

(1)

(N° 94.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1870.

Chemin de fer de Dour à Quiévrain et embranchements destinés à relier le chemin de fer du Haut et du Bas Flénu à la ligne de Saint-Ghislain.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le Gouvernement soumet à vos délibérations un projet de loi tendant à être autorisé à concéder à la Société anonyme des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut une voie ferrée de Dour à Quiévrain, et deux embranchements destinés à raccorder entre eux les chemins de fer industriels dits du Haut et du Bas Flénu et de Saint-Ghislain.

La Société des bassins houillers du Hainaut est actuellement aux droits des concessionnaires desdits chemins de fer industriels.

La concession de ces chemins de fer remonte à 1835 et 1836. Dans le principe, ils n'avaient été créés que pour rattacher aux rivages du canal de Mons à Condé des exploitations charbonnières d'une partie du bassin du Conchant de Mons; ils étaient construits dans des proportions très-restreintes; ils ne servaient qu'au transport de marchandises pondéreuses (houilles, cokes, marmes, chaux, pierres, etc.); les exploitants étaient tenus de fournir le matériel de transport; la traction se faisait au moyen de chevaux. Plus tard ils ont subi des transformations et reçu des extensions successives.

C'est ainsi que le chemin de fer du Haut et du Bas Flénu est aujourd'hui relié aux stations de Saint-Chislain et de Gemappes, du chemin de fer de l'État, et à la station de Frameries, du chemin de fer de Mons à Haumont, et qu'un service régulier de transport de voyageurs et de marchandises a été établi entre Saint-Ghislain et Frameries; que le chemin de fer de Saint-Ghislain a été raccordé à ladite station de Frameries, et que, sur l'un comme sur l'autre de ces chemins de fer, la traction se fait par locomotives.

Les branches à construire aux termes de la convention conclue le 31 janvier dernier, entre le Gouvernement et la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, sous réserve d'homologation par la Législature, sont destinées à raccorder le chemin de fer de Saint-Ghislain au railway de l'État, à Quiévrain,

et à relier entre elles les lignes du Haut et du Bas Flénu et de Saint-Ghislain, au moyen de deux embranchements partant, l'un de la gare des Produits et se dirigeant vers celle de Paturages, l'autre de la branche de Wasmes, pour aboutir à la gare de formation de la ligne de Saint-Ghislain.

L'exécution du deuxième embranchement n'est que facultative.

Un accord a été établi entre la Société des bassins houillers du Hainaut et les représentants des exploitations charbonnières du Couchant de Mons, pour déterminer les réductions de péages et les avantages à consentir en faveur des transports qui s'effectueront par le chemin de fer de Saint-Ghislain, à l'occasion de la concession de la ligne de Dour à Quiévrain. Les termes de cet accord ont été sanctionnés par la convention et la compagnie contractante s'est engagée à établir un service régulier de voyageurs et de marchandises entre Mons et Quiévrain, qui permettra de desservir les communes de Paturages, Wasmes, Dour et Ellouges.

La nouvelle concession que le Gouvernement demande aujourd'hui à pouvoir octroyer facilitera donc les transports et les communications par voies ferrées dans le Borinage.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

PROJET DE LOI.

Léopold II,

ROI DES BELGES.

À 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, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à concéder, aux clauses et conditions d'une convention, en date du 31 janvier 1870 et du cahier des charges visé par cette convention :

1° Un chemin de fer prenant son origine à la station de Dour, du chemin de fer de Saint-Ghislain, et aboutissant, par la station de Quiévrain du chemin de fer de l'État, à la ligne du chemin de fer français du Nord, à la frontière de France;

2° Deux embranchements de chemins de fer destinés à relier le chemin de fer du Haut et du Bas Flénu à la ligne de Saint-Ghislain, partant, l'un de la gare des Produits, et se dirigeant vers la gare de Pâturages, et l'autre, de la branche de Wasmes, pour aboutir à la gare de formation de la ligne de Saint-Ghislain.

Donné à Bruxelles, le 21 février 1870.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. JAMAR.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Alexandre Jamar, Ministre des Travaux Publics, d'une part;

Et la société anonyme dite Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut, représentée par M. Marius Boulenger, avocat, à Mons, l'un de ses administrateurs, aux termes d'une délégation spéciale du conseil d'administration, en date du 22 janvier courant, ladite société agissant tant en nom propre qu'aux droits de la société concessionnaire du chemin de fer de Saint-Ghislain, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La société contractante s'engage à construire et à exploiter, à ses frais, risques et périls :

1° Un chemin de fer prenant son origine à la station de Dour du chemin de fer de Saint-Ghislain, et aboutissant, par la station de Quiévrain, à la frontière française, à la ligne du Nord français.

Provisoirement et tant que l'exploitation du chemin de fer de l'État ne dépassera pas la station de Quiévrain, la société concessionnaire aura la faculté de ne pas prolonger sa ligne au delà de ladite station.

2° Deux embranchements de chemins de fer, destinés à relier le chemin de fer du Haut et du Bas Flénu à la ligne de Saint-Ghislain, partant, l'un, de la gare des Produits et se dirigeant vers la gare de Pâturages, et l'autre, de la branche de Wasmes, pour aboutir à la gare de formation de la ligne de Saint-Ghislain.

Toutefois, l'exécution du second embranchement n'est que facultative; la société contractante de seconde part sera tenue de déclarer, dans un délai de trois ans, à partir de la date de la concession, si elle entend ou non faire usage des droits que cette concession lui confère.

ART. 2.

La concession du chemin de fer de Dour à Quiévrain est accordée aux clauses et conditions du cahier des charges relatif à la concession et à l'exploitation des chemins de fer concédés en Belgique, approuvé par le Département des Travaux Publics, le 20 février 1866, dont une expédition restera jointe à la présente convention, et sous réserve des modifications et additions apportées à ce cahier des charges par les dispositions indiquées ci-après :

La concession des deux embranchements mentionnés ci-dessus est accordée, à titre d'extension du chemin de fer de Saint-Ghislain, aux clauses et conditions qui régissent actuellement la concession de ce dernier chemin de fer, octroyée par arrêté royal de 9 juillet 1856, et son prolongement jusqu'à la station de Frameries concédé par arrêté royal du 4 août 1856, sous réserve des additions et modifications indiquées ci-après et qui sont applicables tant à la partie en exploitation du chemin de fer de Saint-Ghislain qu'aux embranchements à construire.

ART. 3.

Le chemin de fer de Dour à Quiévrain pourra être raccordé aux voies principales du chemin de fer de l'État, aux abords de la station de Quiévrain.

La société concessionnaire supportera tous les frais d'installation, d'entretien et d'exploitation de la bifurcation et de ses dépendances.

Une convention spéciale réglera, s'il y a lieu, l'usage par la société concessionnaire des voies principales du chemin de fer de l'État, entre la bifurcation et la station de Quiévrain.

ART. 4.

Une convention spéciale déterminera les conditions de l'usage en commun, de l'appropriation et de l'agrandissement de la station de Quiévrain.

Une convention spéciale réglera également les conditions d'exploitation et d'entretien de cette station.

ART. 5.

Par dérogation aux art. 36 et 37 du cahier des charges approuvé le 20 février 1866, les péages sur le chemin de fer de Dour à Quiévrain pour les transports des charbons, coques, chaux, pierres et cendres, seront établis, matériel compris, sur les bases suivantes :

* Pour les distance de :

1, 2 à 3 kilomètres, à.	. . . . . fr.	» 40 par tonne,
3 à 4 —	. . . . .	» 45 —
4 à 5 —	. . . . .	» 50 —
5 à 6 —	. . . . .	» 55 —
6 à 7 —	. . . . .	» 60 —
7 à 8 —	. . . . .	» 65 —
8 à 9 —	. . . . .	» 70 —

Les transports en provenance ou en destination de la France, continueront à supporter la redevance pour la location des wagons, qui ne pourra pas dépasser 20 centimes par tonne de marchandise.

ART. 6.

Les péages sur les branches principales du chemin de fer de Saint-Ghislain,

fixés par l'art. 31 du cahier des charges du 31 mars 1836, seront réduits de fr. 0.0666 par tonne, pour le transport vers le canal de Mons à Condé, vers Saint-Ghislain et vers Dour, et de fr. 0,07 pour les transports à effectuer par la ligne que régit l'art. 14 de l'arrêté précité du 4 août 1836.

Cette disposition sera applicable à partir du jour de l'octroi de la concession qui fait l'objet de la présente convention.

ART. 7.

A partir du même jour, les transports en service intérieur de houille, coke, marne, chaux, pierres, cendres, etc., du rivage du canal et des stations de Saint-Ghislain, de Frameries et de Dour, vers les charbonnages, seront obligatoires et soumis aux péages prévus aux art. 31 et 32 du cahier des charges de la concession du 31 mars 1836 et de l'art. 14 de l'arrêté du 4 août 1836.

ART. 8.

Il pourra être établi des tarifs mixtes pour les transports de marchandises de toute nature, finances, chevaux, bestiaux, etc., à échanger à Saint-Ghislain, entre le chemin de fer de Saint-Ghislain, d'une part, et les chemins de fer qui aboutissent ou aboutiront, dans l'avenir, à la station de Saint-Ghislain, d'autre part.

Ces tarifs mixtes tomberont sous l'application de l'art. 37 du cahier des charges et conditions générales ci-annexé.

Dans le cas où des tarifs mixtes ne seront pas établis, comme aussi dans le cas où après avoir été établis, les tarifs seraient dénoncés, les taxes à percevoir sur le chemin de fer de Saint-Ghislain seront établis conformément aux stipulations des art. 6 et 7 ci-dessus.

De même, en cas de suppression des frais fixes de 1 franc, la part du chemin de fer de Saint-Ghislain dans les tarifs mixtes pour les transports de houille, coke, marne, chaux, pierres, etc., sera établie conformément aux stipulations de l'art. 6 ci-dessus.

Pour les transports à expédier en port à percevoir du chemin de fer de Saint-Ghislain vers les chemins de fer exploités par la Société générale d'exploitation, les chemins de fer de l'État, et partout ailleurs, si cela est possible, la société contractante de seconde part s'engage à faire suivre en déboursé, s'il y a lieu, les péages sur les voies principales du chemin de fer de Saint-Ghislain et les frais de location du matériel de transport.

ART. 9.

Pour les transports qui ne seront pas effectués en service mixte, les frais de location pour l'usage du matériel roulant sur le chemin de fer de Saint-Ghislain, continueront à être mis à la charge de la marchandise, mais les frais ne pourront en aucun cas dépasser le taux de 20 centimes par tonne.

ART. 10.

La société contractante de seconde part, stipulant tant en son nom qu'au nom des concessionnaires du chemin de fer du Haut et Bas Flénu, du chemin de fer de Frameries à Chimay, et de l'extension de Mons à Gily du chemin de fer de Frameries à Chimay, s'engage à établir un service de voyageurs et de marchandises de toute nature entre Mons et Quiévrain.

Ce service sera régi, en ce qui concerne les tarifs, l'exploitation, les services des postes, des télégraphes et de la douane, par les dispositions du cahier des charges prémentionné, approuvé le 20 février 1866.

Au point de vue de l'application des tarifs, la ligne de Mons à Quiévrain sera considérée comme ne formant qu'une concession unique, sauf ce qui est stipulé ci-dessus pour les houilles, cokes, marnes, chaux, pierres, cendres, etc.

ART. 11.

La société concessionnaire de seconde part présentera les projets complets de tous les travaux à exécuter pour approprier les chemins de fer du Flénu et de Saint-Ghislain à ce service de voyageurs et de marchandises, ainsi que les plans terriers de toutes les propriétés bâties et non bâties qu'il sera nécessaire d'acquérir à cet effet par voie d'expropriation forcée.

ART. 12.

Si une nouvelle ligne était établie à travers le réseau du chemin de fer de Saint-Ghislain, la société des bassins houillers du Hainaut ou ses ayants cause auront le droit de rétablir les péages aux taux prévus par l'art. 31 du cahier des charges du 31 mars 1856 et de l'art. 14 de l'arrêté du 4 août 1856.

Il est entendu que ce droit ne s'applique qu'au cas où le Gouvernement construirait ou autoriserait un chemin de fer industriel concurrent au chemin de fer de Saint-Ghislain, et non au cas où le Gouvernement construirait ou autoriserait la construction d'un chemin de fer pour le transport des voyageurs et marchandises, traversant le réseau du chemin de fer de Saint-Ghislain ou venant s'y rattacher.

Afin de bien fixer la portée du paragraphe qui précède, il est entendu expressément :

Qu'un chemin de fer à concéder ultérieurement ou qui serait construit par le Gouvernement ou autorisé par lui, pourra être considéré comme concurrent par l'ayant cause du concessionnaire du chemin de fer de Saint-Ghislain et donner lieu au relèvement de péage prévu, si, au moyen d'embranchements ou de raccordements, il est mis en rapport direct avec un ou plusieurs établissements industriels rattachés par railway au réseau de Saint-Ghislain.

Qu'un semblable chemin de fer ne pourra pas être considéré comme concurrent et ne pourra donner lieu au relèvement de péage prévu, si les rapports, par railway, avec les établissements industriels desservis par des embranchements

ou raccordements rattachés au réseau de Saint-Ghislain, ont lieu par l'intermédiaire du chemin de fer de Saint-Ghislain.

ART. 13.

Les travaux du chemin de fer de Dour à Quiévrain et de l'embranchement de la gare des Produits à la gare de Pâturages seront achevés dans le délai d'un an à partir de la date de l'arrêté royal accordant la concession.

Le délai pour l'exécution du second embranchement sera, s'il y a lieu, fixé ultérieurement par le Ministre des Travaux Publics.

ART. 14.

La concession du chemin de fer de Dour à Quiévrain est accordée pour un terme de quatre-vingt-dix ans, qui prendra cours à partir de la mise en exploitation de ce chemin de fer.

La concession des deux embranchements expirera en même temps que la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain.

ART. 15.

Dans le délai de six mois, à partir de la date de la concession, la société concessionnaire versera dans la caisse de l'État, pour frais de surveillance des travaux de premier établissement à exécuter aux termes de la présente convention, une somme de 400 francs.

La redevance à payer, aux termes de l'art. 28 du cahier de charges, pour la surveillance de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer de Dour à Quiévrain, pendant la durée de la concession, est fixée à 200 francs par an, et commencera à courir à partir de la date de la mise en exploitation de cette ligne.

ART. 16.

Le Gouvernement se réserve le droit de racheter le chemin de fer de Dour à Quiévrain; toutefois le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain et la société concessionnaire devra en être prévenue une année d'avance.

Le cas échéant, le rachat aura lieu moyennant paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit net moyen des cinq années les plus productives prises parmi les sept dernières années.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne pourra être inférieur au produit net de la dernière année d'exploitation.

ART. 17.

Pour assurer l'exécution de la ligne de Dour à Quiévrain, la Société contractante déposera un cautionnement de vingt mille francs (20,000), qui lui sera

restitué aussitôt qu'il aura été constaté que tous les travaux d'établissement de cette ligne sont achevés.

ART. 18.

Le Ministre des Travaux Publics s'engage à soumettre à la Législature un projet de loi tendant à ratifier la présente convention. Cette convention sera considérée comme nulle et non avenue et le cautionnement déposé sera restitué, dans le cas où le pouvoir législatif n'accorderait pas la ratification, ou ne l'accorderait qu'à des conditions autres que celles qui sont convenues entre parties, à moins, que la société contractante n'accepte ces conditions.

ART. 19.

La présente convention sera enregistrée au droit fixe de fr. 2-20.

Fait en double, à Bruxelles, le 31 janvier 1870.

Approuvé l'écriture ci-dessus.

BOULENGER.

A. JAMAR.
