

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 JUIN 1869.

Crédit de 4,300,000 au Département des Travaux Publics pour la construction d'un chemin de fer de Blaton à Ath (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La loi du 28 mai 1856 avait autorisé le Gouvernement à concéder la construction et l'exploitation de trois lignes de chemin de fer partant de Saint-Ghislain, et aboutissant, la première à la station d'Ath, la seconde à la station d'Audenarde du chemin de fer d'Audenarde vers Gand, et la troisième à la station de Tournai.

Ces lignes de chemin de fer, disait l'exposé des motifs, avaient notamment pour but de mettre les charbonnages du couchant de Mons, plus directement qu'ils ne l'étaient par les lignes existantes, en communication avec les deux Flandres et la vallée de la Dendre. Or, il avait été entendu, ainsi qu'on l'a démontré à la Chambre lors de la discussion récente du budget des Travaux Publics pour 1869, que l'un de ces chemins de fer devait rattacher au réseau de l'État des communes importantes du canton de Quevaucamps et de la vallée de la Hunelle. Cependant, par une étrange contradiction de ce même exposé des motifs, la longueur indiquée de ce dernier tronçon ne pouvait excéder 21 kilomètres, condition pour ainsi dire irréalisable dans l'application, et qui devait forcer le concessionnaire à suivre, pour son tracé, une ligne mathématiquement droite, et à ne tenir, par conséquent, aucun compte des engagements pris vis-à-vis des communes dont

(1) Projet de loi, n° 190.

(2) La commission était composée de MM. MOREAU, président, JOURET, DESCAMPS, BRACONIER, LE HARDY DE BEAULIEU, JONET et COUVREUR.

nous venons de parler. Ces faits posés, les localités situées sur le parcours du chemin de fer en ligne droite revendiquèrent avec énergie la réalisation des avantages que semblait devoir leur assurer le tracé implicitement indiqué dans l'exposé des motifs de la loi de 1856, et leurs prétentions furent vivement appuyées par les exploitants du couchant de Mons, dont le trafic avec la vallée de la Dendre devenait, de cette manière, plus facile et plus avantageux.

D'ailleurs, le Gouvernement lui-même, qui exploite aujourd'hui les diverses lignes qui viennent se relier à Ath, créait ainsi à son exploitation des affluents directs et d'une importance incontestable.

C'est dans cette pensée que, conformément à la déclaration faite par M. le Ministre des Travaux Publics dans la séance du 22 avril dernier, le Gouvernement a imposé aux concessionnaires de Hainaut-Flandres l'obligation de construire en ligne droite, c'est-à-dire par Chièvres et Baudour, la section d'Ath à Saint-Ghislain.

D'autre part, le Gouvernement a reconnu qu'il pouvait, tout en donnant satisfaction aux nombreuses populations du canton de Quevaucamps et de la vallée de la Hunelle, qui attendent depuis plus de treize ans l'exécution des engagements pris vis-à-vis d'elles, établir à très-peu de frais, à travers une contrée remarquable par la richesse de son sol et par les produits de son industrie, une voie ferrée qui constituera également, pour son réseau actuel, un affluent considérable. Dans le but de réaliser cette ligne depuis si longtemps attendue, M. le Ministre des Travaux Publics a, dans votre séance du 11 juin, déposé un projet de loi ouvrant à son Département un crédit de 4,500,000 francs. M. le Ministre a, en même temps, fait à la Chambre la proposition qu'elle a acceptée, de constituer en commission spéciale pour l'examen du projet de loi qu'il venait de lui soumettre, la section centrale qui avait examiné le budget des Travaux Publics.

EXAMEN DU PROJET PAR LA COMMISSION.

Un membre de la commission exprime la crainte que l'État ne fasse une concurrence peut-être ruineuse au canal de Blaton à Ath, ce qui lui paraît peu équitable; il appréhende encore que l'exploitation de ce chemin de fer ne soit onéreuse pour l'État; il pense enfin que la construction d'autres lignes pour lesquelles des crédits ont été votés antérieurement devrait avoir la priorité sur celle de la voie projetée.

Un autre membre désire savoir si la ligne directe de Saint-Ghislain à Ath sera construite, et quelles garanties le Gouvernement possède à cet égard.

Les différentes objections élevées contre le projet en question ont été vivement combattues; la construction du canal ne peut être un obstacle à la réalisation d'un projet décrété bien longtemps avant l'établissement de cette première voie de communication; la ligne ferrée qu'il s'agit de construire a été concédée, sinon jusqu'à Blaton, au moins jusqu'à peu de distance de cette localité, par la loi du 28 mai 1856; le canal, au contraire, n'a été décrété que par l'arrêté royal du 8 janvier 1863; les services que sont appelées à rendre ces deux voies de commu-

nication, à travers une contrée très-populeuse et des centres très-rapprochés de consommation, seront, au surplus, suffisamment distincts. Sous le rapport de l'exploitation, il n'y a point à craindre que les capitaux engagés ne soient largement rémunérés. En effet, la voie ferrée à construire, longeant sur presque tout son parcours le canal de Blaton à Ath, utilisera de nombreux excédants d'emprises et n'aura point à supporter d'indemnités pour dépréciation de terrains ; elle rencontrera, en même temps, des dépôts de sable et de silex provenant du creusement du bief de partage du canal, dépôts dont on profitera très-avantageusement pour le ballastage de la voie. Au point de vue de la dépense, le chemin de fer projeté se trouvera dans des conditions tout à fait exceptionnelles, et sera réalisé au prix de 80,000 francs environ par kilomètre, alors que le coût moyen kilométrique des chemins de fer construits par l'État s'élevait, au 31 décembre 1867, à 323,121 francs.

Au point de vue du trafic, les avantages de la ligne nouvelle ne seront pas moins importants ; elle est, en effet, destinée à devenir, dans un avenir peu éloigné, une section de la ligne internationale qui transportera vers la France les produits des carrières de Maffles, d'Attres et de Mévergnies ; elle amènera vers la vallée de la Dendre ceux des carrières de Grandglise et de Baséeles, et ouvrira des débouchés aux bois de construction de Stambruges et aux houilles de Bernisart ; elle fécondera puissamment, en un mot, la richesse des cantons populeux de Chièvres et de Quevaucamps, en assurant à l'État une large rémunération des capitaux qu'il consacrera à cette construction.

Enfin, la réalisation immédiate du projet conçu dans des conditions relativement très-modestes, qui vous est soumis, ne sera certainement point un obstacle à la construction d'autres lignes pour lesquelles des crédits ont été antérieurement votés.

Quant à la construction du chemin de fer en ligne droite, de Saint-Ghislain à Ath, il paraît évident, d'après les considérations que nous avons fait valoir ci-dessus, que le Gouvernement ne peut différer d'en exiger l'exécution ; celui-ci possède, d'ailleurs, des armes suffisantes pour contraindre la société concessionnaire à remplir les engagements qu'elle a contractés ; ces moyens de coercition se trouvent inscrits dans les art. 23 et 24 du cahier des charges, ainsi conçus :

Art. 23. Le Gouvernement pourra déclarer les concessionnaires déchus de leurs droits, s'il n'ont point satisfait aux clauses et conditions du présent cahier des charges dans les délais respectivement prescrits

Art. 24. En cas de déchéance, il sera procédé à l'adjudication de l'entreprise du parachèvement des travaux sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel.

Or, la société concessionnaire de Hainaut-Flandres possédant aujourd'hui 125 kilomètres de voie construite et en partie exploitée, on devra convenir que le Gouvernement est plus que suffisamment armé vis-à-vis de cette compagnie.

L'ajournement proposé de l'examen du projet de loi est rejeté par deux voix contre une et une abstention.

L'ensemble du projet de loi est adopté par deux voix et deux abstentions

Le Rapporteur,
J. DESCAMPS.

Le Président,
A. MOREAU.

