

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 AVRIL 1872.

Chemin de fer de Saint-Ghislain à Erbisœul.

(Proposition de MM. Sainctelette, de Fuisseaux, Lescarts, de Thuin et Boulenger ⁽¹⁾)

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. DELAET.

MESSIEURS,

Le 21 juillet 1870, c'est-à-dire dans une des dernières séances de votre dernière session, à l'occasion de la discussion du projet de loi tendant à autoriser le Gouvernement à contracter un emprunt de 50,000,000 de francs et à lui allouer un crédit de 22,000,000 de francs pour l'exécution de divers travaux publics, la députation de Mons vous soumit une proposition conçue en ces termes :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder, par voie d'adjudication publique, la construction d'un chemin de fer partant de Saint-Ghislain et aboutissant à la ligne de Mons à Bruxelles vers Erbisœul, en passant par Baudour. »

L'honorable M. Wasseige, alors Ministre des Travaux publics, déclara se rallier à la proposition, mais à la condition, toutefois, de ne point être lié quant au mode de concession. Il croyait que ces circonstances toutes spéciales pouvaient venir faire obstacle à l'adjudication publique, et, par

(1) Voir n° 225, session de 1870-1871.

(2) La commission était composée de MM. TACK, président, JULLIOT, DE KERCKHOVE, DELAET, DU MORTIER, VAN ISEGHEM et VANDER DONCKT.

suite, à la réalisation du projet conçu par les signataires de la proposition. Il réclamait donc la suppression des mots « *par voie d'adjudication publique.* »

L'amendement de M. le Ministre des Travaux publics, accepté par quatre des signataires de la proposition et repoussé par un seul, donna lieu à une discussion assez animée. Pour y mettre fin, l'honorable M. Du Mortier proposa de renvoyer la question à l'examen de la section centrale. Cette motion, qui entraînait pour ainsi dire forcément la remise de la discussion à la session actuelle, fut adoptée à une assez faible majorité. L'ensemble de la discussion nous permet d'affirmer que si le vote sur le fond même de la proposition, la construction d'un chemin de fer entre Saint-Ghislain et Erbisœul, n'avait pas été ajourné, cette proposition eût très-probablement été acceptée à une grande majorité.

La section centrale, constituée en commission, vient s'acquitter de la tâche que vous lui avez confiée dans la séance du 21 juillet 1870.

L'utilité de la petite ligne projetée lui paraît être incontestable. Parmi les lignes de chemin de fer qui ont fixé l'attention bienveillante de la Législature, celles qui ont toujours reçu le plus favorable accueil sont les voies destinées à rapprocher des centres industriels et consommateurs, les centres de production de la houille et du fer. Or, depuis quelques années, toutes les exploitations charbonnières du Borinage sont reliées directement par des voies ferrées à la station de Saint-Ghislain; mais, de ce point, les charbons en destination de nos provinces septentrionales, du Brabant, d'Anvers et d'une large zone de la Flandre orientale, doivent passer par Mons en décrivant un circuit considérable de Saint-Ghislain à Jurbise.

La ligne proposée, longue d'à peu près neuf kilomètres, abrège de plus de deux lieues le parcours actuel et procure ainsi au destinataire une économie de 40 centimes par tonne ou de 4 francs par wagon pour les expéditions du Borinage, lesquelles sont presque toutes comprises dans la 4^{me} classe du tarif. Il va de soi que pour les classes supérieures la réduction est plus importante encore.

A ce premier et considérable avantage, il s'en joint un autre, lequel, pour être plus local, n'en mérite pas moins de fixer toute l'attention de la Chambre, au double point de vue de l'intérêt du Trésor public et de la bonne marche du service. Il est à craindre que, dans un temps fort rapproché, la station de Mons ne cesse de suffire aux énormes transports de grosses marchandises qui y affluent, et qu'il ne s'y produise un véritable encombrement, auquel il serait d'autant plus difficile de parer que la position même de la station de Mons, située entre des bâtiments nouvellement construits et le bassin d'embarquement des charbons du Centre, rendrait extrêmement difficile et coûteux l'élargissement de cette gare.

Il importe donc de dégager dès à présent cette gare, et d'y assurer la facilité et la régularité du service. Le moyen le plus simple et le moins coûteux d'opérer ce dégagement, c'est la construction du chemin de fer rectificatif de Saint-Ghislain à Erbisœul, qui détournera une grande partie des transports inutilement dirigés aujourd'hui sur la station de Mons.

Notons, d'autre part, qu'une des communes les plus importantes de l'arrondissement de Mons, celle de Baudour, qui a 4,963 habitants, qui possède

plusieurs établissements industriels, entre autres, une remarquable manufacture de produits céramiques et dont les riches gisements de terre plastique pourraient être très-largement exploités, que cette commune, disons-nous, sera reliée immédiatement au grand réseau national. Elle l'aurait été, d'ailleurs, depuis plus de quinze ans, si, mus par des motifs que nous nous abstenons d'apprécier, les concessionnaires du chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath n'avaient cru devoir surseoir à l'exécution de cette ligne.

Votre commission, Messieurs, n'entend pas s'immiscer pour le moment dans le débat auquel ont donné lieu entre le Gouvernement et la Société des Bassins houillers la non-exécution par cette compagnie de la ligne directe de Saint-Ghislain à Ath votée depuis plus de quinze ans, et le droit que le concessionnaire prétend avoir de remplacer une ligne droite par une autre, qui, partant de Saint-Ghislain, n'atteint la ville d'Ath qu'après s'être projetée dans les directions les plus opposées. Les tribunaux sont saisis du différend; c'est à eux qu'il appartient de prononcer.

Quant au mode d'exécution, la section centrale a tenu, avant de se prononcer, à s'entourer de tous les renseignements possibles. Elle a entendu et les organes du Gouvernement et les signataires de la proposition. Parmi ceux-ci un a déclaré qu'il maintenait la proposition dans son texte primitif; que si la voie devait être exécutée par des concessionnaires, il faisait de l'adjudication publique une condition absolue de son concours; que cependant il accepterait l'exécution directe par l'État. Deux autres, tout en préférant ce dernier mode d'exécution, n'ont pas entendu faire du rejet de l'amendement de l'honorable M. Wasseige un motif de retrait de leurs signatures.

M. le Ministre des Travaux publics a déclaré, au nom du Gouvernement, qu'il maintenait l'amendement de son prédécesseur, mais acceptait la faculté de concéder de gré à gré ou de construire la ligne.

La commission s'est ralliée à la manière de voir du Gouvernement. Elle croit qu'en effet l'un et l'autre mode d'exécution ont leurs avantages; que les circonstances seules peuvent décider du choix à faire et que dès lors il convient, dans l'intérêt public, de laisser la plus grande latitude possible au Ministre. Elle a donc l'honneur, Messieurs, de vous proposer l'adoption du libellé suivant :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder ou à construire un chemin de fer partant de Saint-Ghislain et aboutissant à la ligne de Mons à Bruxelles vers Erbisœul, en passant par Baudour. »

Votre commission, Messieurs, ne croirait pas avoir rempli complètement la mission que vous lui avez confiée, si elle n'insistait auprès de l'honorable chef du Département des Travaux publics sur l'utilité qu'il y a, sous tous les points de vue, à arrêter le tracé de manière à faire passer la ligne le plus près possible de l'aggloméré de l'importante commune de Baudour.

Le Rapporteur,

J. DELAET.

Le Président,

P. TACK.