

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 AVRIL 1853.

Chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre, vers Erquelinnes (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. MERCIER.

MESSIEURS,

Le rapport de la section centrale sur le projet d'un chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre, vers Erquelinnes, vous a été présenté dans la séance du 3 décembre dernier.

Depuis le dépôt de ce rapport, la Chambre, sur la proposition de M. le Ministre des Travaux publics, et pour les motifs qu'il lui a exposés, a consenti à l'ajournement de la discussion du projet de loi ; d'autres informations du Gouvernement nous ont appris que la compagnie Wykerslooth et consorts demande à ne pas être tenue à l'exécution de la ligne de Manage à Erquelinnes, en présence des propositions faites par la Société Générale, de transporter les houilles de Mons à Hautmont, moyennant 6 centimes par tonne et par kilomètre, et celles du Centre, au payage de fr. 2 95 c^s par tonne jusqu'à Hautmont.

La section centrale se réunit de nouveau le 5 mars dernier, pour recevoir de M. le Ministre des Travaux publics des communications qui se trouvent résumées dans une lettre qu'il nous a remise et que nous croyons utile de reproduire ici ; elle est conçue dans les termes suivants :

« MESSIEURS,

» La Chambre, sur ma demande, a bien voulu ajourner la discussion du
 » projet de loi relatif au chemin de fer de Manage à Erquelinnes, sur lequel
 » la section centrale avait fait son rapport.

(1) Projet de loi primitif, n° 12.

Premier rapport, n° 66.

Proposition nouvelle, n° 206.

(2) La section centrale, présidée par M. DELFOSSE, était composée de MM. MERCIER, FAIGNANT, TRENOUROY, MATTHIEU, LAUBRY et ALLARD.

» Vous savez, Messieurs, à quelles circonstances est due la présentation de
» ce projet de loi. Le Gouvernement se trouvait en présence d'une disposition
» de la loi du 20 décembre 1851, sur les travaux d'utilité publique, qui décré-
» tait, en faveur du Centre, l'établissement d'un chemin de fer vers la Sambre ;
» il ne pouvait obtenir à cet égard un engagement de la compagnie, qui s'offrait
» à n'exécuter ce chemin de fer qu'à la condition de lui garantir une préférence
» pour un chemin de fer de Mons ou de St-Ghislain à Hautmont.

» Le chemin du Centre avait été concédé en 1845, et l'on avait cru, dès
» lors, que son exécution était assurée : depuis cette époque, le conseil pro-
» vincial du Hainaut et la chambre de commerce de Mons avaient émis des
» vœux réitérés pour la réalisation de ce travail d'utilité publique. Le comité
» des houillères du Centre était parvenu, en 1851, à en obtenir la consécration
» nouvelle par l'effet d'un amendement de la section centrale au projet de loi des
» travaux publics.

» Dans cet état de choses, le Gouvernement ne pouvait pas prendre la res-
» ponsabilité du refus de souscrire à une clause d'une convention qui devait
» assurer l'exécution de ce chemin de fer. Il accorda à la compagnie Wy-
» kerslooth ce qu'elle demandait, sauf à en référer aux Chambres et à sou-
» mettre la question à leur appréciation.

» Vous vous rappelez, Messieurs, ce qui s'est passé depuis lors et comment,
» sans renoncer explicitement à la convention, la Compagnie, par l'un de ses
» membres, a exprimé le désir, dans un mémoire imprimé, d'être exonérée de
» l'obligation de construire le chemin de fer de Manage à Erquellines.

» Si les demandeurs s'étaient désistés purement et simplement, c'eût été au
» Gouvernement à aviser et à vous faire éventuellement des propositions nou-
» velles ; mais en l'absence de tout désistement, je ne puis que respecter et
» maintenir les engagements qui lient les deux parties, sauf à la Chambre à
» statuer sur le point de savoir si ces engagements ont conservé entièrement
» leur caractère sérieux, depuis le vœu émis par les intéressés d'être dégagés de
» l'objet principal des obligations qu'ils ont contractées.

» Dans cette situation, et prévoyant que la Chambre pourrait refuser de con-
» sentir à la division demandée, en ce qui concerne les chemins de fer du Centre
» et du Couchant vers la Sambre, une nouvelle Société m'a adressé une de-
» mande tendante à obtenir la concession d'un chemin, se divisant en deux
» branches reliant, l'une, le Couchant, l'autre, le Centre, qui se rencontreraient à
» un point donné et se dirigeraient de ce point vers Hautmont ; dans certaine
» hypothèse que prévoit cette demande, le chemin de fer du Centre vers la
» Sambre pourrait être dirigé vers Lobbes ou Fontaine-Valmont, et former une
» voie distincte, sur tout son parcours, d'un chemin de Mons vers la Sambre.

» Dans un mémoire joint à la demande, cette Société expose les considéra-
» tions qui lui semblent de nature à l'appuyer, en établissant par des chiffres
» la différence des prix de transport qui existerait entre les bassins du Centre et
» du Couchant.

» Ainsi que j'ai eu l'honneur de le dire, Messieurs, je ne puis, en présence des
» engagements qui nous lient avec la compagnie Wykerslooth, me prononcer
» sur ces nouvelles propositions. Je crois donc devoir me borner à vous les
» soumettre.

» Les différentes combinaisons que l'on rencontre dans cette affaire présen-
» tent toutes des avantages et des inconvénients.

» La convention conclue avec la compagnie Wykerslooth, si elle avait pour
 » avantage d'assurer l'exécution du chemin de fer du Centre à la Sambre, avait
 » aussi pour conséquence d'imposer au Couchant de Mons un péage plus élevé
 » que celui proposé en dernier lieu par les demandes réunies de M. de Roth-
 » schild et de la Société générale.

» La réduction de péage, consentie par M. de Rothschild et par la Société
 » Générale, si, de son côté, elle peut être avantageuse au Couchant de Mons,
 » est subordonnée en quelque sorte à l'abandon du chemin de fer du Centre;
 » de manière que le bassin du Centre et les localités que devait traverser la voie
 » nouvelle, notamment la ville de Binche, seraient privées de ce moyen rapide
 » de communication.

» Enfin, les propositions principales de la nouvelle Société, qui consent à
 » construire à la fois les chemins du Centre et du Couchant vers la Sambre,
 » semblent devoir être favorables pour le Centre; mais satisferont-elles les inté-
 » rêts du Couchant, en établissant une différence suffisante de péage entre les
 » deux bassins? Cela peut paraître douteux.

» D'un autre côté, la Société des chemins de fer du Flénu n'aurait-elle pas
 » à se plaindre du raccourcissement de parcours sur les chemins de fer?

» La proposition subsidiaire de la nouvelle Compagnie ne ferait-elle pas at-
 » teindre mieux le but que l'on a en vue, si cette Compagnie parvenait à obtenir
 » des réductions de péage sur les chemins de Manage à Mons et de Charleroi à
 » Erquelines, qui lui permettraient de transporter à Hautmont les charbons
 » du Centre à un prix convenable, et offrant en même temps au Couchant une
 » différence satisfaisante?

» Ce sont là, Messieurs, autant de points sur lesquels je me permets d'appel-
 » ler votre attention. Il conviendra de les peser et de les apprécier.

» Si la section centrale a besoin d'autres renseignements ou d'autres explica-
 » tions, je suis entièrement à sa disposition pour les lui donner.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» **EM. VANHOOREBEKE.** »

M. le Ministre des Travaux publics nous fit part, en outre, d'une autre pro-
 position qui lui était soumise, et qui avait pour objet la construction d'un che-
 min de fer du Centre à la Sambre, sans connexité avec celui qui est projeté de
 Mons à Hautmont. Cette affaire n'étant pas parvenue à maturité, M. le Ministre
 s'était réservé de nous faire ultérieurement d'autres communications à cet égard,
 s'il y avait lieu.

Les choses en étaient restées à ce point, lorsque, dans la séance du 7 avril
 courant, M. le Ministre des Travaux publics amenda de la manière suivante le
 projet soumis à vos délibérations :

ARTICLE PREMIER. — Par dérogation à l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1851,
 la branche de chemin de fer ayant son origine au chemin de fer de Manage à
 Mons, se dirigera vers la Sambre pour aboutir à un point qui sera fixé par le
 Gouvernement.

ART. 2. — Le Gouvernement est autorisé à concéder un chemin de fer de
 Mons à la frontière française, vers Maubeuge ou Hautmont.

En présentant ces dispositions, M. le Ministre a informé la Chambre que les demandeurs en concession avaient formellement renoncé au bénéfice de la convention qui était intervenue entre eux et le Gouvernement; ce haut fonctionnaire a annoncé que des propositions nouvelles, concernant le chemin de fer du Centre, ont surgi relativement à des directions autres que vers Erquelinnes; il a rappelé en même temps que des propositions avaient été soumises au Gouvernement et qu'elles avaient pour objet de donner au bassin du Couchant également une communication vers la Sambre.

Ces amendements furent renvoyés à la section centrale par décision de la Chambre.

La section s'étant réunie le 14 avril courant, M. le Ministre des Travaux publics assista à sa séance, et donna d'abord quelques explications dont il résulte que le Gouvernement a l'espoir que les deux lignes seront prochainement exécutées.

Un membre de la section centrale fait la proposition de modifier le projet dans le sens que « les deux lignes ne pourront être construites que simultanément, soit par une seule compagnie, soit par deux compagnies différentes. » Il rappelle que tel a été le vœu des sections et de la section centrale lorsque c'était la ligne de Mons qui paraissait compromise.

Un autre membre combat cet amendement; il convient qu'en présence d'un projet de loi qui ne renfermait qu'un simple droit de préférence pour la construction de la ligne du Couchant à la Sambre, la première impression a été de demander qu'on imposât à la compagnie Wykerslooth l'obligation de construire les deux lignes; mais que, mieux éclairés, les exploitants du Couchant de Mons n'ont pas tardé à comprendre que cette connexité était contraire à leurs intérêts. Il y aurait quelque chose d'exorbitant, dit-il, dans la solidarité qu'on voudrait établir. Il ajoute que les dernières propositions de la Société Générale sont de nature à tranquilliser les exploitants du Centre, pour le cas où la voie de Manage à la Sambre ne trouverait pas de concessionnaire, puisque la distance à parcourir ne serait pas plus longue, et que le péage serait moins élevé que selon les conditions du premier projet.

M. le Ministre des Travaux Publics fait remarquer que la solidarité des deux lignes a toujours été, dans la pensée du Gouvernement; qu'en 1845, une même société avait obtenu la concession des voies de Manage à Erquelinnes, et de Mons à la Sambre; que l'inexécution de l'une ou de l'autre, dans des circonstances normales, ouvrirait au Gouvernement une action contre la Société; qu'il a eu le même but dans la rédaction de la concession provisoire accordée à la compagnie Wykerslooth et consorts. Il déclare qu'il entre dans ses vues que le Centre ne soit pas privé d'une voie de communication vers la Sambre; il déclare formellement que le Gouvernement fera tout ce qui sera en son pouvoir pour que les deux lignes soient exécutées. S'il ne propose pas l'indivisibilité, c'est qu'il y voit du danger; si elle était déclarée par la loi, il pourrait arriver que des projets distincts, tels qu'il en a déjà été présenté pour chaque ligne, sans que l'on ait encore abouti définitivement au résultat désiré, fussent produits de nouveau et ne pussent, non plus que tous autres de même nature, être acceptés par le Gouvernement.

L'auteur de l'amendement persiste dans sa proposition et exprime la crainte que, si l'indivisibilité n'est pas prescrite par la loi, le Centre ne soit privé d'une

communication directe vers la Sambre, ce qui, d'après lui, n'est que trop à prévoir dans l'hypothèse de l'adoption du projet tel qu'il est présenté.

La divergence d'opinion qui se manifeste relativement au texte du projet n'existe pas, quant au fonds, dans la pensée de la grande majorité de la section centrale; elle maintient le vœu déjà émis que les deux lignes soient construites et qu'elles s'exécutent simultanément. Un membre fait, en outre, l'observation qu'il est bien entendu que si toutes les combinaisons qui seraient tentées pour parvenir à l'indivisibilité des deux lignes venaient à échouer, la responsabilité du Gouvernement resterait engagée à ne pas concéder isolément 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. La section partage complètement cet avis.

L'amendement ayant pour objet de stipuler l'indivisibilité des deux lignes, a été ensuite soumis au vote de la section et repoussé par deux voix contre deux et une abstention.

L'art. 1^{er} du projet de loi a été adopté par 3 voix et deux abstentions; il en a été de même de l'art. 2.

Diverses pétitions, adressées à la Chambre au sujet du projet de loi qui nous occupe, ont été renvoyées à la section centrale; ce sont celles :

Des sieurs Warocqué, Dequanter, de la Roche et autres membres du comité houiller du Centre, qui présentent des observations contre les propositions résultant de la fusion opérée entre la compagnie Wykerslooth et la Société Générale; ils demandent que l'on conserve au Centre la position qu'il doit occuper vis-à-vis de ses concurrents;

Du sieur de Seville, qui soumet à la Chambre un projet de chemin de fer de Maubeuge à Mons, par Frameries et Blairon sous Quevi-le-Petit, et de Blairon au chemin de fer de Mons à Manage (station d'Havré), dont le parcours ne serait que de 37 kilomètres;

Des administrations communales et d'habitants des communes de Binche, de Carnières, de Mont-St-Aldegonde, de Buvrinne et de Seneffe, qui prient la Chambre de repousser les propositions de la Société Générale et de la compagnie Wykerslooth, ainsi que tout projet qui amènerait la suppression de la ligne de Manage à Erquelinnes.

La section centrale propose le dépôt de ces diverses pétitions sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion du projet de loi, et le renvoi à M. le Ministre des Travaux publics après cette discussion.

Le Rapporteur,

MERCIER.

Le Président,

N.-J.-A. DELFOSSE.
