

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 10 JUIN 1853.

Rapport de la Commission des Travaux Publics, chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à la concession d'un chemin de fer de Tubise à la Dendre par Enghien.

(Voir les N^{os} 157, 280, 300 et 307 de la Chambre des Représentants, et le N^o 140 du Sénat.)

Présents MM. le Duc d'URSEL, Président ; DE RYCKMAN DE WINGHE, BAPON DE BUISSERET, DE WOUTERS DE BOUCHOUT, FERD. SPITAELS, Rapporteur.

MESSIEURS,

Une lacune évidente existait encore dans notre système de chemin de fer, malgré les nombreuses voies ferrées exécutées et celles votées depuis quelque temps. Le Hainaut n'était pas encore en communication directe avec la Flandre orientale. La houille et le fer sont, vous le savez, les éléments premiers de toute industrie; la Flandre a donc un immense intérêt à recevoir par la voie la plus courte le combustible, surtout, dont des frais de transport élevés doublent et triplent souvent le prix.

La Chambre des Représentants a comblé la lacune que la convention Zaman présentait dans l'origine, en rendant obligatoire l'embranchement de Braine-le-Comte à Enghien et en stipulant son exécution simultanée avec le tronçon de Tubise à cette dernière ville. Par le chemin de Braine-le-Comte à Grammont par Enghien, la partie centrale du Hainaut qui produit abondamment la houille, le fer, la pierre à bâtir, etc., se trouve mis en rapport direct avec une partie importante de la Flandre placée jusqu'ici en dehors de la circulation des voies ferrées; l'utilité de celle que l'on va établir ne saurait être contestée, elle a été reconnue par votre Commission.

Le tracé dont nous nous occupons avait depuis longtemps éveillé l'attention de plusieurs ingénieurs et entrepreneurs de travaux publics; divers projets avaient été présentés, tendant tous plus ou moins au même but. Tous ces demandeurs ont réclamé à la Chambre des Représentants, qui a passé outre, contre la convention conclue avec le Gouvernement et faisant l'objet du présent rapport. La pétition du sieur Tarte, que vous avez renvoyée hier à votre Commission, conclut au rejet du projet de loi, sans présenter toutefois au-

cune compensation ; le pétitionnaire se prétend auteur de la ligne demandée, c'est de ce chef surtout qu'il base son opposition.

Votre Commission a soigneusement examiné la question, elle regrette de devoir déclarer que dans son appréciation, les prétentions du sieur Tarte ne sont nullement fondées, au point de vue de l'intérêt de l'État, et que tout se réduit à une question de droit d'auteur vis-à-vis de MM. Zaman et Coppens, voici les faits :

Le pétitionnaire a en effet demandé depuis 1845 la concession d'une ligne partant de Braine-le-Comte et allant à Ypres, par Enghien, Lessines, Renaix et Courtray, pour se diriger ensuite de la première de ces villes vers Calais. Cette voie devenait, il faut le reconnaître, la ligne la plus courte et la plus directe entre l'Angleterre par Calais vers Bruxelles et l'Allemagne.

Le chemin de fer faisant l'objet de la convention provisoire du 28 janvier entre le Gouvernement et MM. Zaman et Coppens, parcourt, il est vrai, le même tracé que celui de M. Tarte, depuis Braine-le-Comte jusqu'à Enghien, la ligne de cette ville à Acren appartient encore à son projet ; mais elle vient d'être changée et se dirigera vers Grammont pour atteindre le chemin de Dendre et Waes, sur un point à désigner par le Gouvernement, le tronçon de Tubise à Enghien appartient à MM. Zaman et Coppens.

Votre Commission n'a point à examiner les droits que le sieur Tarte peut avoir à faire valoir contre les signataires de la convention du 28 janvier 1853 du chef de ses droits *d'auteur* ; ces droits sont réglés par les arrêtés de 1832 ; leur application et l'appréciation du dommage sont du domaine des tribunaux, et votre Commission n'est pas appelée à statuer sur ce point. Mais ce que votre Commission devait apprécier, ce qu'elle a examiné avec la plus scrupuleuse attention, c'est la question des intérêts de l'État, c'est celle de savoir si au 28 janvier 1853 M. le Ministre se trouvait en présence de propositions plus favorables aux intérêts du Trésor et à celui du public en général.

Or, l'examen attentif des documents que nous avons eus à notre disposition, les explications données par M. le Ministre des Travaux Publics qui a été appelé dans le sein de votre Commission, ont établi d'une manière irréfutable que les intérêts financiers et généraux avaient été parfaitement sauvegardés.

La convention du 28 janvier 1853 a été conclue en présence de la demande du pétitionnaire qui réclamait soit une concession perpétuelle, soit une garantie d'un minimum d'intérêt sur une somme de 24 millions de francs ; par sa lettre du 12 janvier, il renonça plus ou moins formellement à la concession perpétuelle, mais ce ne fut que le 16 février que le pétitionnaire abandonna positivement la clause de garantie d'intérêt de 4 p. c. insérée dans sa demande du 21 décembre 1852.

Ainsi donc, la convention avec MM. Zaman et Coppens est antérieure, veuillez le remarquer, à la renonciation du pétitionnaire à la garantie d'un minimum d'intérêts ; M. le Ministre des Travaux Publics ne pouvait, dans cette position, agir autrement qu'il ne l'a fait ; la Section Centrale de la Chambre des Représentants en a également jugé ainsi, elle a écarté *après examen*, les pétitions qui lui avaient été adressées par les opposants parmi lesquels figurait également M. Tarte.

(3)

Le tronçon direct de Braine-le-Comte à Enghien fait aujourd'hui partie de la loi, la voie la plus courte est donc assurée au centre du Hainaut.

L'utilité étant reconnue, le chemin de fer, dont il s'agit, se faisant sans aucune intervention de la part de l'État, qui n'accorde ni subside, ni garantie d'intérêt ; la convention étant reconnue avantageuse en présence des propositions des concurrents, à l'époque où elle a été conclue, votre Commission a l'honneur de vous proposer par mon organe, à l'unanimité des membres présents, l'adoption du Projet de Loi tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants.

Le Rapporteur,
FERD. SPITAEELS.

Le Président,
Le Duc D'URSEL.