

(1)

(N° 176.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MAI 1866.

Concession de chemins de fer secondaires dans le Hainaut ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Dans la séance du 24 avril dernier, M. le Ministre des Travaux Publics a présenté à la Chambre un projet de loi, ayant pour objet d'autoriser le Gouvernement à accorder à la Compagnie des chemins de fer des bassins houillers du Hainaut la concession des diverses sections de voies ferrées suivantes :

1° Un chemin de fer de Mons à la ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Ciply ;

2° Un chemin de fer de Péronnes à ladite ligne de Frameries à Chimay, dans la direction de Villereille-le-Sec ;

3° Un chemin de fer de Piéton à Gosselies, avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre ;

4° Un chemin de fer de Thuin à la ligne de Piéton à Leval, dans la direction d'Anderlues, avec raccordement au chemin de fer du Centre, vers Binche ou vers Bonne-Espérance ;

5° Un chemin de fer de Marchienne-au-Pont à l'embranchement de Beaumont à Thuin du chemin de fer de Frameries à Chimay, dans la direction de Thuillies ;

6° Un chemin de fer de raccordement de cet embranchement à la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dans la direction de Berzée.

Les clauses et conditions de cette concession ont été réglées de commun accord par une convention en date du 24 avril 1866, jointe au projet de loi, et la

(1) Projet de loi, n° 136.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBOOM, était composée de MM. CARLIER, ALLARD, REYNÉERT, ORBAIN, DE BROUCKERE et BRICOUT.

Compagnie contractante s'est en outre engagée à se conformer au cahier des charges relatif à la construction et à l'exploitation des chemins de fer concédés, approuvé le 20 février 1866.

Les voies ferrées sus-indiquées doivent être achevées et livrées à l'exploitation dans un délai de trois ans, à partir de l'arrêté de concession, et, pour assurer l'exécution de ses engagements, la Compagnie a déposé un cautionnement de 150,000 francs.

Elles ne sont, en réalité, que des voies de raccordement et d'extension du chemin de fer de Frameries à Chimay, dont la concession a été reprise par la Compagnie contractante, ainsi que de son embranchement de Beaumont à Thuin.

L'ensemble, comme le fait remarquer M. le Ministre des Travaux Publics, tend à constituer, au moyen de l'intermédiaire de la ligne de Piéton à Péronnes, une nouvelle voie ferrée de raccordement des trois bassins houillers de la province de Hainaut, à prolonger l'embranchement de Beaumont à Thuin jusqu'à Luttre et Gosselies, et à annexer à cet embranchement une ligne de raccordement vers Marchienne-au-Pont et vers Berzée, station du railway de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Tout le monde, dans les sections et au sein de la section centrale, a parfaitement compris que ces nouvelles voies de communication, bien que pouvant paraître, au premier abord, n'avoir qu'un intérêt secondaire, étaient d'une haute et incontestable utilité, aussi est-ce à l'unanimité que le projet de loi a été adopté partout.

A la demande d'une section, la section centrale a adressé au Gouvernement deux questions, que je vais relater avec les réponses qu'y a faites M. le Ministre des Travaux Publics :

PREMIÈRE QUESTION.

Le Gouvernement ne pourrait-il pas présenter à l'avenir les plans provisoires, à l'appui des projets de loi concédant des chemins de fer.

RÉPONSE.

Les projets de chemins de fer joints aux demandes en concession sont généralement très-incomplets, souvent très-inexacts; c'est pour ce motif que le Gouvernement en demandant à la Législature l'autorisation de concéder une voie ferrée, n'invoque jamais ces projets et se borne à indiquer dans le projet de loi, non le tracé, mais la direction générale de cette voie; c'est-à-dire le point de départ, le point d'arrivée et quelques points de passage obligatoires.

Si la Chambre le désire, le Gouvernement déposera à l'avenir les projets provisoires présentés par les demandeurs en concession; mais il croit devoir faire remarquer que cette mesure peut entraîner de graves inconvénients.

Ces projets indiquent souvent des direc-

tions qu'une étude définitive et approfondie fait reconnaître qu'il est impossible de suivre, et mentionnent le passage par des localités qu'il faut forcément abandonner, ou dont il faut s'écarter plus ou moins, et, dans ce cas, le tracé définitif peut soulever des réclamations à l'appui desquelles on pourrait invoquer les plans provisoires.

2^e QUESTION.

L'art. 36 du cahier des charges et conditions générales stipule que les tarifs des péages qui seront mis en vigueur sont ceux des lignes de l'État au moment de la convention spéciale de la concession. Or, cette convention spéciale est datée du 21 avril, et les nouveaux tarifs ont été mis en vigueur le 1^{er} mai. Ne pourrait-on pas obtenir que les nouveaux tarifs soient appliqués aux lignes à concéder par ce projet de loi?

RÉPONSE.

Les voies ferrées que le Gouvernement demande l'autorisation de concéder ne sont que des extensions de la ligne déjà concédée de Frameries à Chimay.

Les concessionnaires ont le droit d'appliquer à cette ligne les anciens tarifs de voyageurs; soumettre les extensions aux nouveaux tarifs, présenterait des difficultés dans l'application.

Au surplus, le représentant de la Société avec laquelle le Gouvernement a traité, a déclaré que cette Société ne verra probablement pas d'obstacle à appliquer les nouveaux tarifs aussi bien sur la ligne principale que sur les extensions, mais qu'il ne peut prendre d'engagement définitif à cet égard sans y être régulièrement et légalement autorisé.

Le Rapporteur,
H. DE BROUCKERE.

Le Président,
E. VANDENPEEREBOOM.