorial Administratif* (page 920), sous la date du 31 décembre 1845, relatif à un projet de chemin de fer de Courtray à Bossuyt, dont la concession est demandée par la compagnie concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale ;

Considérant que ce projet tend à favoriser les intérêts de la Flandre centrale et ceux de la ville de Thielt en particulier ; et en effet, le chemin de fer, déjà concédé à la compagnie dénommée, et qui doit relier la ville de Thielt à Courtray, est destiné à transporter les charbons, chaux, pierres, matériaux, engrais et autres matières pondéreuses ;

Considérant que le prolongement de la voie ferrée jusqu'à l'Escaut, présente sous les rapports et de la rapidité et de l'économie du transport, des avantages incontestables sur un canal de jonction entre l'Escaut et la Lys, canal qui nécessiterait des frais de transbordement qu'on évitera avec un chemin de fer, dans le sens du projet conçu ;

Considérant que les dépôts des diverses matières pondéreuses pourraient être, au moyen de l'exécution du susdit projet, régulièrement alimentés, et qu'on n'aurait plus à craindre, comme cela est déjà arrivé dans le rude hiver de 1844 à 1845, la rareté du combustible ;

Est d'avis :

Qu'il y a lieu, pour la ville de Thielt, d'insister vivement près de la commission d'enquête et partout où il appartiendra, sur les considérations qui militent en faveur de la demande en concession d'un chemin de fer de Courtray à Bossuyt.

Pour extrait conforme :

Les bourgmestre et échevins de la ville de Thielt,
CH. STEVENS.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
VAN DEN BERGHE.

ANNEXE F.

La chambre de commerce de Courtray, d'après l'avis unanime de ses membres, déclare s'opposer à la concession du chemin de fer projeté de Courtray à Bossuyt.

Entre autres motifs, les plus péremptoires sont :

1° Que le chemin de fer, par la concurrence qu'il ferait au canal de Bossuyt à Courtray, rendrait celui-ci à jamais inexécutable ;

2° Que le chemin de fer ne peut, en aucune manière, remplacer le canal ; que celui-ci est, sans comparaison, préférable au chemin de fer ;

3° Que le chemin de fer, que le rapport du conseil des ponts et chaussées compare avec le canal projeté, quoique par des chiffres de péage qui, depuis la demande de concession primitive, ont été réduits par le cahier de charges du 30 juillet dernier, ne peut concourir avec le coût de la navigation *actuellement existante par l'Escaut et la Lys* ; que ce coût, en prenant pour base le prix du fret dans lequel est compris le retour à vide, est *inférieur* au péage proposé pour le chemin de fer, augmenté : 1° du prix du transbordement à Bossuyt ; 2° de la freinte et de la détérioration du charbon ;

4° Que le chemin de fer projeté n'obtiendrait jamais le transport de la chaux, et qu'il ne pourrait même soutenir la concurrence avec les voies existantes pour le transport du charbon en destination des rives de la Lys et des villes du nord et ouest de la province, telles que Dixmude, Furnes, Ypres, etc., etc.

La chambre se réserve de prouver ces assertions, par des chiffres incontestables, devant la commission d'enquête ;

5° Au surplus, le chemin de fer projeté réunirait-il (ce que nous contestons) les avantages que les demandeurs en concession voudraient lui attribuer, encore faudrait-il s'opposer à sa construction, parce qu'il ferait une concurrence directe au chemin de fer de l'État de Courtray à Tournay, qui remonte de trois lieues plus en amont sur l'Escaut, et pourrait, par des convois de nuit, se charger du transport des charbons et autres produits pondéreux, à des péages bien inférieurs à ceux proposés par les demandeurs en concession ; la voie de l'État étant construite, il n'y aurait de ce chef aucune nouvelle dépense à faire.

Fait en séance de la chambre de commerce, le 1^{er} février 1800 quarante-six.

Pour extrait conforme,

Par ordonnance :

Le secrétaire,

BIEBUYCK.

Séance publique du conseil communal de la ville de Courtray, du 3 février 1846.

Présents : MM. BETHUNE, *bourgmestre, président* ; VANDALE et VANDORPE, *échevins* ; BISCHOFF, HELDENBERGH, NYS, WILLEMS, GONTHALS-DANNEEL, VERRUE, VERBEKE, DE BRABANDERE, COUCKE, BEKAERT et HERMAN, *conseillers* ; et DE LA CROIX, *secrétaire*.

LE CONSEIL :

Où le rapport verbal de la commission, nommée en dernière séance, pour conférer avec la chambre de commerce sur les conséquences de l'établissement d'un chemin de fer de Courtray à Bossuyt, dont la concession est demandée au Gouvernement ; après une discussion à laquelle prennent part MM. Herman, Bekaert, Coucke, De Brabandere, Bischoff, Vandale et M. le président, décide :

Qu'au nom du conseil communal de la ville de Courtray, une réclamation sera faite devant la commission d'enquête, contre l'établissement dudit chemin de fer, et cela pour les motifs suivants :

1° Que le chemin de fer, par la concurrence qu'il ferait au canal de Bossuyt à Courtray, rendrait celui-ci à jamais inexécutable ;

2° Que le chemin de fer ne peut, en aucune manière, remplacer le canal ; que celui-ci est, sans comparaison, préférable au chemin de fer ;

3° Que le chemin de fer, que le rapport du conseil des ponts et chaussées compare avec le canal projeté, quoique par des chiffres de péage qui, depuis la demande de concession primitive, ont été réduits par le cahier des charges du 30 juillet dernier, ne peut concourir avec le coût de la navigation *actuellement existante par l'Escaut et la Lys* ; que ce coût, en prenant pour base le prix du fret dans lequel est compris le retour à vide, est *inférieur* au péage proposé par le chemin de fer, augmenté : 1° du prix du transbordement à Bossuyt ; 2° de la freinte et de la détérioration du charbon ;

4° Que le chemin de fer projeté n'obtiendrait jamais le transport de la chaux, et qu'il ne pourrait même soutenir la concurrence avec les voies existantes pour le transport du charbon en destination des rives de la Lys et des villes du nord et ouest de la province, telles que Dixmude, Furnes, Ypres, etc., etc.

Le conseil émet l'opinion qui précède, à la condition que le canal de Bossuyt s'exécute dans un bref délai, et que, la concurrence du chemin de fer écartée, les concessionnaires n'ayant plus de motifs pour différer à remplir les formalités voulues pour le dépôt, le projet de loi, qui décrète l'exécution du canal, soit présenté à la Législature dans la présente session.

Fait à Courtray, en séance du 3 février 1846.

Le président,
Chev^r BETHUNE.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
DE LA CROIX.

ANNEXE H.

Le conseil communal de la ville de Renaix, province de la Flandre orientale, se prononce contre l'établissement d'un chemin de fer de Courtray à Bossuyt, comme devant compléter le réseau des chemins de fer de la Flandre occidentale.

Il exprime l'opinion que la ligne projetée, pour rejoindre l'Escaut, devrait se diriger sur Avelghem. En effet, cette ligne serait alors comme un jalon, qui permettrait, dans un avenir prochain, de relier la ville de Renaix, qui est d'une importance industrielle et commerciale très considérable, au réseau de la Flandre occidentale. Cette province ne tarderait pas d'être reliée par Renaix aux bassins houillers, tant du levant que du couchant de Mons, ainsi qu'aux riches carrières qui se rencontrent dans ces deux directions; ce qui serait pour la Flandre occidentale d'un avantage inappréciable.

La ligne sur Bossuyt, au contraire, ne semble avoir en vue que d'atteindre le bassin houiller du couchant de Mons; pour l'atteindre, elle ne rencontrerait sur son passage aucune localité aussi importante que la ville de Renaix.

Le projet Martens, qui a en vue d'établir une communication directe entre les deux bassins houillers du Hainaut et de la Zélande, prend la ville de Renaix pour point central, d'où divergent deux lignes, l'une sur St-Ghislain par Leuze, l'autre sur Braine-le-Comte par Lessines et Enghien. D'autres ont également fait des études et demandé des concessions par la ville de Renaix, entr'autres dans la direction de Grammont et Bruxelles.

Il serait donc incontestablement avantageux à la société des chemins de fer de la Flandre occidentale, de diriger sa ligne, qui doit atteindre l'Escaut, sur Avelghem, qui est déjà un bourg considérable, de préférence à Bossuyt, qui est sans importance.

D'un autre côté, la ville de Renaix, localité importante qui se trouve aujourd'hui privée de chemin de fer et de voie navigable, pourrait espérer de se voir prochainement reliée tant au réseau de l'Etat qu'à celui de la compagnie de la Flandre occidentale et aux bassins houillers du Hainaut.

Fait en séance du 21 janvier 1846.

Le président,
MAGHERMAN.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
PILGERU.

A M. le Ministre des Travaux Publics.

MONSIEUR,

Une compagnie particulière demande la concession d'un chemin de fer entre Bossuyt et Courtray. Le Gouvernement n'accordera pas cette concession si elle n'a pas pour base et pour but l'utilité publique, en vertu de laquelle, seule, il puisse être procédé à l'expropriation forcée.

Or, cette utilité ne peut être établie sous aucun point de vue quelconque. Un chemin de fer entre Bossuyt et Courtray n'est réclamé par aucun besoin et il aurait pour résultat de bouleverser et de ruiner la maigre industrie commerciale qui existe encore dans ces contrées, sans compter le tort qu'il apporterait à l'agriculture et notamment à la masse de fermiers dont il tronquerait l'exploitation, et ce, sans aucun avantage pour qui que ce soit, excepté peut-être pour la compagnie concessionnaire.

Que ferait un chemin de fer de Bossuyt à Courtray ? Le transport des houilles, cendres, chaux, pierres de taille et autres matériaux que fournit le Hainaut à la Flandre occidentale ? Mais tous ces objets arrivent de Tournay et, par Tournay et de cette dernière ville, le Gouvernement a un chemin de fer sur Courtray. Ce chemin de fer du Gouvernement suffit amplement à toutes les relations commerciales entre les deux provinces qu'il relie ; la preuve en est que la belle et large route pavée de Tournay à Courtray est presque abandonnée. Pourquoi la compagnie ne demande-t-elle pas à poser pour son compte, de Tournay à Courtray, une voie ferrée à côté de celle du Gouvernement ? De cette manière elle éviterait les frais considérables d'expropriation, de nivellement de terrains et de construction de travaux d'art entre Bossuyt et Courtray et elle arriverait au seul but qu'elle se propose, de faire concurrence au Gouvernement pour le transport de matières pondéreuses que livre le Hainaut à la Flandre occidentale. Ce qu'elle n'a pas osé faire directement, elle le ferait indirectement en prenant un point de départ autre que Tournay, pour tâcher de donner ainsi le change sur ses intentions. Mais nous espérons que le Gouvernement ne se laissera pas induire en erreur. Il aura égard aux nombreux moyens de transport déjà existants entre le Hainaut et la Flandre occidentale, pour n'attribuer aucun caractère d'utilité générale à la nouvelle voie ferrée que l'on tente d'établir. Nous avons, en effet, entre ces deux provinces et jusqu'à Courtray : 1° les belles routes pavées ; 2° le chemin de fer de l'État, lequel une fois établi entre Mons et Tournay pourra satisfaire à tous les besoins du transport accéléré ; 3° le canal d'Antoing, l'Escaut et le canal dit d'Espierres, lequel canal reliera prochainement l'Escaut à la Lys.

Quelque partisans que nous puissions être de tous progrès industriels et commerciaux au profit des masses, nous sommes obligés de solliciter du Gouvernement que la concession demandée soit rejetée, comme préjudiciable à l'agriculture, ruineuse pour le commerce de la contrée que le chemin en question traverserait en concurrence surabondante avec le service du chemin de fer de l'État et dictée par l'intérêt exclusif des spéculateurs, sans nécessité et sans utilité aucune pour la Flandre occidentale.

Les soussignés habitants de la commune de Sweveghem (laquelle est une des communes existantes entre Bossuyt et Courtray), adressent avec confiance à M. le Ministre des Travaux Publics leur demande de rejet. Ils espèrent que le Gouvernement ne se donnera pas gratuitement et inutilement un concurrent qui lui causerait dans la suite des torts incalculables, et ils demandent qu'à défaut d'utilité publique on ne permette pas d'expropriation forcée.

Ils prient Monsieur le Ministre d'agréer l'expression de leurs sentiments les plus respectueux.

Sweveghem, 3 février 1846.

(*Suivent les signatures.*)

ANNEXE K.

A M. le Ministre d'État, Gouverneur de la Flandre occidentale.

Furnes, le 20 février 1846.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Le conseil communal de cette ville a appris qu'une commission d'enquête a été nommée pour entendre les observations qui pourraient être faites au sujet de l'établissement d'un embranchement de chemin de fer de Courtray à Bossuyt.

Le conseil, adoptant les motifs insérés dans le rapport de l'administration des ponts et chaussées, en date du 29 décembre 1845, est d'avis que cet embranchement serait très avantageux aux localités que toucheront les diverses lignes de fer déjà concédées à la compagnie concessionnaire, tant sous le rapport de la célérité que sous celui de la régularité du service, en même temps que les prix du transport des marchandises pourraient sensiblement être réduits, et nous a chargés, Monsieur le Gouverneur, de vous prier de vouloir appuyer cette demande auprès de l'administration supérieure.

Agréé, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

Les bourgmestre et échevins,
OLLEVIER.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
PRIGNOT.

A MM. les membres de la commission chargée de l'enquête du projet de chemin de fer de Courtray à Bossuyt.

Dixmude, le 11 mars 1846.

MESSIEURS,

L'administration communale de Dixmude, interprète des sentiments du conseil, croirait manquer à son devoir, si elle ne venait joindre sa voix à celles de tant d'autres localités intéressées dans la construction du chemin de fer central de la Flandre occidentale, pour appuyer la demande, faite par la société concessionnaire, tendant à obtenir la concession d'un embranchement de chemin de fer de Courtray à Bossuyt.

Après le lumineux rapport, fait par le conseil des ponts et chaussées, sur la concession demandée, il nous semble inutile d'alléguer d'autres considérations en faveur du projet, et nous croyons, par conséquent, pouvoir nous borner à appeler l'attention de la commission sur les immenses avantages qui doivent résulter pour toutes les localités de la province, par l'ouverture d'une nouvelle communication directe, courte et facile, sur un point important de l'Escaut, où l'on puisse s'approvisionner de tous les matériaux nécessaires aux travaux de construction.

Nous osons, par conséquent, espérer, Messieurs, que vous accueillerez favorablement la demande de la société, et que vous donnerez un avis favorable à la construction de l'embranchement projeté.

Les bourgmestre et échevins de la ville de Dixmude,
P. DE RUTSCHER.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
DE DECKER.

ANNEXE M.

Les conseils communaux de St-Genois, Bossuyt, Autryve, Moen, Heestert, Helchin, Espierres, Hérinnes, Pottes et Coyghem ;

Vu l'annonce portant que la commission d'enquête pour le chemin de fer de Courtray à Bossuyt se réunira dans une des salles de l'hôtel de ville de Courtray, le 17 mars 1846, à dix heures du matin ;

Considérant que cette enquête doit exercer une influence majeure pour ou contre l'exécution du projet de canal dit *de Bossuyt*, qui serait une véritable calamité pour leurs communes, et qui amènerait le préjudice désespérant :

1° Des pertes incalculables, par les inondations des herbes des riches prairies de l'Escaut et de l'Espierres, qui forment une des branches les plus productives de ces localités, et par la submersion d'une ferme et de plusieurs habitations à Pottes, qu'on ne souffre déjà que trop souvent, depuis l'établissement du barrage à Autryve, où l'on devrait plus que jamais retenir les eaux assez élevées, non-seulement pour alimenter le canal d'Espierres, mais encore pour rendre, par le canal de Bossuyt, le passage des bateaux possible ; et tout cela nonobstant qu'il est présentement bien établi que c'est par suite de l'obstacle du barrage précité que ledit fleuve ne suffit plus à l'exigence du besoin pour l'alimentation susdite, et pour assurer ensuite et en temps opportun l'évacuation assez rapide des amas d'eau qui, notamment dans les grandes pluies, descendent avec fureur dans ces contrées, de la France et des environs, amas dont l'abondance serait bien plus grande et plus désastreuse, si l'affluent de la Lys venait, par le prédit canal de Bossuyt, se jeter dans l'Escaut ;

2° La grande difficulté de préserver d'inondation les terres basses dont on devrait couper les écoulements naturels des eaux par l'exhaussement, dans ces endroits, des rives du canal ;

3° L'interruption de la navigation, dans une partie de l'été, par le manque d'eau, et, dans l'hiver, par suite de la gelée ;

4° L'exclusion définitive des populations de ces localités dans la participation des communications directes par chemin de fer ;

5° L'impossibilité dans laquelle se trouveraient les populations de Waereghem, Thielt, Bruges, Poperinghe, etc., de s'approvisionner, d'une manière aussi directe et aussi favorable, de charbons, pierres, chaux et autres matières venant de l'Escaut ;

6° L'anéantissement complet de la prospérité des rivages de Bossuyt, d'Helchin et d'Autryve ;

7° Le morcellement des communes, notamment de Bossuyt, Moen et Zweveghem, que le canal couperait comme en deux camps retranchés, l'un oriental et l'autre occidental, par suite duquel un grand nombre de cultivateurs seraient forcés de quitter leurs terres ou de faire faire d'énormes détours, et de pourvoir au paiement de nouvelles voies de passage sur des propriétés d'autrui, pour cultiver à doubles frais celles de ces terres que le canal aurait séparées de leurs fermes ; la ruine et la désolation d'une foule de familles déjà si malheureuses dont, pour comble d'infortune, les relations journalières seraient violemment arrêtées ; le sacrifice, enfin, de l'intérêt agricole à l'intérêt prétendu d'une ville, et tout cela au moment où près de la moitié de la population de ces communes meurt de faim, et tandis que les moyens se présentent de satisfaire à la fois aux véritables intérêts des deux industries, dont la prospérité de l'une dépend essentiellement de l'état prospère de l'autre.

Considérant, d'autre part, que le chemin de fer procurerait entre autres avantages :

1° La conservation de la concurrence possible par les marchands établis aux rivages de Bossuyt, Helchin et Autryve qui, échappant à une ruine certaine, pourraient du moins espérer

de conserver leurs pratiques, continuer leur négoce et livrer le charbon, pierres, chaux et autres marchandises indispensables aux consommateurs des contrées environnantes ;

2° La célérité, toujours économique et jamais interrompue, avec laquelle l'on transporterait, par la voie ferrée, le charbon, pierres, chaux et matériaux venant de l'Escaut, en destination directe pour Courtray, Harelbeke, Waereghem, Thielt, Bruges, Poperinghe et tant d'autres localités de la province où le canal ne passerait pas ;

3° Un débouché très important pour les habitants du Hainaut, notamment de Pottes et Escanaffles, éloignés de 18 kilomètres de toute voie ferrée, qui, séparés de Bossuyt par l'Escaut seulement, enverraient dans les Flandres leurs produits, tels que céréales, graines oléagineuses, lin, etc., qu'ils ne peuvent présentement y diriger à défaut de moyens de transport faciles ;

4° Une affluence plus considérable de voyageurs sur le réseau de l'État ;

5° Les moyens de communication accélérée que les habitants d'Avelghem, St-Genois, Moen, Autryve, Bossuyt, Helchin, Espierres, Escanaffles, Pottes, Celles, etc., trouveraient dans la station de Bossuyt, centre de toutes ces populations, dont les localités les plus importantes et les plus éloignées, telles qu'Avelghem, avec ses cinq à six mille âmes, et St-Genois, avec quatre à cinq mille, ne seraient séparés que de 2 $\frac{1}{2}$ kilomètres, distance moindre que celles que certains quartiers des grandes cités doivent parcourir avant d'arriver à leur station respective ;

6° Un abord facile, très praticable et peu dispendieux pour l'établissement d'une station aux rives de l'Escaut, à Bossuyt, où l'on arrive sans crête, sans devoir faire de remblai, et par où l'on peut mieux qu'ailleurs passer l'Escaut en prolongement d'une communication vers Renaix, ainsi que doivent l'avoir reconnu les ingénieurs expérimentés qui ont levé le plan, après avoir étudié et abandonné le terrain d'Avelghem et d'Autryve ;

Considérant que c'est à tort que des personnes influentes, qui semblent tant désirer de faire de Courtray un paradis terrestre, prétendent que la compagnie concessionnaire des chemins de fer de la Flandre occidentale a suscité, par des instigations, l'opposition contre le canal, tandis que les soussignés doivent à la vérité de déclarer que cette compagnie y est étrangère ; qu'on a mauvaise grâce de soutenir que ce canal, étant une chose arrêtée d'il y a vingt ans, sous le Gouvernement des Pays-Bas, mérite approbation, ce Gouvernement, pas plus qu'aucun autre, n'étant infallible dans ses prévisions, ainsi que le prouve l'expérience des hommes les plus éminents auxquels on doit l'établissement de plus d'une voie de communication dont ils reviendraient, s'il n'était trop tard, et enfin qu'il est au moins prématuré de dire que le canal de dérivation de Deynze à Schipdonck est une chose décidée, et qu'il délivrera ces contrées des inondations ; vu quelors même qu'il serait décrété, nul ne pourrait faire croire à quiconque a quelques notions d'expérience à cet égard, que ce dernier canal empêchera les submersions qui seraient au contraire bien plus fréquentes et plus destructives, si le canal de Bossuyt était exécuté ;

Et attendu que la commission d'enquête susmentionnée est chargée de recueillir tous les renseignements qui peuvent l'éclairer dans l'importante mission qui lui est confiée, et que dès lors il importe que les intéressés lui fassent parvenir les observations auxquelles le canal et le chemin de fer précités peuvent donner lieu ;

Chargent MM. le baron d'Espierres, bourgmestre d'Espierres, De Cock, bourgmestre de St-Genois, De Bode, bougmestre de Bossuyt, Hooghe, bourgmestre d'Heestert et secrétaire communal de Moen, Dardenne, bourgmestre d'Herinnes, Semet, échevin de Pottes, et Devos, secrétaire communal de St-Genois, Helchin et Bossuyt, comme délégués des communes ci-dessus indiquées, avec mission spéciale de remettre la présente à la commission d'enquête, d'insister pour la faire joindre au dossier de l'instruction et pour que mention en soit faite au procès-verbal, et enfin de faire, partout où besoin sera, des représentations pressantes contre le canal et en faveur de l'exécution du chemin de fer de Courtray à Bossuyt.

La résolution qui précède adoptée et signée en double :

1° Par le conseil communal de St-Genois, en séance du 9 mars 1846.

(*Suivent les signatures.*)

- 2° Par le conseil communal de Bossuyt, en séance du 9 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 3° Par le conseil communal d'Autryve, en séance du 9 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 4° Par le conseil communal d'Helchin, en séance du 10 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 5° Par le conseil communal de Moen, en séance du 10 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 6° Par le conseil communal d'Heestert, en séance du 11 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 7° Par le conseil communal d'Espierres, en séance du 11 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 8° Par le conseil communal d'Hérinnes, en séance du 11 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 9° Par le conseil communal de Pottes, en séance du 11 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
 - 10° Par le conseil communal de Coyghem, en séance du 12 mars 1846.
(*Suivent les signatures.*)
-

A la commission d'enquête chargée de se prononcer sur le degré d'utilité publique du projet du chemin de fer de Bossuyt à Courtray.

Mons , le 14 mars 1846.

MESSIEURS ,

Un canal, suivant nous, est toujours préférable à un chemin de fer, quand il s'agit du transport de marchandises pondéreuses, encombrantes, n'ayant qu'une valeur minime sous un volume considérable, et pouvant, sans danger et sans inconvénient, faire lentement le trajet qui sépare les lieux de leur production de ceux où elles se consomment.

C'est à ce titre qu'en présence des projets du canal de Bossuyt à Courtray et du chemin de fer qui suivrait le même tracé, nous nous prononçons en faveur du premier.

Depuis longtemps le commerce du Hainaut et des Flandres appelle de tous ses vœux l'établissement d'une voie navigable qui relierait l'Escaut à la Lys par Courtray et se poursuivrait ensuite par Ypres vers la mer.

Il serait à jamais regrettable qu'un chemin de fer vint aujourd'hui arrêter le commencement d'exécution que cette ligne de navigation nouvelle est sur le point d'obtenir, surtout quand celui-ci n'a aucunement le caractère de l'utilité publique.

Nous n'ignorons pas que le conseil des ponts et chaussées a fait valoir en faveur du projet de chemin de fer de Bossuyt à Courtray, cette considération que les voies navigables sont soumises à des interruptions périodiques plus longues et plus fréquentes encore sur les canaux que sur les rivières.

Mais nous nous souvenons aussi que M. l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain, dans un travail adressé, il y a quelques années, au Département des Travaux Publics, a démontré la possibilité de ramener ces interruptions à des durées très courtes, pourvu que les agents de l'administration y missent le bon vouloir nécessaire. L'expérience nous a d'ailleurs démontré l'exactitude de cette opinion, car nous avons vu récemment, grâce au concours de quelques sociétés charbonnières, le chômage ordinaire du canal de Mons à Condé se réduire de deux mois à quinze jours.

Quant aux fermetures qui sont la conséquence des rigueurs de l'hiver, le chemin de fer concédé de Jurbise à Tournay ou celui projeté de St-Ghislain à la même ville et la branche du railway de l'État comprise entre cette dernière et Courtray, suffiront toujours, dans ces cas exceptionnels aux besoins des exportations que font nos houillères vers la Flandre occidentale.

Cela posé, il serait injuste d'autoriser la construction d'un chemin de fer appelé évidemment à faire, sur un point si important, la plus fâcheuse concurrence au chemin de fer national.

Or, le projet du chemin de fer de Bossuyt à Courtray, devant indubitablement avoir ce résultat et devant de plus empêcher l'exécution du canal tracé dans la même direction, ne peut, à notre avis, réunir aucune des conditions de l'utilité publique.

Du reste, Messieurs, d'après le tarif proposé par les demandeurs en concession, la navigation actuelle de Jemmapes à Courtray présente un avantage de fr. 1-02 par tonneau sur le projet de chemin de fer. En outre, le transport par le canal projeté offre un rabais de fr. 1-32 par tonneau sur celui-ci et en même temps un rabais de fr. 0-30, aussi par tonneau, sur la navigation existante.

Si nous prenions pour point d'arrivée soit Thielt, soit Deynze, nous trouverions des diffé-

rences analogues et toujours de nature à faire, dans toutes les hypothèses, donner la préférence au canal de Bossuyt à Courtray.

En invoquant les observations qui précèdent, nous n'hésitons pas à vous prier instamment, Messieurs, tant dans l'intérêt bien entendu du pays, des provinces des Flandres et du Hainaut, que des houillères du couchant de Mous, de vouloir bien déclarer que le projet de chemin de fer de Bossuyt à Courtray n'a point le caractère d'utilité publique que voudrait lui attribuer la compagnie qui en demande la concession.

Nous avons l'honneur de vous présenter, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Le président,
CH. SAINCTELETTE.

Le secrétaire,
FRÉD. CORBIER.

Les soussignés Raphaël Pollet, Adolphe Tonnelier et Napoléon Allard, délégués de la chambre de commerce de Tournay, déclarent s'opposer à la concession du chemin de fer de Bossuyt à Courtray, pour les motifs suivants : non-seulement cette voie de communication ne serait d'aucune utilité, mais encore elle porterait préjudice à la communication déjà existante par le chemin de fer de l'État.

En effet, quel est le but des concessionnaires ? Prendre à Bossuyt les marchandises pondéreuses et notamment les houilles qui descendent l'Escaut, et les transporter dans les Flandres. Mais rien ne les empêche de prendre ces marchandises à Courtray, où elles peuvent arriver aussi facilement aujourd'hui, puisque, en rompant charge à Tournay, elles n'ont plus à faire qu'un parcours de six lieues sur le chemin de fer de l'État. Pourquoi voudrait-on qu'elles fissent quatre lieues de plus sur l'Escaut de Tournay à Bossuyt, pour faire ensuite quatre lieues sur le chemin de fer de Bossuyt à Courtray ? N'est-il pas plus rationnel de se servir du chemin de fer de l'État qui se trouve construit et au moyen duquel on peut effectuer ces transports sans nouveaux frais ?

Le seul intérêt des concessionnaires serait de s'affranchir complètement de la voie ferrée du Gouvernement ; mais cet intérêt est-il assez puissant pour ouvrir, pour ainsi dire, deux voies parallèles ? Évidemment non.

Si la compagnie concessionnaire veut faire concurrence au chemin de fer de l'État, quel avantage pourra-t-il en résulter pour le public ? Aucun, puisque les bénéfices que la compagnie pourrait faire, en accaparant tous les transports, seront balancés par les pertes qu'éprouvera le chemin de fer de l'État, et indirectement ces pertes retomberont sur le public.

Si, au contraire, les marchandises pondéreuses continuent à suivre la route actuelle, malgré la construction du chemin de fer de Bossuyt à Courtray, les concessionnaires ne sauront jamais couvrir les dépenses qu'ils auront faites. Or l'intérêt public exige qu'on ne fasse pas ainsi des entreprises hasardeuses, car il en résulte toujours une perturbation pour certaine classe d'industriels et une perte inévitable pour les particuliers qui traitent avec les concessionnaires.

Ainsi, sous quelque point de vue qu'on envisage l'entreprise projetée, on est forcé de reconnaître qu'elle ne présente aucune utilité et qu'elle ne peut amener que des résultats défavorables pour le pays.

Courtray, le 17 mars 1846.

R. POLLET.
A. TONNELIER.
N. ALLARD.

ANNEXE P.

Les motifs d'opposition de la chambre de commerce de Courtray à la concession du chemin de fer projeté de Courtray à Bossuyt, sont :

1° Que l'établissement d'un chemin de fer éloignerait à jamais les actionnaires pour l'obtention du canal projeté de Bossuyt à Courtray ;

2° Qu'un chemin de fer ne saurait remplacer un canal qui, par son utilité, sera toujours, sans comparaison, préférable ;

3° Que le péage réclamé par les demandeurs en concession du chemin de fer de Bossuyt à Courtray est plus élevé que le coût de la navigation *actuellement existante par l'Escaut et la Lys*, en y ajoutant : 1° le prix de transbordement à Bossuyt ; 2° la freinte et la détérioration du charbon, et que le coût de la navigation actuellement existante est supérieur au fret du canal projeté, d'après le tableau ci-annexé ;

4° Que le chemin de fer projeté ne pourrait jamais remplacer le roulage actuel pour le transport de la chaux, et la navigation pour le transport du charbon de terre en destination des rives de la Lys et des villes du nord et ouest de la province, telles que Dixmude, Furnes, Ypres, etc., etc. ;

5° Au surplus, le chemin de fer projeté réunirait-il (ce que nous contestons) les avantages que les demandeurs en concession voudraient lui attribuer, encore faudrait-il s'opposer à sa construction, parce qu'il ferait une concurrence directe au chemin de fer de l'État de Courtray à Tournay, qui remonte à trois lieues en amont sur l'Escaut, et qui, une fois prolongé jusqu'à Jurbise, pourra, sans rompre charge, transporter toutes les marchandises pondéreuses du Hainaut en destination des endroits situés le long de son parcours ; que l'État, n'ayant de ce chef aucune nouvelle dépense à faire, pourra modifier son tarif selon les besoins des intérêts de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, et répondre à toutes leurs exigences en établissant des convois de nuit pour le transport de toutes ces marchandises, et cela à des péages bien inférieurs à ceux proposés par les demandeurs en concession du chemin de fer de Bossuyt à Courtray.

Fait en séance, le 16 mars 1846.

VERCRUISSE-BRUNEEL,
Vice-président.

CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE COURTRAY.

Séance du 17 mars 1846.

Présents, MM. BETHUNE, *bourgmestre, président*; VANDALE et VANDORPE, *échevins*; BISCHOFF, HELDENBERGHE, NTS, WILLENS, GOETHALS-DANNEEL, REYNAERT, VERRUE, VERBEKE, DE BRABANDERE, COUCKE, BEKAERT, HERMAN, *conseillers*, et DE LA CROIX, *secrétaire*.

Le conseil, après avoir ouï les explications fournies par les concessionnaires des chemins de fer dans la Flandre occidentale, à lui communiquées par la commission composée de MM. le bourgmestre, Bischoff et Coucke, conseillers, et lecture faite de la lettre de la chambre de commerce, en date d'hier, est d'avis qu'il y a lieu d'inviter la même commission à se rendre à l'enquête qui doit avoir lieu aujourd'hui et de s'y expliquer dans ce sens : que tout en maintenant son opinion sur l'utilité de l'établissement d'un canal de Bossuyt à Courtray, le conseil reconnaît aussi que l'établissement d'un chemin de fer dans la même direction ne peut être nuisible aux intérêts de la ville.

Fait en séance, jour, mois et an que dessus.

Le président,
LE CHEVALIER BETHUNE.

Par ordonnance :

Le secrétaire,
DE LA CROIX.