

(A)

(N° 154)

SENAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 28 JUIN 1858.

Rapport de la Commission des Travaux publics chargée d'examiner le Projet de Loi portant cession à l'État du Chemin de fer de Mons à Manage.

(Voir les N° 77 et 143 de la Chambre des Représentants, et le N° 89 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président ; DE RYCKMAN, Baron d'OVERSCHIE DE
NEERYSSCHE, STIELLEMANS, NEEF et WINCQZ, Rapporteur.

MESSIEURS,

Votre Commission des Travaux publics a examiné, ainsi que les documents qui s'y rattachent, le Projet de Loi adopté par la Chambre des Représentants et portant cession à l'État belge du chemin de fer de Mons à Manage.

Au commencement de 1855, la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage a cédé à bail la première de ces lignes à la Compagnie française du Nord. Cette cession fut approuvée par le Gouvernement et bientôt la même Société voulut aussi céder la ligne de Mons à Manage; mais cette fois, le Gouvernement refusa son approbation, et par contrat en dates des 16 et 17 février 1857, la Société des chemins de fer sus-désignés fit à l'État la cession de tous ses droits sur la ligne de Mons à Manage.

C'est cette convention, Messieurs, qu'il s'agit de traduire en loi.

On a dit, avec juste raison, dans une autre enceinte, que le Gouvernement, en refusant son approbation à la cession de la ligne de Mons à Manage à la Compagnie du Nord, en empêchant ainsi la Société propriétaire de cette ligne de disposer de sa propriété comme elle l'entendait, avait contracté en quelque sorte, envers cette Société, l'obligation morale de reprendre lui-même cette voie ferrée. Mais, outre cette espèce d'engagement, le Gouvernement avait une autre obligation, je dirai plus, un grand devoir à remplir envers le pays; il avait à sauvegarder les intérêts de l'État, à empêcher qu'une Compagnie puissante, qui exploite déjà la ligne de Namur à Liège, n'arrivât tôt ou tard, par un moyen quelconque, à pouvoir exploiter la ligne de Mons à Manage et à faire ainsi à l'État une concurrence ruineuse.

En effet, on ne peut méconnaître que la ligne de Mons à Manage soit un affluent considérable pour le chemin de fer de l'État, et que les transports

qui s'effectuent par cette ligne vers Bruxelles par Braine-le-Comte, et qui proviennent principalement du riche bassin du Centre, pourraient être facilement détournés au profit de la ligne presque achevée de Manage à Bruxelles par Nivelles et Groenendael. Or, si la Compagnie française du Nord avait entre les mains l'exploitation de la ligne de Mons à Manage, il est très-probable qu'elle chercherait à s'approprier également la ligne de Manage à Bruxelles par Nivelles; et si elle parvenait à atteindre ce but, il est évident que la ligne de l'État de Manage à Bruxelles serait complètement ruinée.

D'un autre côté, les transports effectués vers la France par la ligne de Manage, sont embarqués sur le canal de Mons à Condé et ont procuré, l'année dernière, à l'État une somme de 50,000 francs, recette qui ne pourra que s'accroître par le développement de la production du bassin du Centre.

La Compagnie du Nord ne pourrait-elle pas accaparer le produit de certains ports, si elle était en possession de la ligne de Manage, en les attirant sur la ligne d'Erquelines à Paris par Saint-Quentin?

Enfin il est pour ainsi dire hors de doute que cette puissante Compagnie, si elle avait pu disposer de la ligne de Manage, aurait cherché et serait probablement parvenue tôt ou tard à s'assurer le monopole des transports de Paris à Bruxelles par Haumont ou Erquelines, Manage, Nivelles, Ottignies, Groenendael, etc., ligne qui est la plus courte et qui est complètement indépendante de celle de l'État.

Quant au prix de la cession faite à l'État et qui consiste en une rente annuelle de 672,000 francs, il ne paraît pas trop élevé si l'on considère que la ligne de Manage a produit en 1857 une rente nette de 719,000 francs.

Il est d'ailleurs à remarquer que ce prix est inférieur aux sacrifices que la Compagnie du Nord avait consenti à s'imposer pour obtenir l'exploitation de cette ligne.

Il est aussi convenu que le Gouvernement reprendra, pour leur valeur *réelle*, les approvisionnements faits par la Société concessionnaire et nécessaires à l'exploitation; mais ceci n'a rien d'onéreux pour l'État.

Enfin, je dois ajouter, Messieurs, que les dépenses à faire pour remettre la voie et le matériel d'exploitation en bon état seront assez élevées; toutefois, les dépenses urgentes ne dépasseront pas 400,000 francs.

Quoi qu'il en soit, il est suffisamment établi que l'État ne pouvait laisser passer en d'autres mains la ligne de Manage, que c'était pour le Gouvernement un devoir de la reprendre, fût-ce même au prix d'un sacrifice.

En conséquence, votre Commission, Messieurs, vous propose à l'unanimité l'adoption du Projet de Loi dont il s'agit.

Le Président,
Duc D'URSEL.

Le Rapporteur,
P.-J. WINCQZ.