(1)

(N^o 175.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 MAI 1859.

Concession d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. SABATIER.

MESSIEURS,

M. le Ministre des Travaux publics a déposé, dans la séance du 14 avril 1859, un projet de loi ayant pour objet de concéder à la compagnie du chemin de fer du Centre, un chemin de fer reliant le bassin du Centre au bassin de Charleroy à Marchienne-au-Pont. L'utilité de la jonction, au moyen d'une voie ferrée, des bassins du Centre et de Charleroy, voie qui passera à proximité des charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton, de Forchies et autres et qui raccordera la ville de Fontaine-l'Évêque au réseau du chemin de fer du pays ne peut être mise en doute.

Cette utilité a été constatée depuis longtemps, d'abord par une commission d'enquête instituée *ad hoc*, puis par les chambres de commerce de Mons et de Charleroy et par la députation permanente du conseil provincial du Hainaut.

Le chemin de fer projeté mettra l'ensemble des charbonnages du Centre en communication, aussi directement que possible, avec Charleroy; il placera, en outre, les charbonnages du Piéton, du Bois-des-Vallées, de Forchies et de Carrières dans d'aussi bonnes conditions que tous les charbonnages du Centre pour le transport de leurs produits, soit vers Mons, soit vers Charleroy et l'Entre-Sambre-et-Meuse, soit vers la France sur Erquelines et sur Vireux, où la voie française des Ardennes viendra bientôt se raccorder. Au point de vue de la concu-

(1) Projet de loi, n^o 153.

(2) La section centrale, présidée par M. ORTIS, était composée de MM. SABATIER, CH. LEBEAU, LELIÈVRE, DE NAEYER, DE LUESEMANS et DE PAUL.

rence que pourrait faire la nouvelle ligne au chemin de fer de l'État, celui-ci n'a rien à craindre, puisqu'aux termes de la convention soumise à la Législature, la compagnie du chemin de fer du Centre s'engage :

1° A ne jamais percevoir, pour les transports à effectuer en transit, entre Marchiennes-au-Pont et les Écaussines, un péage moindre que celui que l'État perçoit pour les transports sur son railway entre ces deux stations;

2° A laisser passer en transit sur l'embranchement de chemin de fer dont elle demande la concession, les convois de l'État.

La société consent, en outre, à partir d'une période fort courte, au rachat de la ligne par l'État, ainsi que le stipule l'art. 10 de la convention ainsi conçue :

ART. 10. — « Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont; toutefois, le rachat ne pourra avoir lieu avant l'expiration de la sixième année d'exploitation et en prévenant la société concessionnaire une année d'avance.

» Le cas échéant, ce rachat aura lieu moyennant le paiement, pendant chacune des années qui resteront à courir sur la durée de la concession, d'une annuité égale au produit moyen net des quatre années les plus productives, prises parmi les six dernières, laquelle annuité sera majorée de 15 p. % à titre de prime. »

Le chemin de fer de Marchienne au Centre réunit donc, sous le rapport de l'utilité et des garanties que le Gouvernement s'est réservées, toutes les conditions désirables.

Aussi le projet de loi présenté par M. le Ministre des Travaux publics a-t-il été adopté à l'unanimité par toutes les sections. Son examen en sections a toutefois donné lieu à des demandes ou observations que nous allons indiquer et qui ont été reproduites en section centrale.

EXAMEN EN SECTIONS.

La 1^{re} section désire que l'on annexe désormais aux projets en concession de chemin de fer une carte qui en indique le tracé.

Elle approuve le Gouvernement de ce qu'il cherche à doter les parties industrielles du pays de voies ferrées. Elle espère qu'au moyen de démarches actives, il pourra aussi procurer des chemins de fer aux parties agricoles de notre territoire encore dépourvues de ce moyen de communication.

Les 2^{me} et 3^{me} sections ont adopté le projet de loi purement et simplement.

La 4^{me} section charge son rapporteur d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'utilité de relier les deux bassins de Charleroy et du Centre à Gand et aux Flandres, par une ligne de chemin de fer plus directe que celle actuellement existante, en faisant remarquer que l'utilité de cette voie de communication, plus directe, a été reconnue en même temps que celle du chemin de fer de Marchienne au Centre.

La 5^{me} section désire que la section centrale consigne dans son rapport les motifs qui ont engagé le Gouvernement à ne pas construire lui-même le chemin de fer en discussion.

La 6^{me} section appelle l'attention du Gouvernement sur l'opportunité de di-

riger le tracé du chemin de fer de manière à ce qu'il desserve, le plus convenablement possible, les localités de Morlanwelz, de Carnières et de Piéton.

Elle appelle également l'attention du Gouvernement sur l'utilité de relier les bassins de Charleroy et du Centre aux Flandres par l'un ou l'autre des projets déjà étudiés.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, ces demandes et observations ont été reproduites en section centrale.

Un membre, appuyant le vœu formé par la 4^{me} section, a présenté les observations suivantes :

Le chemin de fer de Marchienne au Centre a fait partie d'un projet beaucoup plus vaste qui, prenant son origine à la station de Marchienne, devait relier directement les bassins de Charleroy et du Centre à la ville de Gand, en passant par Soignies, Enghien, Grammont et Sotteghem.

Ce projet, dont la concession a été demandée par MM. Émile Dupont et C^{ie}, fut soumis, en 1854, à une commission d'enquête instituée par le Gouvernement.

Cette commission, après avoir déclaré, à l'unanimité, qu'il était d'*utilité publique* d'établir, entre les Flandres et les bassins houillers de Charleroy et du Centre, une nouvelle ligne de jonction plus directe que les chemins de fer actuellement existants, donna un avis favorable au tracé proposé de Marchienne à Gand, dont le chemin de fer soumis en ce moment à la Législature formait la 1^{re} section.

Toutefois l'administration élevait contre le projet dont il s'agissait alors et qui paraît aujourd'hui abandonné, une objection assez grave. On lui reprochait de suivre, sur une partie notable de son parcours, une direction parallèle à la ligne de l'État de Charleroy à Braine-le-Comte, à laquelle il devait ainsi causer un préjudice.

On a fait droit à cette objection par la présentation d'un autre projet, celui de Braine-le-Comte à Gand, dont la concession paraît être demandée en ce moment avec de vives instances. Ce projet, qui date de plusieurs années, satisfait d'une manière heureuse à la double condition de créer une voie de communication très-directe entre les Flandres et les bassins de Charleroy et du Centre, et d'utiliser une partie considérable des lignes de l'État, et notamment le chemin de fer de Charleroy à Braine-le-Comte dont il forme le véritable prolongement sur les Flandres et sur lequel il ne peut manquer d'exercer une influence fécondante.

Le membre qui a fait valoir ces considérations est d'avis que le Gouvernement devrait profiter de l'occasion qui lui est actuellement offerte par un demandeur en concession très-sérieux, afin de doter le pays d'une nouvelle voie de communication réclamée depuis plusieurs années par des intérêts de la plus haute importance, y compris ceux de localités privées jusqu'à ce jour des bienfaits du railway, d'autant plus qu'en 1856, lorsque la Législature vota la concession du chemin de fer de Saint-Ghislain à Gand (Hainaut-Flandres), qui est aujourd'hui en voie d'exécution, il a été bien entendu que les moyens de communi-

cation des deux autres bassins houillers du Hainaut (Charleroy et le Centre) avec les Flandres, seraient également améliorés, et même, dans la séance du 15 mai 1856, plusieurs projets de chemins de fer, proposés dans ce but, ont été renvoyés à l'examen d'une section centrale dont la mission est venue à cesser par suite de la dissolution de la Chambre en 1857.

En proposant donc la construction d'un nouveau chemin de fer de Charleroy et du Centre vers Gand, le Gouvernement ne ferait que remplir un engagement moral résultant de la concession du chemin de fer de St-Ghislain à Gand, et l'occasion qui se présente aujourd'hui de réaliser cette idée paraît devoir être saisie avec empressement.

La section centrale n'a pas hésité à attirer l'attention du Gouvernement et de la Chambre sur les observations qui précèdent, mais n'a cru pouvoir prendre aucune résolution, l'objet que ces observations ont en vue ne faisant pas directement partie du projet de loi en discussion.

Il en est de même du second vœu émis par la 6^{me} section.

La section centrale a fait siennes les autres observations transcrites ci-dessus, et insiste surtout sur l'utilité d'établir le tracé du chemin de fer de manière à ce qu'il desserve le plus convenablement possible les localités de Morlanwelz, de Carnières et de Piéton, utilité exprimée par la 6^{me} section.

Ayant prié M. le Ministre des Travaux publics de nous fournir les explications réclamées par la 5^{me} section, nous en avons reçu la réponse suivante, à laquelle nous nous rallions :

« MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» Vous voulez bien me transmettre la question proposée par la 5^{me} section, de
» savoir si l'État n'aurait point intérêt à construire lui-même le chemin de fer
» du Centre à Marchienne. J'ai l'honneur de vous répondre que, quel que soit
» ici l'intérêt de l'État, cet intérêt est primé par la nécessité d'apporter, dans
» les circonstances que nous traversons, la plus stricte économie dans les dé-
» penses publiques. Le chemin de fer dont il s'agit coûtera environ quatre
» millions. Il faudrait une nécessité absolue et une urgence bien constatée
» pour que le Gouvernement crût pouvoir, dans ce moment, imposer ce sa-
» crifice au trésor. Si la construction devait se faire par l'État, elle se trouverait
» donc indéfiniment ajournée, et de nombreux établissements industriels récla-
» meraient avec raison contre cet ajournement. La construction par voie de
» concession concilie tous les intérêts, grâce aux stipulations de la convention
» dont on demande la ratification. Je n'en rappellerai que deux, celle relative
» au droit de transit que se réserve le Gouvernement et celle relative au rachat.
» Je crois les clauses de rachat plus favorables pour l'État dans la présente con-
» vention, que toutes celles qui ont été obtenues jusqu'à présent. C'est ce que le
» rapprochement de différentes clauses analogues démontrerait facilement.
» Quoi qu'il en soit, si le Gouvernement juge, plus tard, que la nouvelle ligne
» est d'un bon rapport et qu'il lui importe de la relier complètement à son
» réseau, il en aura la faculté. Si, au contraire, les résultats ne répondent pas
» aux prévisions, toutes les mauvaises chances de l'entreprise retomberont sur
» le concessionnaire. Le Gouvernement sera ainsi en mesure de recueillir les

» avantages de l'établissement du nouveau chemin sans être exposé aux éventualités de perte. et l'industrie sera promptement mise en possession d'une communication qu'elle réclame depuis longtemps avec instance et à bon droit, et dont il ne serait pas au pouvoir de l'État de la doter en ce moment aux frais du trésor. J'espère, Monsieur le Rapporteur, que ces explications vous paraîtront satisfaisantes, et je vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

» JULES VANDER STICHELEN. »

Enfin nous avons examiné une pétition des habitants de Gouy-lez-Piéton que nous a renvoyée la Chambre, dans sa séance du 3 mai 1859 et qui a pour objet de faire insérer dans l'acte de concession définitive du chemin de fer du Centre à Marchienne, une clause portant que la société concessionnaire pourra opérer, tant sur cette nouvelle ligne que sur celle de l'État, la traction de toute grosse marchandise expédiée d'un point quelconque de cette ligne ou de ses embranchements et en destination d'un établissement métallurgique situé dans la vallée de la Sambre, entre Marchienne et Châtelineau, pour le prix de 6 centimes, tout compris, par tonne kilométrique.

M. le Ministre des Travaux publics nous a transmis, au sujet de cette demande, la note explicative ci-après, à laquelle nous nous sommes également ralliés.

« La stipulation invoquée par les pétitionnaires de Piéton n'a été insérée dans le cahier des charges des embranchements industriels de Charleroy qu'à titre temporaire, c'est-à-dire pour être appliquée tant que la compagnie n'aurait pas terminé ses raccordements vers Couillet et Châtelineau et vers Marchienne. Ces raccordements achevés, et ils ne tarderont plus à l'être, ils rentrent dans les conditions générales des raccordements du chemin de fer de Louvain à Charleroy.

« Ce que demandent les pétitionnaires de Piéton, c'est de décider, par voie législative et pour 90 ans, 1^o qu'une servitude de passage sera établie entre Marchienne et Châtelineau, c'est-à-dire sur la section la plus fréquentée et la plus dangereuse du chemin de fer ;

« 2^o Qu'un prix de faveur de 6 centimes par tonne-kilomètre sera établie également pour 90 ans, contrairement au cahier des charges du Centre, qui établit ce prix à 8 et même 10 centimes, et contrairement au tarif de l'État entre Marchienne et Châtelineau. Ce que demandent les pétitionnaires se réduit en chiffres à ceci :

« Entre Marchienne et Châtelineau, ils ne payeront eux que 66 centimes par tonne (11 kil. × 6), tandis que les établissements de Marchienne et de Châtelineau payeront entre les mêmes points :

» Fr. 1 60	pour la 3 ^{me}	classe.
» — 1 80	—	2 ^{me} —
» — 2 »	—	1 ^{re} —

« Au fond, il s'agit donc d'établir pour 90 ans un privilège en faveur de certains expéditeurs, alors que sur les autres parcours de la ligne du Centre et de la ligne de l'État ce privilège n'existe pas.

» Au surplus, cette demande est réellement prématurée, puisqu'elle tend à
» lier l'État dans la conclusion de ses arrangements de service mixte avec la
» compagnie du Centre.

» Quelles que soient les bases de ces arrangements futurs, les pétitionnaires
» reconnaîtront eux-mêmes que l'État n'aura ni raison ni intérêt pour les traiter
» plus mal que d'autres, mais aussi qu'il n'existe aucun motif de créer un pri-
» vilège et d'établir une servitude en leur faveur. .

En conséquence, Messieurs, la section centrale vous propose, à l'unanimité,
l'adoption du projet de loi tel qu'il vous a été présenté par le Gouvernement.

Le Rapporteur,

F. SABATIER.

Le Président,

AUG. ORTS.