
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MARS 1860.

Concession d'un chemin de fer de Morialmé vers Givet ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le Gouvernement a présenté dans la séance du 6 mars 1860, un projet de loi tendant à concéder à la Société anonyme des chemins de fer de l'Est-Belge, un chemin de fer partant de Morialmé et aboutissant à la frontière française vers Givet.

La Compagnie de l'Est-Belge est le résultat de la fusion opérée entre les deux Compagnies concessionnaires des lignes de Charleroi à Louvain, avec les embranchements industriels qui s'y rattachent, et de Châtelineau à Morialmé.

Depuis cette fusion, la Compagnie de l'Est-Belge s'est engagée à construire un nouvel embranchement industriel, qui partira de la station de la porte de Waterloo à Charleroi, pour se relier à Châtelineau à la ligne de Morialmé.

Le chemin de fer projeté a pour objet le prolongement de cette dernière ligne à la frontière française, pour s'y raccorder à la ligne des Ardennes (de Rheims à la frontière belge par Mézières et Charleville) qui, de son côté, est raccordée par Epernay au chemin de fer de Paris à Strasbourg, et par Sedan, à la ligne vers Thionville et Metz.

Il suffit de jeter les yeux sur une carte des chemins de fer, pour comprendre que cette voie de communication internationale aura pour résultat d'étendre considérablement les moyens de transport de tous les produits du bassin de Charleroi vers l'est et le nord-est de la France et d'augmenter l'importance du marché intérieur de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

(1) Projet de loi, n° 66.

(2) La section centrale, présidée par M. ORTS, était composée de MM. MONCHEUR, THIBAUT, CH. LEBEAU, DESCHAMPS, DE PAUL et SABATIER.

L'utilité de cette voie est donc incontestable ; les avantages de son exécution pour les intérêts généraux du pays ne sauraient être mis en doute.

Si le bassin de Charleroi y est le plus intéressé, il n'en est pas moins vrai qu'en facilitant l'écoulement de ses produits, on diminue, par cela même, la concurrence que d'autres bassins du pays rencontrent sur les marchés du nord de la France.

Aussi, Messieurs, les sections ont-elles accueilli, à l'unanimité et avec empressement, le projet qui vous est soumis. Elles y ont vu un gage des efforts auxquels le Gouvernement doit tendre pour que des voies de communications plus directes, plus économiques mettent l'industrie belge mieux à même de se créer de nouveaux débouchés ; elles ont surtout compris que les avantages à retirer de la ligne projetée seront d'atténuer autant que possible pour notre industrie houillère les effets préjudiciables de la suppression du régime des zones en France.

Ce régime établissait en faveur de la Belgique un droit différentiel qui va disparaître, il importait donc de prendre des mesures pour ramener un équilibre rompu par la concurrence désormais plus efficace des houilles anglaises dans le Nord. C'est un premier pas fait en vue de l'amélioration si nécessaire de nos voies de communication.

C'est aussi dans cet ordre d'idées que les sections se sont préoccupées des intentions attribuées à la Compagnie de Namur-Liège, de ne pas donner suite à son projet de construction d'un chemin de fer de Namur à Givet en passant par Dinant.

Dans la pensée des sections, la ligne de Morialmé vers la frontière française ne devrait en rien retarder l'exécution de la ligne de Namur à Givet, qui doit faciliter l'écoulement des produits du bassin de Liège au même titre que ceux du bassin de Charleroi par la ligne de l'Est-Belge prolongée. La Compagnie de Namur-Liège semblerait s'appuyer sur le fait d'une concurrence inattendue à sa ligne future pour ne plus trouver dans l'exploitation de celle-ci des avantages suffisants. Les sections ont chargé leurs rapporteurs de demander des explications, sur ce point, en section centrale.

La 2^e section a demandé que le cahier des charges annexé au projet de loi soit modifié en ce sens, que la Compagnie concessionnaire soit obligée de relier Philippeville à la ligne principale, dans le cas où l'idée d'emprunter au chemin de fer de Sambre-et-Meuse les embranchements de Florenne-Philippeville, ne reçoive pas son exécution.

Discussion en section centrale.

Les observations faites en section au sujet de l'inexécution possible du chemin de fer de Namur à Givet ayant été reproduites, il convenait de connaître au juste quels pouvaient être, en tout cas, les droits du Gouvernement de rendre obligatoires les engagements souscrits par la Compagnie de Namur-Liège.

Le président de la section centrale a adressé, à cet effet, à M. le Ministre des Travaux Publics la question suivante, en regard de laquelle nous plaçons la réponse :

Demande de la section centrale.

La concession nouvelle doit-elle diminuer les obligations de la Compagnie de Namur à Liège en ce qui concerne l'exécution de l'embranchement de Namur à Givet?

Réponse du Ministre des Travaux Publics.

Nullement. — L'obligation de la Compagnie de Namur à Liège est absolue. Elle ne pourrait être influencée par la concession nouvelle, que si l'État avait subordonné l'octroi ultérieur de concession, dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, à l'assentiment préalable de la Compagnie. Une stipulation aussi exorbitante, au profit de celle-ci, n'existe nulle part.

La demande de la 2^e section relative à l'embranchement éventuel de Philippeville au tronçon principal, a donné lieu à la réponse suivante de M. le Ministre des Travaux Publics :

« Le cahier des charges réserve la question du tracé. Il entre dans l'intention du Gouvernement de diriger ce tracé de manière à emprunter une section du réseau de l'Entre-Sambre-et-Meuse, la section comprise entre Florenne et Philippeville.

» La réclamation soulevée en faveur de cette dernière ville serait, dans cette combinaison, pleinement accueillie. Toutefois, cette combinaison elle-même est subordonnée à une double condition : la première, qu'elle soit conciliable avec la configuration du terrain ; la seconde, qu'elle soit admise par la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse sur des bases équitables et de nature à donner toute satisfaction au nouveau concessionnaire quant à l'exploitation de la section commune.

» Mais si ce tracé devait être abandonné soit à raison des difficultés de terrain, soit à raison de l'opposition de la Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le raccordement de Philippeville à la ligne nouvelle ne paraît pas se présenter dans des conditions financières et d'exploitation assez favorables, pour qu'il y ait lieu de l'imposer à titre d'obligation au concessionnaire. Le résultat ne serait pas proportionné au sacrifice. »

Quel que soit le désir de la section centrale de satisfaire au vœu de la deuxième section, elle ne peut que s'en rapporter aux explications transcrites ci-dessus. Evidemment, sous prétexte de concession nouvelle, on ne peut raisonnablement imposer aux concessionnaires des obligations onéreuses qui enlèveraient à une affaire possible, les chances de rémunération indispensable à toute opération industrielle que l'on désire voir aboutir.

Du reste, différentes idées relatives à la direction et au point de raccordement de la ligne des Ardennes ayant été émises, la section centrale a pensé qu'il était convenable de laisser plus de latitude au Gouvernement pour l'adoption définitive du tracé ; mais à la condition qu'il veuille bien ne pas perdre de vue les questions d'économie, de plus courte distance et d'intérêt public.

Sur la proposition d'un membre, l'article unique du projet de loi a consé-

quement été rédigé comme suit, d'accord avec le Gouvernement et le délégué de la Compagnie :

Le Gouvernement est autorisé à concéder à la Société anonyme des chemins de fer de l'Est Belge, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges en date du 29 février 1860, un chemin de fer de Morialmé à la frontière française pour s'y raccorder à la ligne des Ardennes.

La section centrale attache une grande importance à rappeler que si elle s'est ralliée à une rédaction qui, en présence des observations faites sur le tracé a le mérite de ne pas retarder la présentation d'un projet de loi éminemment utile, elle a la conviction que le Gouvernement maintiendra intactes les conditions que nous venons d'indiquer. Nous ajouterons que, pour modifier le point de jonction de la ligne projetée au chemin de fer de la Compagnie des Ardennes, l'assentiment de cette Compagnie est indispensable et que si l'accord s'établit sur ce point important, il faut que le tracé à intervenir ne soit ni plus long ni plus coûteux à exécuter, ni plus difficile à exploiter que celui présenté par les concessionnaires, sans cela il ne répondra pas aux avantages qu'en attendent les intéressés. — Enfin une prompte décision devra être prise puisqu'un délai fatal est assigné par la Compagnie des Ardennes, pour que le raccordement à sa ligne soit effectué.

Le cahier des charges, annexé au projet de loi, a donné lieu à quelques observations que nous allons indiquer.

La pensée qui doit présider à la rédaction de ce cahier des charges et aux modifications à y introduire est tout entière dans ce fait que la ligne de Louvain, les embranchements industriels construits et à construire, la ligne de Châtelineau à Morialmé, et le prolongement vers la frontière française ne doivent former qu'un seul et même réseau, en conséquence, la section centrale également d'accord avec le Gouvernement et le délégué de la Compagnie, a proposé l'article additionnel suivant :

Les chemins de fer de Charleroi à Louvain, de Châtelineau à la frontière française, et les embranchements industriels construits et à construire, seront considérés, pour la perception des péages, comme ne formant qu'une seule ligne à laquelle on appliquera les tarifs en vigueur pour les chemins de fer de l'État.

Il en sera de même pour la circulation du matériel de la Société concessionnaire et de celui des lignes étrangères admis en relation de service.

Les livrets réglementaires de l'État seront appliqués à ces lignes. En conséquence, la perception des péages, la circulation du matériel, le mode et les conditions de transport seront réglés conformément à ces livrets.

Toutes stipulations contraires sont annulées par le présent article additionnel.

L'art. 6 a donné lieu à cette réflexion que, s'il devenait nécessaire d'établir une double voie de Morialmé à la frontière française, cette nécessité pourrait exister également pour la partie comprise entre Morialmé et Châtelineau. La section centrale tenant compte de cette observation, propose de modifier comme suit l'art. 6 :

Si le Département des Travaux Publics le jugeait nécessaire, la Société concessionnaire serait également tenue à établir la ligne de Châtelineau à Morialmé

à double voie et à exproprier, le cas échéant, comme pour cause d'utilité publique, les terrains nécessaires à cet effet.

De cette manière, c'est le Gouvernement qui peut prendre une décision à cet égard, au lieu d'en laisser la faculté à la Compagnie seulement.

L'art. 22 a été entendu en ce sens, que ses dispositions s'appliqueraient aussi bien à l'importance du matériel d'exploitation, qu'au nombre de convois, de sorte que le matériel devra toujours se trouver en rapport avec l'importance des relations à desservir et des besoins du commerce et de l'industrie.

Enfin, la section centrale a pensé que l'exploitation du chemin de fer de Morialmé à la frontière française ne saurait avoir d'utilité réelle et complète pour tous les intéressés, que pour autant que l'embranchement de Charleroi à Châtelineau, soit mis en exploitation au plus tard, avec la voie nouvelle. Cette condition sera donc imposée à la Compagnie concessionnaire.

Moyennant ces modifications, tant à l'article unique du projet de loi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé, la section centrale adopte, à l'unanimité.

La Chambre a renvoyé à l'examen de cette section une pétition des habitants notables de la populeuse commune de Jumet demandant qu'à l'occasion du projet de loi ci-dessus, il soit imposé à la Compagnie concessionnaire :

1° D'avoir constamment un matériel suffisant pour l'écoulement des produits des établissements qu'elle dessert ;

2° Que simultanément avec la construction de la ligne principale vers la frontière française, l'embranchement actuel de la Coupe soit prolongé d'un côté jusqu'à Gosselies, et de l'autre jusqu'à Marchienne ou Charleroi, et que les établissements industriels de la contrée soient raccordés avec ces embranchements ;

3° Qu'un train régulier pour les voyageurs et les petites marchandises soit organisé sur les embranchements existants.

4° Que le chemin de fer de Charleroi à Louvain et ses embranchements construits et à construire, celui de Châtelineau à Morialmé et la nouvelle ligne à concéder soient considérés comme faisant partie d'une seule et même concession.

Cette pétition a été examinée avec tout l'intérêt qu'elle comporte. La section centrale a pris à tâche de donner autant que possible satisfaction aux pétitionnaires ; mais dans le nombre des réclamations il en est qui sont étrangères aux engagements souscrits par la Compagnie, et nous n'avons pas cru qu'il fût équitable, à propos d'une concession nouvelle, d'introduire des conditions de l'importance de celles mentionnées plus haut.

Quant aux réclamations relatives à des engagements que doit remplir la Compagnie, nous engageons fortement le Gouvernement à y faire rigoureusement droit, qu'elles soient ou non consignées dans la pétition susdite, dont nous proposons le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Le Rapporteur,
S. SABATIER.

Le Président,
AUG. ORTS.