

(1)

(N° 66.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 DÉCEMBRE 1852.

Concession d'un chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre, vers Erquelines⁽¹⁾.

Rapport fait, au nom de la section centrale (2), par M. MERCIER.

MESSIEURS,

Le projet de loi relatif à la concession d'un chemin de fer du bassin du Centre à la Sambre vers Erquelines a été présenté à la Chambre, le 4 novembre dernier; dès le 12 du même mois, les sections en ont fait l'objet de leur examen; toutes l'ont approuvé, les unes à l'unanimité, les autres à une très-forte majorité, moyennant quelques observations et réserves ou propositions, qu'elles ont soumises soit au Gouvernement, soit à la section centrale, et dont nous allons vous rendre compte.

La 1^{re} section exprime le vœu que la ligne du Centre et celle de Mons ou de St-Ghislain vers Maubeuge aient les mêmes chances d'exécution et d'exploitation; elle est d'avis que le cautionnement des concessionnaires doit être versé avant la promulgation de la loi.

Elle demande s'il est bien entendu que, nonobstant la convention du 9 octobre 1852, annexée au projet de loi, le Gouvernement conserve le droit de faire exécuter lui-même le chemin de fer de Mons ou St-Ghislain à Maubeuge.

La 2^e section propose d'ajouter au 2^o de la convention, une clause portant que les conditions de transport ne seront pas moins favorables pour la ligne de Mons à Maubeuge que pour celle du Centre.

Elle émet l'opinion que la loi ne doit être sanctionnée qu'après le dépôt par la compagnie d'une soumission pour l'exécution de la ligne du Couchant de Mons.

La 3^e section voudrait que les deux lignes fussent exécutées à la fois.

(1) Projet de loi, n° 12.

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

Elle fait la même observation que la 1^{re} section relativement au cautionnement.

La 4^e section demande : 1^o Quels seraient les effets présumés de la concurrence entre les deux lignes, si elles formaient des concessions distinctes?

2^o Quels sont les embranchements que l'on a en vue à l'art. 63 du cahier des charges?

3^o Pourquoi le cahier des charges ne contient pas de clause de rachat?

Elle fait en outre les observations suivantes :

A l'art. 37 le mot *généraux* doit être placé après celui *règlements*.

A l'art. 47 le chiffre 51 doit être substitué au chiffre 30.

Elle demande des renseignements sur l'utilité et la portée de l'art. 71.

La 5^e section demande des explications sur le 2^o de la convention annexée au projet de loi ; en attendant elle s'abstient sur cette clause.

La 6^e adopte le projet sans observation.

Il résulte des procès-verbaux des sections qu'une crainte les a particulièrement préoccupées, celle du préjudice qu'entraînerait, pour l'un des centres industriels qui sont en cause, l'inexécution de la ligne qui doit faciliter ses exportations.

En donnant, sous cette seule réserve, leur adhésion au projet de loi, elles ont fait preuve d'impartialité et ont montré qu'elles voulaient réaliser la pensée du législateur de 1845 qui, dans le même esprit d'équité, a décrété deux voies de communication, l'une du centre aboutissant à la Sambre vers Erquelines, l'autre de Mons par la vallée de la Trouille également à la Sambre.

Aucune réclamation n'était parvenue à la Chambre au sujet de ce projet, avant les délibérations des sections ; il est à remarquer qu'elles ont en quelque sorte été au-devant des objections, en chargeant leurs rapporteurs de demander des éclaircissements, en section centrale, sur la clause qui est relative au chemin de fer de Mons ou Saint-Ghislain à la frontière de France vers Maubeuge, et dont la portée ne paraissait pas suffisamment déterminée.

Ce fut à partir du 16 novembre que parvinrent à la Chambre les diverses pétitions dont nous croyons devoir donner l'analyse, afin que la Chambre soit suffisamment éclairée sur les intérêts et les prétentions des parties qui sont en cause. Ces pétitions ont été renvoyées à la section centrale par décisions de la Chambre des 16, 19 et 23 novembre 1852 ; savoir :

La pétition de la chambre de commerce et des fabriques de l'arrondissement de Mons, qui exprime la crainte que le chemin de fer de Mons à Haumont ne soit pas exécuté par MM. le baron de Wyckerslooth et consorts ; cette compagnie, d'après elle, a intérêt à s'assurer les moyens d'arrêter à jamais l'établissement de cette voie ; la chambre de commerce prétend que le chemin de Manage à Mons étant ouvert et celui de Mons à Haumont étant construit, il serait satisfait à tous les besoins du Centre ; elle demande de modifier le projet de loi de manière qu'il impose formellement à MM. le baron de Wyckerslooth et consorts l'obligation de construire le chemin de fer de Mons à Maubeuge simultanément avec celui de Manage à Erquelines et celle de verser au trésor, pour garantie de l'accomplissement de cette obligation, un cautionnement dont la hauteur doit être de nature à dissiper tout doute sur l'exécution des deux lignes ;

Celle des exploitants des houillères du bassin de Mons, qui présente les mêmes

considérations que la chambre de commerce et des fabriques de l'arrondissement de Mons. D'après eux, MM. le baron de Wyckerslooth et consorts, en exigeant la préférence mentionnée au 2^o de la convention annexée au projet de loi, sans prendre aucun engagement envers l'État, annoncent clairement l'intention de ne pas en faire usage; en résumé, ils demandent que la Chambre refuse son approbation au chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquelines ;

Celle du conseil communal de la ville de Mons, qui exprime les mêmes appréhensions que la chambre de commerce et les exploitants des houillères du couchant de Mons sur la non-exécution du chemin de fer de Mons à Haumont; il demande que des dispositions précises soient insérées dans la loi pour assurer d'une manière irréfragable cette exécution, en exigeant expressément que les deux chemins de Manage à Erquelines et de Mons à Haumont soient construits simultanément et que les concessionnaires versent un cautionnement suffisant;

Celle de M. Letoret, informant la Chambre que, dans les premiers jours du mois d'août dernier, il a adressé à M. le Ministre des Travaux Publics le projet complet du chemin de fer de Mons à Haumont; que, depuis lors, il a satisfait à toutes les demandes qui lui ont été faites par le corps des ponts et chaussées; qu'enfin l'instruction de sa demande est complète et qu'il ne reste plus que la décision à prendre; il invoque en faveur de la compagnie qu'il représente le droit de priorité; il conteste au chemin de fer de Manage à Erquelines un caractère d'utilité publique et fait observer qu'il serait contre tous les précédents que l'accessoire pût emporter le principal; il demande le rejet de la préférence accordée par le n° 2 de la convention annexée au projet de loi;

Celle de M. Imbault, exposant en son nom et en celui de ses coassociés que, dès le 3 juillet dernier, une demande a été déposée à l'effet d'obtenir la concession du chemin de fer de Mons à Maubeuge; que l'instruction en a été suivie depuis cette époque et était sur le point d'être terminée lorsque le projet de loi, dont nous nous occupons, fut présenté à la Chambre. La compagnie qu'il représente était, dit-il, sur le point d'obtenir la concession en France de la partie du chemin de Mons à Haumont qui doit s'exécuter sur le territoire de ce pays; il affirme qu'au moyen des tarifs soumissionnés par cette compagnie, les frais de transport des charbons du Centre jusqu'à Haumont seront absolument les mêmes, soit qu'ils suivent la voie projetée de Manage à Erquelines et le chemin du nord d'Erquelines à Haumont, soit qu'ils empruntent le chemin de Manage à Mons et celui de Mons à Haumont; il conclut, en demandant le rejet de la condition de préférence, présentée en faveur des concessionnaires du chemin de Manage à Erquelines, la regardant comme constituant un privilège et une injustice;

Celle de MM. Warocqué, de Quanter et autres membres du comité houiller du Centre qui insistent sur l'utilité du chemin de fer de Manage à Erquelines, décrété par la loi du 20 décembre 1851, dont il est évident, à leurs yeux, que divers réclameurs veulent empêcher l'établissement. Les deux chemins de fer projetés, disent-ils, sont destinés à desservir des centres industriels importants; ils font observer qu'il est vrai que l'établissement d'un chemin de fer de Mons à Maubeuge serait de nature à créer à celui de Manage à Erquelines une concurrence ruineuse, mais seulement dans le cas où les deux lignes ne seraient pas exploitées par la même compagnie; ils indiquent des concessions où des clauses conserva-

toires de cette nature ont été insérées dans les cahiers des charges ; ils ajoutent que, si des demandes sérieuses sont réellement faites pour obtenir la concession du chemin de fer de Mons à Maubeuge, ce chemin doit se faire, puisque dans ce cas le Gouvernement a le droit de convertir la clause facultative en clause obligatoire, en mettant les concessionnaires en demeure d'exécuter ; ils joignent à leur réclamation une annexe faisant ressortir que le prix de transport par le chemin de fer de Manage à Erquelines serait inférieur de fr. 1-70 et non de fr. 0-02. comme le prétendent leurs adversaires, à celui qu'on devrait acquitter en prenant la direction de Manage à Mons et de Mons à Maubeuge ; ils demandent l'adoption du projet de loi.

Tel était l'état des choses lorsqu'eurent lieu les premières délibérations de la section centrale, le 25 novembre dernier.

La section centrale, après avoir pris connaissance des procès-verbaux des sections et des pétitions mentionnées plus haut, jugea nécessaire d'entendre M. le Ministre des Travaux Publics, qui lui donna des explications tant sur les observations des sections et des pétitionnaires que sur celles qui lui furent présentées dans le cours de la séance.

La principale de ces observations, celle qui domine toute la question, s'applique au défaut de garantie suffisante de l'exécution de la ligne de Mons ou Saint-Ghislain à Maubeuge. Comme nous l'avons déjà fait remarquer, c'est sur ce point que s'est portée la sollicitude de la plupart des sections ; il en est de même des craintes exprimées par les pétitions parvenues à la Chambre avant le 25 novembre.

M. le Ministre des Travaux Publics fit, à cet égard, la déclaration expresse que l'exécution de la ligne de Mons ou Saint-Ghislain à Haumont deviendrait obligatoire, tout aussi bien que celle de Manage à Erquelines ; que si elle n'est pas immédiatement décrétée, il n'en a pas moins l'intention de la concéder, et même de choisir la direction qui permet d'y relier les charbonnages du haut et bas Flénu et de Saint-Ghislain ; trois circonstances s'opposent à une conclusion immédiate : la première, c'est que les études du tracé ne sont pas faites ; la deuxième, c'est qu'il faut s'entendre avec le Gouvernement français, pour la partie de cette ligne qui passe sur son territoire, et la troisième, c'est que le Gouvernement n'a pas encore pris de résolution sur la question de savoir si elle ne sera pas construite aux frais de l'État, la convention du 9 octobre n'étant pas exclusive de ce droit.

M. le Ministre ajoute qu'il ne peut considérer comme sérieuse la crainte exprimée que, si la compagnie Wyckerslooth et consorts est chargée de la construction de la ligne de Mons à la frontière belge, son prolongement sur le territoire français ne soit pas concédé ; les communications se font partout où elles sont réclamées par de grands intérêts. Comme témoignage de son désir de rassurer tous les pétitionnaires, il propose d'ajouter à la loi un art. 2 ainsi conçu :

« Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions du cahier des charges, relatives au chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquelines, un chemin de fer de Mons ou Saint-Ghislain à la frontière, vers Maubeuge ou Haumont. »

Et au 1^{er} § du 2^o de la convention du 9 octobre 1850, la clause suivante :

« Les comparants d'autre part s'engagent, du reste, à exécuter le chemin de fer

à leurs frais, risques et périls, si le Gouvernement le leur concède sur le pied des clauses et conditions admises pour le chemin de fer du Centre à la Sambre, vers Erquelines. »

Il est à remarquer que le Gouvernement a suivi, pour la rédaction de l'amendement qui devient l'art. 2 du projet de loi, la formule ordinairement usitée en pareil cas.

Quant à la clause ajoutée au 2^o de la convention, elle constitue un engagement formel de la part des concessionnaires, qui n'est pas exclusif de conditions plus favorables que celles qui résultent du cahier des charges.

En ce qui concerne le cautionnement, M. le Ministre des Travaux Publics fait observer qu'aux termes de l'art. 7 de la loi du 20 décembre 1851, il ne doit être fourni que dans les trois mois de la convention provisoire et avant la signature de l'arrêté de concession. Il n'y aura, dit-il, de concessionnaire définitif qu'après le versement du cautionnement et justification du versement du capital social à concurrence de 50 p. %.

Au sujet de la concurrence qui s'établirait entre les deux lignes si elles étaient entre des mains rivales, M. le Ministre n'hésite pas à émettre l'opinion qu'elle serait ruineuse pour les concessionnaires.

En réponse à une observation de la 4^e section, il fait connaître que l'art. 63 a en vue l'embranchement de la Louvière aux Écaussines.

Il adopte les rectifications indiquées par la même section aux art. 57 et 47 du cahier des charges.

Il fait observer qu'une clause de rachat du chemin de fer n'a été insérée que très-rarement dans les cahiers des charges; qu'il n'y en a que deux exemples, savoir : pour le chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas vers Breda et celui de Dendre et Waes.

Quant à l'art. 71, les dispositions qu'il renferme sont de droit; toutefois il n'y a pas d'inconvénients à les laisser subsister dans le cahier des charges; il est évident du reste que l'exercice de la faculté qui y est exprimée ne peut donner lieu à aucune indemnité.

Après la communication des amendements que nous venons d'indiquer, plusieurs pétitions sont encore parvenues à la Chambre, et renvoyées à la section centrale, par diverses décisions des 26 et 30 novembre et des 1^{er} et 4 décembre 1852; savoir :

Celle de la Société Générale et de M. le baron J. de Rothschild; elle a pour objet de soumettre à la Chambre une proposition, présentée comme étant de nature à concilier tous les intérêts engagés dans la question; cette compagnie réclame la préférence pour une demande de concession du seul chemin de fer de Mons à la frontière de France vers Maubeuge ou Haumont.

Elle fait remarquer qu'en assurant à cette ligne seule les transports provenant des deux bassins, les péages peuvent être modérés par suite d'une économie de près de moitié sur les frais de construction; elle promet aux charbonnages du Centre, comme conséquence de cette combinaison nouvelle, une réduction de 15 1/2 p. % sur le péage qui serait exigé pour les transports des houilles par le chemin de fer du Centre jusqu'à Haumont, lieu de grande communication et d'embarquement facile sur la Sambre; le péage total et uniforme serait, selon les

pétitionnaires, pour cette destination, de fr. 5-74 par tonneau, d'après le projet de loi ; elle propose d'effectuer ce transport à raison de fr. 5-24, si la ligne de Mons à la Sambre est seule concédée.

Aux charbonnages du Couchant de Mons, elle offre le transport de leurs produits jusqu'à Haumont, moyennant un péage de 7 centimes par tonne-kilomètre sur la ligne nouvelle à construire;

Celle des exploitants du couchant de Mons, qui demandent que l'exécution d'un chemin de fer de Manage à Erquelines et celle d'un chemin de Mons à Maubeuge, fassent l'objet de deux concessions distinctes.

Celle de la chambre de commerce et des fabriques de l'arrondissement de Mons, tendant au même but que la précédente, et à ce que la Chambre amende la loi dans ce sens que la ligne de Mons à la frontière belge soit mise en adjudication publique avec rabais sur le péage ;

Celle du conseil communal de Mons, demandant que l'alternative entre un chemin de fer de Saint-Ghislain à Maubeuge et un chemin de fer de Mons à Maubeuge ne soit pas maintenue dans la loi, et que l'obligation imposée à la compagnie concessionnaire porte exclusivement sur le chemin de fer de Mons à Maubeuge. Ce conseil émet le vœu que la Législature ordonne que le chemin de fer de Mons à la frontière de France soit construit par l'État ; il pense que, si les Chambres ne veulent pas autoriser la dépense de trois millions, jugée nécessaire à cette loi, la concession pourrait être accordée à la Société Générale et à M. le baron de Rothschild, qui seuls offrent de prendre Mons pour point de départ ; si cette combinaison ne pouvait pas être adoptée, il voudrait que les deux lignes fussent mises en adjudication publique au rabais, tant du terme de la concession que du montant du péage, et que les concessionnaires fussent tenus de verser préalablement à toute soumission un cautionnement d'un million de francs. Quelle que soit la combinaison adoptée, le conseil prie instamment la Chambre de décider que le chemin de fer destiné à joindre le bassin houiller de Mons à la Sambre soit exécuté simultanément avec celui de Manage à Erquelines et qu'il prenne la direction de Cuesmes et Frameries ;

Celle du conseil communal de Frameries, qui prie la Chambre d'accorder à la Société Générale et à M. le baron de Rothschild la concession du chemin de fer de Mons à Haumont et demande subsidiairement que, si cette ligne est concédée à MM. le baron de Wyckerslooth et consorts, elle soit exécutée simultanément avec celle de Manage à Erquelines.

Celle du conseil communal de la ville de Binche protestant contre les propositions qui ont pour objet d'empêcher la construction du chemin de fer de Manage à Erquelines ; ce conseil fait remarquer qu'outre les intérêts bien connus des charbonnages du Centre il y en a beaucoup d'autres qui réclament cette voie de communication. Il demande que la construction des chemins de fer de Manage à Erquelines et de Mons à Haumont soit confiée à un seul concessionnaire avec obligation de les exécuter simultanément ;

Celle des industriels de la ville de Binche insistant pour que les Chambres adoptent le projet présenté par le Gouvernement pour la construction d'un chemin de fer de Manage à Erquelines ; ils exposent à l'appui de cette demande que la ville de Binche a une population de sept mille habitants, que les communes

environnantes sont des plus populeuses. Cette ville, disent les pétitionnaires, possède un grand nombre d'établissements industriels, entre autres cinq moulins à vapeur, plus de vingt tanneries ou corroyeries en activité; leur commerce de céréales est très-considérable; ses foires sont les plus fréquentées du pays; enfin son industrie et son commerce donnent lieu à un roulement de transport de plus de vingt millions de kilogrammes.

Les propositions de la Société Générale et de M. le baron J. de Rothschild que nous avons exposées plus haut, ont d'abord appelé l'attention de la section centrale.

Tous les intérêts qui sont en cause seraient-ils satisfaits par la réalisation de ce projet, comme l'allèguent ses auteurs?

Offre-t-il dans son ensemble plus d'avantages que celui qui a été présenté par le Gouvernement?

Telles sont les questions que la section centrale avait à résoudre et sur lesquelles devaient porter ses débats.

Un honorable membre se prononce pour l'adoption de la proposition de la Société Générale et de M. le baron de Rothschild; et, subsidiairement, pour la mise en adjudication des deux lignes séparément. Selon lui, la préférence accordée à MM. le baron de Wyckerslooth et consorts n'aurait d'autre effet que de mettre obstacle à l'exécution de la ligne de Mons à Maubeuge; cette préférence est inexplicable à ses yeux; en tout cas, elle est injuste et contraire à l'intérêt général; on veut sacrifier une ligne utile et productive à une autre qui ne peut trouver en elle-même ses éléments d'existence. Il ne s'oppose pas, dit-il, à la construction de la voie de Manage à Erquelinnes, mais il ne veut pas de privilège; il ne veut pas que le bassin houiller du Couchant soit à la discrétion du bassin du Centre qui a des intérêts rivaux; il signale le danger que cette voie pourrait offrir au point de vue de la défense du pays, la stratégie voulant que les grandes communications passent sous le canon des places fortes; ce chemin présenterait, en outre, l'inconvénient de porter préjudice à des droits acquis par une société, en détournant des transports qui appartiennent aujourd'hui à la ligne de Manage à Mons; Mons devait être mis en communication avec la Sambre, au moyen d'un canal; le canal n'a pas été construit; le Centre, au contraire, a obtenu le chemin de fer de Manage à Mons, qui est en exploitation et qui lui donne accès au canal de Mons à Condé; il est satisfait par là aux intérêts houillers;

Sans nier les avantages du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes, il trouve qu'on en a exagéré l'importance. Les conditions offertes par la Société Générale et M. de Rothschild sont d'ailleurs très-favorables à l'exportation des produits du Centre, qui prend une large place sur le marché intérieur, tandis que le couchant de Mons doit trouver son principal débouché à l'étranger. Cet honorable membre a d'ailleurs développé et appuyé avec force toutes les objections qu'ont fait valoir contre le projet les pétitionnaires dont les réclamations ont été analysées.

D'autres honorables membres entrent dans diverses considérations en faveur du projet du Gouvernement, tel qu'il est amendé par M. le Ministre des Travaux Publics; elles concernent principalement les intérêts multiples qui se rattachent à la ligne de Manage à Erquelinnes, la comparaison des péages dans les deux

systèmes qui sont en cause, et l'étendue respective des deux lignes de Manage à Haumont par Erquelines, et de Manage à la même destination par Mons.

Ce serait à tort, disent ces derniers membres, qu'on prétendrait que l'utilité du chemin de fer de Manage à Erquelines se borne au seul transport des houilles destinées à l'exportation; il traverse des populations considérables, et notamment la ville de Binche qui, ainsi que les pétitionnaires le font remarquer, possède un grand nombre d'établissements industriels, fait un commerce fort important et a des foires très-fréquentées. D'un autre côté, jamais il ne s'est agi du chemin de fer de Manage à Erquelines sans qu'on ait considéré, comme son corollaire nécessaire, le raccordement de ce chemin à celui de Sambre-et-Meuse; différents tracés de ce raccordement ont été faits, se dirigeant tous par Thuin vers Thy-le-Château; ce raccordement est d'une importance majeure pour le bassin du Centre, qui aura par ce moyen une voie directe pour le transport de ses coques jusqu'aux établissements métallurgiques situés à proximité des minières le long du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse. Ces usines s'approvisionnent déjà, en partie, des produits du Centre, malgré les frais énormes de transport auxquels donne lieu le détour par Charleroy. Il est évident d'ailleurs que, par le chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, un nouveau marché très-important serait ouvert aux produits du Centre, non-seulement à l'intérieur dans toutes les localités desservies par ce chemin nouveau, mais surtout dans l'Est de la France, alors que le chemin de fer sera achevé jusqu'à Vireux, c'est-à-dire lorsqu'il aura opéré la jonction complète de la Sambre à la Meuse; les waggons vides seraient utilisés avantageusement, au retour, pour le transport des fontes nécessaires aux nombreuses usines métallurgiques du Centre qui maintenant doivent diriger leurs transports par l'Allemagne, c'est-à-dire dans des conditions excessivement énormes.

Il est d'ailleurs à observer que la consommation annuelle de bois, dans les établissements du Centre, s'élève au moins à une valeur de 1,000,000 de francs; les frais de transport augmentent de plus du quart le prix des bois rendus au lieu de consommation; les transports par le chemin de fer réduiraient ces frais dans une énorme proportion.

En ce qui concerne les frais de transport dans les deux systèmes, les mêmes membres font remarquer que les comparaisons établies dans la pétition de la Société Générale et M. le baron de Rothschild reposent sur une base fautive, en ce qu'elles ne s'appliquent qu'au *maximum* du tarif du chemin de fer projeté de Manage à Erquelines, et qu'elles sont fondées sur la supposition que les transports se feront par chemin de fer de Manage à Haumont, tandis que la plupart ne suivront cette voie que jusqu'à Erquelines et de ce point prendront la Sambre pour arriver à leur destination. Comme le péage de la rivière est beaucoup moins élevé que celui du chemin de fer, il s'ensuit que les frais de transport, portés au *maximum*, seront inférieurs, d'au moins 41 centimes par tonne, aux prix offerts par la Société Générale et M. le baron J. de Rothschild, pour le parcours de Manage à Haumont par Mons; d'un autre côté, ces honorables membres établissent que la longueur du parcours est plus considérable par Mons que par Erquelines pour les transports par chemin de fer: ils présentent les faits de la manière suivante :

Il y a du Centre à Mons	22	kilomètres.
Traversée de Mons	4	»
De Mons à Haumont	24	»
	<hr/>	
	47	»

Et de l'autre côté :

Chemin de fer industriel (Mons à Manage)	4	kilomètres.
Ligne du Centre à Erquelinnes	22	»
D'Erquelinnes à Haumont.	15	»
	<hr/>	
	41	»

Cette différence de 6 kilomètres est à leurs yeux un fait important pour les charbonnages du Centre ; jamais elle ne disparaîtra, tandis qu'au premier abaissement des tarifs, au premier progrès ultérieur des chemins de fer, toutes les combinaisons qu'on trouverait aujourd'hui pour paraître donner satisfaction au Centre, au point de vue exclusif de l'exportation des charbons, seront complètement renversées.

Au reproche fait à la compagnie Wyckerslooth et consorts de n'avoir pas, comme exploitants, un intérêt préexistant à la construction des lignes projetées, ces honorables membres répondent que c'est précisément ce qui place cette compagnie dans des conditions d'impartialité qui doivent rassurer tous les intérêts ; elle n'est pas plus du Centre que du Couchant de Mons, puisqu'elle ne possède des établissements houillers ni d'un côté ni de l'autre ; lorsqu'au contraire, les principaux exploitants d'un des bassins deviennent eux-mêmes concessionnaires et peuvent disposer des capitaux nécessaires pour conserver toujours dans l'exploitation du chemin de fer, une influence prépondérante, on conçoit que les intérêts rivaux s'alarment et se croient exposés à des préférences qui leur seront préjudiciables.

Les deux concessions ne peuvent être séparées, parce qu'au moyen d'un arrangement entre les compagnies concessionnaires des chemins de Manage à Mons et de Mons à frontière de France vers Maubeuge, les transports des produits du Centre seraient, en grande partie, attirés vers cette dernière ligne, par des réductions de péage qui seraient faites en vue d'une concurrence à détruire et que, dans cette prévision, personne ne voudrait se hasarder à construire le chemin de Manage à Erquelinnes.

On blesserait, dit-on, des droits acquis par la compagnie du chemin de fer de Manage à Mons ; mais on oublie qu'en 1843, avant la construction de cette ligne, le chemin de Manage à Erquelinnes était concédé à MM. Bischoffsheim et consorts et que, par conséquent, l'éventualité de la construction et de l'exploitation de cette voie était prévue par les intéressés.

Quant à la question stratégique, soulevée par l'un des pétitionnaires et reproduite par un honorable membre, la section centrale n'est pas compétente pour l'apprécier ; toutefois, elle ne doute pas que le Département de la Guerre ait été consulté à cet égard aux différentes époques où le chemin de fer de Manage à Erquelinnes a été décrété ; elle pense, au surplus, qu'il n'est rien de plus facile que de rendre un chemin de fer impraticable en cas de danger imminent.

En résumé, la majorité de la section centrale, après avoir examiné la question sous ses différentes faces, a été d'avis que tous les intérêts qui sont en cause n'obtiendraient pas satisfaction par la réalisation du projet de la Société Générale et de M. le baron de Rothschild, et qu'il y a lieu de donner la préférence à celui du Gouvernement, tel qu'il est amendé, comme faisant atteindre plus complètement ce but ; elle n'a pas cru qu'il y eût lieu de repousser aujourd'hui l'exécution d'un chemin de fer décrété par la Législature, non-seulement en 1843, en même temps qu'une voie de Mons à la Sambre, mais encore en 1851, et, comme l'a rappelé M. le Ministre des Travaux Publics, sollicité avec instance par le conseil provincial du Hainaut qui, dans ses sessions de 1848, 1849, 1850 et 1851, présenta à cette fin des adresses successives au Roi et aux Chambres. Cependant, pour apaiser les craintes et les scrupules qui se sont encore manifestés depuis que les amendements du Gouvernement sont connus des intéressés, la section centrale a réclamé de nouveau la présence de M. le Ministre des Travaux Publics.

Aux demandes faites par plusieurs honorables membres, ce haut fonctionnaire répondit catégoriquement :

1° Que le Gouvernement n'a pas le moindre doute que le chemin de fer de Mons ou Saint-Ghislain vers Maubeuge soit déclaré d'utilité publique, et qu'il n'y avait plus actuellement d'autre demande en concession de cette voie que celle qui prend Mons pour point de départ ;

2° Que, dans sa pensée, ce point de départ sera adopté ; que, cependant, les études n'étant pas faites et le Département de la Guerre n'ayant pas encore été consulté sur cet objet, au point de vue stratégique, le Gouvernement ne pouvait encore prendre d'engagement formel à cet égard ;

3° Que l'adjudication publique de cette voie ne serait pas exclusive du droit de préférence mentionné au n° 2 de la convention annexée au projet de loi ;

4° Qu'il admet, comme devant être insérée dans le cahier des charges pour la concession du chemin de fer de Mons ou Saint-Ghislain à Maubeuge, une disposition semblable à celle qui se trouve au § 2 de l'art. 55 du cahier des charges pour la concession du chemin de fer des charbonnages du Centre à Manage et à Mons, en date du 19 juin 1845 (*Moniteur belge*, 2^e semestre 1845, page 1993) ; elle serait ainsi conçue :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une Société dût suivre une partie du tracé de la ligne de Mons ou Saint-Ghislain à la frontière belge vers Maubeuge, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts. »

Après ces explications, la section centrale a procédé au vote sur le projet de loi, tel qu'il est amendé par M. le Ministre des Travaux Publics, et moyennant les changements à apporter, d'après ce qui précède, à la convention du 9 octobre 1852 ainsi qu'au cahier des charges y annexé.

Le projet ainsi modifié a été adopté par six voix contre une.

Le rapport de la section centrale était terminé lorsque, par deux décisions du 7 décembre, la Chambre lui renvoya une pétition par laquelle les sieurs Warocqué, Gravez et autres membres du Comité houiller du Centre présentent

de nouvelles observations en faveur de l'exécution du chemin de fer de Manage à Erquelines, ainsi que deux délibérations des conseils communaux de Merbes-lez-Château, Morlanwelz, Peissant, Haulchin, Carnières, Estinnes-au-Mont, Perennes-lez-Binche, Battignies, Ressaix et Waudrez.

Les pétitionnaires entrent dans de nombreux détails pour démontrer l'utilité du chemin de fer de Manage à Erquelines, sous différents rapports. Nous ne pouvons reproduire toutes les considérations qu'ils exposent à cet effet; il en est quelques-unes qui ont déjà été présentées, soit par d'autres intéressés, soit par des membres de la section centrale; parmi les autres, nous signalons les suivantes :

Pour soutenir la lutte contre les houilles anglaises et françaises sur le marché étranger, le Centre s'est efforcé de trouver, dans les facilités du transport, une compensation aux conditions d'infériorité, dans lesquelles il se trouve vis-à-vis de ses concurrents. Le Bassin du Couchant, disent les pétitionnaires, est desservi par le canal de Mons à Condé et par le chemin de fer du Nord; celui de Charleroy, par la Sambre canalisée, le chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse et la voie d'Erquelines; le Centre seul reste privé du bienfait de la navigation intérieure, au moins dans ses rapports avec la France.

Le prolongement du chemin de fer de Creil à la frontière belge par St-Quentin est destiné à opérer de grands résultats pour les exportations de houille.

Nos trois bassins ont un égal intérêt à se mettre en contact avec cette nouvelle voie: Charleroy est déjà satisfait par la construction du chemin de fer d'Erquelines; le Couchant et le Centre réclament le même avantage; mais le bassin de Mons cherche à entraver la construction des chemins de fer de Manage à la frontière vers Erquelines, en contestant son utilité, tandis que le Centre, au contraire, n'élève pas de doute sur l'importance du railway de Mons à Maubeuge.

Les pétitionnaires présentent des chiffres dont ils font ressortir qu'en suivant les chemins de fer du Centre à Erquelines et de ce dernier point à Haumont, les frais de transports ne s'élèveront qu'à fr. 2-98, c'est-à-dire à fr. 0-26 au-dessous du taux de fr. 3-24 offert par la Société Générale et M. de Rothschild.

La substitution de la voie de Manage à Haumont par Mons à celle de Manage à la même destination par Erquelines, serait surtout désastreuse pour les diverses exploitations qui se trouvent à l'extrémité du bassin du Centre; le principal obstacle au développement des houillères de Piéton-Campagne, du Bois-des-Vallées, de Saint-Éloy à Carnières, de Mons-Saint-Aldegonde et de Peronne, git dans le défaut ou l'imperfection des voies de communication; l'exécution du chemin de fer de Manage à Erquelines est appelé à leur donner satisfaction.

Cette voie doit, en outre, traverser le plateau ferrugineux dont la Bussière forme le point central; à côté des banes de marbre dont l'exploitation forme la principale ressource de ces contrées, s'étendent des dépôts sidérurgiques d'une grande richesse. Les minéraux qu'on en extrait sont aujourd'hui transportés à grands frais, ce qui restreint l'exploitation de ces dépôts.

Toutes les pétitions adressées à la Chambre, concernant le projet, resteront déposées sur le bureau, pendant la discussion; la section centrale propose, en outre, de les renvoyer ultérieurement à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,
MERCIER.

Le Président,
N.-J.-A. DELFOSSE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention conclue, le _____ entre le Ministre des Travaux Publics et les sieurs baron François-Jean de Wyckerslooth de Weerdesteyn et consorts, pour la concession d'un chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquennes, est approuvée en ce qui regarde la stipulation *sub* n° 2, soumise à la ratification de la Législature.

ART. 2.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions du cahier des charges, relatives au chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquennes, un chemin de fer de Mons ou Saint-Ghislain à la frontière, vers Maubeuge ou Hautmont.

CONVENTION AMENDÉE.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Émile Van Hoorebeke, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et d'autre part,

M. le baron François-Jean de Wyckerslooth de Weerdesteyn,

M. Charles-Ferdinand comte d'Auxy,

M. le lieutenant-colonel baron Auguste Goethals, aide-de-camp de Son Altesse Royale Monseigneur le duc de Brabant,

M. Ernest-Henri Brugmann, banquier,

A été reconnu et stipulé ce qui suit :

Les comparants de seconde part ont demandé au Gouvernement la concession du chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquennes, dont la construction a été décrétée par l'art. 7 de la loi du 20 décembre dernier, et qu'ils ont offert d'exécuter à leurs frais, risques et périls, en fournissant à cet effet tous les fonds nécessaires, mais seulement aux conditions suivantes, savoir :

1° Que cette concession leur sera accordée sur pied du cahier des charges arrêté entre parties, le 9 octobre 1852, dont un exemplaire, signé par elles, demeurera annexé à chacun des doubles de la présente convention, et dont, par suite, les stipulations seront obligatoires pour les parties tout comme si elles s'y trouvaient insérées ;

2° Que, dans le cas où un chemin de fer de Mons ou de Saint-Ghislain à Maubeuge ou à Haumont serait décrété d'utilité publique, le Gouvernement serait obligé, à conditions égales, de leur en accorder la concession, de préférence à tout autre soumissionnaire.

Les comparants d'autre part s'engagent du reste à exécuter ce chemin de fer à leurs frais, risques et périls, si le Gouvernement le lui concède sur le pied des clauses et conditions admises pour le chemin de fer du Centre à la Sambre vers Erquennes.

S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût suivre une partie du tracé de la ligne de Mons ou Saint-Ghislain, à la frontière belge vers Maubeuge, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes, et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à payer de gré à gré ou à dire d'experts.

De son côté, le Gouvernement a accepté les conditions proposées ci-dessus, mais toutefois sous réserve de l'approbation des Chambres législatives, quant à celle cotée sub numéro deux.

En conséquence les conventions suivantes sont arrêtées entre parties :

ARR. 1^{er}. La concession du chemin de fer décrété par l'art. 7 de la loi du 20 dé-

cembre 1854, est accordée aux soussignés de seconde part, aux conditions et sous la réserve qui viennent d'être dites.

ART. 2. Le Gouvernement s'oblige à soumettre la présente convention à l'approbation des Chambres, quant à la condition relative au chemin de Mons à Maubeuge, dans le courant de la session actuelle.

ART. 3. Si les Chambres refusaient d'approuver cette condition, la présente convention dont entretemps la force obligatoire demeure suspendue, sera regardée comme non avenue : dans le cas contraire, elle prendra date quant aux effets dont elle est susceptible et notamment quant au versement du cautionnement exigé par les art. 6 et 7 du cahier des charges, du jour où la ratification législative aura été obtenue.

Ainsi fait en double et signé à Bruxelles, le

mil huit cent cinquante-deux.

BON DE WYCKERSLOOTH DE WEERDESTEYN.

EM. VAN HOOREBERE.

C.-F. C^{te} D'AUXY.

AUG. GOETHALS.

E.-H. BRUGMANN.
