
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 12 AVRIL 1889.

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

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

En exécution de l'art. 2 de la loi du 20 décembre 1831, et de l'art. 1^{er} de la loi du 15 juin 1833, le Gouvernement a octroyé la concession d'un chemin de fer partant du bassin du Centre pour aboutir à la Sambre vers Erquelines.

Cette ligne est presque entièrement achevée et livrée à l'exploitation.

Aux termes de l'art. 2 du cahier des charges et conditions, les concessionnaires pouvaient être tenus « 1^o de construire, sans devoir ni l'exploiter n'y y opérer la » traction, ni fournir le matériel des transports, un embranchement qui relie- » rait, soit les charbonnages du Bois-des-Vallées et du Piéton, soit l'un ou l'autre » de ces charbonnages à l'embranchement vers Bascoup du chemin de fer de » Manage à Mons ou à la ligne principale du Centre vers Erquelines, etc., 2^o de » construire et d'exploiter un embranchement qui reliait soit les charbonnages » de Mont-Sainte-Aldegonde et de Saint-Éloi de Carnières-Sud, soit l'un ou l'autre » de ces charbonnages à la ligne principale du chemin de fer du Centre à » Erquelines. »

Mais l'art. 21 du même cahier des charges stipule que les concessionnaires ne seront tenus d'établir les embranchements prémentionnés qu'à la condition, notamment que la dépense à faire de ce chef ne pourrait, sans leur consentement dépasser un certain chiffre et *qu'il leur serait garanti un minimum d'intérêt par les charbonnages intéressés.*

Ce cahier des charges a fait l'objet des délibérations de la Chambre des Représentants, dans le courant de la session législative de 1852-1853 (*voir les Documents parlementaires, n° 12, 66, 206 et 219*).

La société concessionnaire du chemin de fer dont il s'agit propose au Gouvernement de construire et d'exploiter ces embranchements à ses frais, risques et périls, et renonce à toute espèce de garantie de *minimum* d'intérêt, à condition qu'il lui soit accordé le droit de prolonger l'embranchement du Piéton, jusqu'à la

station du railway de l'État, à Marchienne-au-Pont, en d'autres termes à condition qu'on lui accorde la concession pure et simple, aux clauses et conditions de la concession du chemin de fer du Centre vers Erquennes, d'un embranchement qui partirait de la ligne principale à la station de Beaume et aboutirait à Marchienne-au-Pont, à une station à établir en deçà de la station actuelle du chemin de fer de l'État, et qui serait raccordée avec cette dernière suivant les conditions imposées par l'administration.

L'utilité de la jonction au moyen d'une voie ferrée des bassins du Centre et de Charleroi, voie qui passerait à proximité des charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton et du Forchies et autres, et qui raccorderait la ville de Fontaine-l'Évêque au réseau du chemin de fer du pays, ne peut être mise en doute.

Cette utilité a d'abord été constatée, à l'unanimité, par une commission d'enquête instituée *ad hoc*, elle a été constatée par les chambres de commerce de Mons et de Charleroi, et par la députation permanente du conseil provincial de Hainaut.

Un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont, tel que celui que la société concessionnaire de la ligne du Centre à Erquennes propose de construire, mettrait l'ensemble des charbonnages du Centre, aussi directement que possible, en communication avec Charleroi, et serait ainsi d'une haute utilité, tant pour le Centre que pour les établissements sidérurgiques des environs de Charleroi et de l'Entre-Sambre et Meuse, auxquels les charbonnages du bassin de Charleroi ne sont pas en mesure de pouvoir fournir, en quantité suffisante, les charbons qui lui sont nécessaires.

Ce chemin de fer placerait en outre les charbonnages du Piéton, du Bois des Vallées, de Forchies et de Carnières dans d'aussi bonnes conditions que tous les autres charbonnages du Centre pour le transport de leurs produits, soit vers Mons, soit vers Charleroi et l'Entre-Sambre et Meuse, soit vers la France par les chemins de fer sur Erquennes et sur Vireux où le chemin de fer français des Ardennes viendra bientôt se raccorder.

« Le principal obstacle (dit le rapporteur de la section centrale, qui avait été chargée de l'examen du projet de loi de concession du chemin de fer du Centre à Erquennes), « au développement des houillères qui se trouvent à l'extrémité du » bassin du Centre, celles de Piéton Campagne, du Bois des Vallées, de Saint-Éloi à Carnières, de Mont-Sainte-Aldegonde et de Péronne, git dans le défaut et » l'imperfection des voies de communication ; l'exécution du chemin de fer du » Centre à Erquennes est appelée à leur donner satisfaction. » (Rapport du 9 décembre 1852.)

Mais, cette satisfaction n'était qu'incomplète, en ce sens, que pour obtenir un raccordement au chemin de fer, les exploitants de ces houillères auraient dû garantir à la société concessionnaire un *minimum* d'intérêt.

La concession demandée aurait l'avantage de satisfaire complètement aux besoins des houillères en question, sans imposer aux industriels de cette contrée une charge exceptionnelle.

L'État n'a d'ailleurs rien à craindre de la concurrence de la nouvelle ligne, car, aux termes de la convention soumise à la Législature, la société s'engage :

1° A ne jamais percevoir pour les transports à effectuer en transit, entre Marchienne-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.

Dans cet état des choses, je n'ai pas cru pouvoir me refuser d'accéder à la demande de la société concessionnaire du chemin de fer du Centre à Erquelines, et j'ai conclu avec cette société la convention que j'ai l'honneur de soumettre à votre ratification.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDER STICHELEN.



PROJET DE LOI.

A large, ornate, blackletter-style initial 'L' that begins the name 'Leopold'. The 'L' is highly decorative with swirling flourishes. The name 'Leopold,' follows in a similar blackletter script.

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, saluo :

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder à la Société anonyme, dite Compagnie du chemin de fer du Centre, aux clauses et conditions de la convention en date du 9 avril 1859, la concession d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont.

Donné à Bruxelles, le 10 avril 1859.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics.

JULES VAADER STICHELEN.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement belge représenté par M. Jules Vander Stichelen, Ministre des Travaux Publics, d'une part ;

Et la Société anonyme, dite Compagnie du chemin de fer du Centre, représentée par Messieurs le comte de Robiano, sénateur, et Emerique, directeur de l'Union du Crédit, tous deux à Bruxelles.

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Sous réserve de l'approbation des Chambres législatives et de l'homologation royale, la société anonyme qualifiée ci-dessus est déclarée concessionnaire d'un chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont.

Le tracé de ce chemin de fer partira de la station de Beaume, du chemin de fer du Centre vers Erquelinnes, ou d'un point pris sur ce chemin de fer à proximité de la dite station, laissera sur la droite l'aggloméré de Morlamvelz, se rapprochera autant que possible des charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton et de Forchies, passera également aussi près que possible de Fontaine-l'Évêque et, en tous cas, dans un rayon de 250 mètres (deux cent cinquante), au *maximum* de la place du Trieu-des-Baux dans cette ville, et aboutira à Marchienne-au-Pont, à une station à établir en deçà de la station actuelle du chemin de fer de l'État, et à raccorder avec cette dernière, suivant les indications qui seront données par l'administration.

Le Gouvernement se réserve, dans le cas où il en reconnaîtrait la possibilité, d'exiger que le tracé aux abords de la station de l'État, à Marchienne-au-Pont, soit dirigé de manière que des convois puissent aller du Centre à Charleroi, sans être assujettis à un rebroussement ; le tracé devra, en tous cas, être établi de manière que les charbonnages du Bois-des-Vallées, du Piéton et de Forchies, puissent y être rattachés convenablement.

La Société pourra être tenue, au besoin, de diriger une branche secondaire vers le siège principal de chacun des trois charbonnages prementionnés ;

Elle pourra être tenue, en outre, de relier dans les mêmes conditions que les charbonnages précédents, ceux de Mont-Sainte-Aldegonde et de Saint-Éloi de Carnières-Sud, soit à la ligne principale, soit à l'embranchement de Beaume à Marchienne-au-Pont.

La Société s'engage à se conformer à cet égard à ce qui lui sera prescrit par le Département des Travaux Publics.

ART. 2.

Par dérogation aux dispositions des art. 2, 21, 22 et 23, du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Centre à Erquelinnes, la Société contractante de deuxième part, construira et exploitera ce chemin de fer, ainsi que les branches secondaires exclusivement à ses frais, risques et périls, sans aucune garantie de *minimum* d'intérêt ou de produit net.

ART. 3.

Le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont sera établi conformément à l'art. 23 du cahier des charges prémentionné.

Les branches secondaires pourront être construites à simple voie.

ART. 4.

Pour les transports à effectuer en transit par les parties de chemin de fer concédées à la Société, entre la station de l'État ou celle que la Société pourrait établir aux Écaussines, d'une part, et à la station de l'État ou à celle à construire par la Société à Marchienne-au-Pont, d'autre part, et *vice-versa*, les péages à percevoir ne pourront jamais être inférieurs à ceux qui seront perçus par l'État pour les transports entre les mêmes stations, à moins que le Gouvernement n'en décide autrement.

Pour chaque contravention à la disposition qui précède, la Société payera à l'État, à titre de dommages et intérêts, une somme double de celle qu'elle aura perçue du chef des transports effectués à un prix inférieur à celui du tarif de l'État.

ART. 5.

La concession des diverses branches de chemin de fer faisant l'objet de la présente convention, expirera en même temps que la concession du chemin de fer du Centre à Erquelinnes.

ART. 6.

Les dites branches de chemin de fer devront être achevées et livrées à l'exploitation dans un délai de deux ans, à dater de l'arrêté royal approuvant la présente convention.

En cas d'inexécution de cette condition, la Société concessionnaire pourra être déclarée déchue de la concession, et, dans cette hypothèse, il sera procédé conformément à l'art. 32 du cahier des charges de la concession du chemin de fer du Centre à Erquelinnes.

ART. 7.

La présente concession étant accordée à titre d'extension de la ligne du Centre à Erquelinnes, la déchéance qui pourrait frapper cette dernière ligne, s'étendra également aux branches de chemin de fer faisant l'objet de la présente convention.

ART. 8.

A la première réquisition du Gouvernement, la Société contractante, de deuxième part, déposera dans la caisse du Trésor, à titre de cautionnement, une somme de *cent mille francs* (100,000 francs) en bons du Trésor ou en obligations des emprunts belges ; ce cautionnement restera affecté, ainsi qu'il est stipulé à l'art. 30 du cahier des charges mentionné à l'article précédent.

ART. 9.

Le Gouvernement aura le droit moyennant une indemnité à régler à l'amiable, ou à dire d'experts, de faire usage, pour les transports en transit, des parties de chemin de fer concédées qui s'étendent depuis le chemin de fer de Mons à Manage jusqu'à Marchienne-au-Pont.

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 quinze p. % à titre de prime.

En cas de rachat, il pourra être conclu, entre le Gouvernement et la Société, une convention destinée à régler les relations de service entre le chemin de fer du Centre à Marchienne-au-Pont et la ligne du Centre à Erquelinnes.

ART. 11.

Les sommes à verser par la Société, à titre de remboursement des frais résultant de la surveillance à exercer par le Gouvernement, sur l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien, seront de quinze cents francs, par an, pendant la durée des travaux de premier établissement et de trois cents francs, par an, après l'achèvement de ces travaux.

ART. 12.

Sauf les dérogations et additions qui précèdent, toutes les clauses et conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession du chemin de fer du Centre à Erquelinnes, sont applicables aux branches de chemin de fer faisant l'objet de la présente convention.

ART. 13.

Les contractants de seconde part, acceptent les stipulations qui précèdent, sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Centre.

ART. 14.

Dans le cas où l'approbation des Chambres législatives et l'homologation royale mentionnées à l'art. 1^{er} ne seraient pas accordées, comme aussi dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires refuserait l'approbation réservée par l'art. 13, la présente convention serait considérée comme nulle et non avenue.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le neuf avril 1800 cinquante-neuf.

ÉMERIQUE.

J. VANDER STICHELEN.

C^{te} DE ROBIANO.
