

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 7 JUIN 1855.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à la construction d'un chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre.

(Voir les N^{os} 12, 66, 206, 219 et 232 de la Chambre des Représentants.)

Présents : MM. le Chevalier DE WOUTERS DE BOUCHOUT, le Baron DE BUISSET, DE DORLODOT, FERD. SPITAELS, Vice-Président et Rapporteur.

MESSIEURS,

La convention intervenue entre M. le Ministre des Travaux Publics et MM. le Baron de Wykerslooth et consorts, en date du 9 octobre 1852, donna lieu à un projet de loi déposé le 4 novembre suivant. Quelques jours après, les réclamations commencèrent à se produire, le bassin de Mons qui se trouve encore privé d'une communication directe avec la Sambre demanda l'exécution d'une voie ferrée partant de Mons, reliant les houillères du couchant de cette ville et se dirigeant vers la Sambre qu'elle atteindrait soit à Maubeuge, soit à Haumont.

La Société Générale unie à M. le baron de Rothschild offrit, dans le but de réduire la dépense et d'assurer par un trafic plus considérable la possibilité de diminuer le taux des péages, la construction d'un chemin de fer de Mons à Haumont, en offrant aux charbons du Centre le transport, par cette voie, à un prix inférieur à celui auquel ils pourraient être transportés par la voie d'Erquelines.

Cette proposition contestée et combattue par le Centre ne satisfaisait point du reste aux besoins des localités traversées par le chemin de fer d'Erquelines ; la ville de Binche surtout réclama vivement contre cette combinaison qui, dans l'hypothèse la plus favorable, pouvait suffire aux besoins des charbonniers du Centre, mais en laissant complètement en dehors les intérêts si multiples qui se rattachent à la ligne de Manage à Erquelines.

Les choses en étaient à ce point, le débat s'élargissait, lorsque M. le Ministre des Travaux Publics vint proposer à la Chambre des Représentants, qui l'adopta, l'ajournement de la discussion du Projet de Loi.

Depuis lors, des faits nouveaux se sont produits : M. le Baron de Wykerslooth

et consorts renonçant à la convention intervenue entre eux et le Gouvernement, une société nouvelle proposa la construction d'une voie ferrée, se divisant en deux branches, partant l'une du couchant de Mons, l'autre du Centre, se rencontrant à un point à déterminer pour se diriger de là vers la Sambre. Nous renvoyons du reste pour les détails à la note remise par M. le Ministre des Travaux Publics à la Section Centrale de la Chambre des Représentants, et insérée au Rapport du 20 avril dernier.

Comme conséquence des propositions qui surgissaient et de la renonciation de MM. le Baron Wykerslooth et consorts, M. le Ministre des Travaux Publics présenta un amendement modifiant les dispositions de la loi du 20 décembre 1851, en ce qui concerne la communication à établir entre le Centre et la Sambre, et tendant en outre à autoriser le Gouvernement à concéder un chemin de fer de Mons à la frontière de France vers Maubeuge ou Haumont.

La discussion à la Chambre des Représentants porta surtout sur l'incertitude qui existait sur la condition de simultanéité d'exécution des deux lignes, sur celle du tracé qui pouvait laisser en dehors certaines localités importantes desservies par les projets primitifs, sur ce qu'enfin le projet de loi, tel qu'il était, ne présentait pas, à deux bassins rivaux, les garanties d'indépendance qu'ils réclamaient.

Un amendement fut introduit dans la loi, il avait pour but d'assurer autant que possible au Centre, le transport de ses charbons, à prix réduits, dans l'hypothèse de deux concessions distinctes accordées à des sociétés différentes; cet amendement portait : « *dans le cas où les deux lignes seraient concédées séparément, le Gouvernement n'accordera pas la voie de Mons à la Sambre à des conditions moins favorables pour le Centre, que celles qui ont été offertes, en dernier lieu, par la Société Générale.* »

Ainsi amendé le projet de loi fut voté par la Chambre des Représentants. Depuis lors, la position est encore changée et la situation nouvelle qui s'est produite concilie, pensons-nous, tous les intérêts.

M. le Ministre des Travaux Publics, appelé dans le sein de votre Commission, lui a fait connaître qu'une convention avait été conclue le 23 mai dernier entre lui et une compagnie se présentant pour exécuter le chemin de fer de Manage à Erquelinnes, tel qu'il avait été conçu et accepté par MM. le Baron de Wykerslooth et consorts, qui renonçaient purement et simplement à la convention intervenue entre eux et l'État Belge. M. le Ministre déclara en outre, à votre Commission, qu'un cautionnement de 300,000 fr. avait été versé dans les caisses de l'état par le signataire de la convention nouvelle. Il ajouta que si le demandeur n'avait pas justifié de la formation d'un capital d'un million de francs, en Belgique, endéans les six semaines, le cautionnement serait acquis au Gouvernement; la restitution ne doit avoir lieu que dans l'hypothèse où le Sénat n'adopterait pas la loi qui lui est soumise.

Ces faits ont facilité le travail de votre Commission. En effet, toutes les objections soulevées contre le projet de loi disparaissent; ainsi la simultanéité existe, la ville de Binche se trouve reliée au chemin de fer de l'État, en un mot, tous les intérêts, un instant compromis par l'inexécution de la ligne d'Erquelinnes, se trouvent satisfaits.

Les deux bassins houillers seront directement reliés à la Sambre, ce but important se trouve donc également atteint.

(3)

Si à ces considérations on ajoute celle, beaucoup plus importante au point de vue des finances de l'État, que ces chemins de fer se construisent sans intervention de sa part, qu'il ne garantit aucun minimum d'intérêt, ne donne aucun subside ; qu'ainsi ces voies, d'une utilité incontestable pour les localités parcourues, ne lui imposent aucun sacrifice; vous concevrez facilement que votre Commission ait donné son approbation au Projet de Loi faisant l'objet du présent rapport à l'unanimité des membres présents.

Le chevalier DE WOUTERS DE BOUCHOUT.

Le Baron DE BUISSERET.

DE DORLODOT.

FERD. SPITAEELS, rapporteur.