

(^)

(N° 263.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 20 JUILLET 1887.

Autorisation pour le Gouvernement de concéder le chemin de fer direct de Menin-Roulers à la Société anonyme des chemins de fer de la Flandre occidentale ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION ⁽²⁾, PAR M. DE MONTBLANC.

MESSIEURS,

Si remarquable que soit la multiplicité de nos chemins de fer, il faut reconnaître que leur répartition, faite sans système d'ensemble, a laissé dans notre réseau, entre autres déficiences, d'importantes lacunes au point de vue de la communication directe entre les grands centres.

Les besoins locaux ont trop souvent fait perdre de vue les intérêts plus étendus de la circulation générale, et de principales artères ont dû se constituer au gré de concessions plus secondaires, grevant ainsi le grand mouvement commercial d'un surcroît de frais.

C'est à une imperfection de ce genre qu'est appelé à remédier l'établissement d'un chemin de fer direct entre Roulers et Menin.

La voie projetée ne mesurerait guère que 17 kilomètres de longueur. Elle prolongerait jusqu'à la frontière française une ligne déjà presque droite, ayant son origine à notre littoral, et qui, de la frontière, se continuerait, droit encore, par les embranchements existant du Nord-français, jusqu'à Lille. Ce serait donc la communication directe du littoral belge, des villes d'Ostende et de Bruges, du centre industriel si important de Roulers, avec

(1) Projet de loi, n° 255.

(2) La commission était composée de MM. TACK, président, DE JONGHE, DE MONTBLANC, DE STUERS et REYNAERT.

les grands marchés et les peuplées agglomérations de Tourcoing, Roubaix et Lille.

L'exécution de ce tronçon international auquel une commission technique du Ministère des Chemins de fer a reconnu le caractère d'intérêt général, réaliserait ainsi une amélioration trop évidente pour avoir besoin ici de démonstration, et, à ce point de vue, le projet soumis à vos délibérations est entièrement justifié.

Mais ce projet a une portée plus considérable, que celle qui s'attache à l'ouverture d'une voie nouvelle ; il est, en outre, la condition d'un abaissement de tarifs sur tout le réseau de la Flandre occidentale.

L'exposé des motifs rappelle que la règle générale, rigoureusement observée depuis des années, en matière de voies ferrées nouvelles, est leur construction par l'État. Un intérêt public majeur pouvait seul motiver l'exception à la règle. Or, la Compagnie de la Flandre occidentale demandant la concession de ce tronçon de Roulers-Menin comme dépendance nécessaire de son exploitation, la préférence à lui accorder devait naturellement devenir le moyen d'en obtenir l'unification, non moins instamment que vainement réclamée depuis longtemps, de ses tarifs avec ceux de l'État.

Bien que cette unification, longuement et minutieusement discutée entre les fonctionnaires de l'État et les délégués de la Compagnie, ne soit réalisable que progressivement, en un délai de cinq ans, néanmoins, elle résout plus prochainement qu'on eût pu jamais l'espérer, l'onéreuse situation grevant, en Flandre, le transport par chemins de fer, et, à ce titre, elle constitue un avantage considérable s'ajoutant au bienfait d'une voie nouvelle.

En dérogeant exceptionnellement à sa ligne de conduite, le Gouvernement a donc obtenu de satisfaisant, à la fois, à un double intérêt.

Au projet de loi est annexé la convention provisoirement intervenue entre le Gouvernement et la compagnie, et qui a été signée le 12 de ce mois.

D'une manière générale, cette convention place de droit sous le régime des tarifs actuels de l'État et de leurs modifications ultérieures, et dès son achèvement, la nouvelle ligne de Roulers-Menin qui doit être livrée à l'exploitation endéans les deux ans, à dater de l'arrêté de concession.

Elle garantit l'application aux anciennes lignes de la Flandre occidentale des tarifs actuels de l'État, sauf les tarifs d'abonnement de voyageurs qui resteront majorés de 15 p. %, et assure aux populations desservies par son réseau le bénéfice des mesures à prendre par le Gouvernement en faveur de l'agriculture, telles que : prix réduits pour les matières fertilisantes, les machines, les matériaux destinés aux chemins de fer vicinaux et les produits agricoles de toute nature.

Ces populations obtiennent la garantie de tarifs mixtes, tant pour voyageurs que pour marchandises, alors qu'actuellement ces tarifs ne sont que facultatifs.

Comparées à la situation actuelle, les réductions promises seraient annuellement, d'après des renseignements autorisés, pour les voyageurs d'environ

175,000 francs, à partir de juillet 1892, et, pour les marchandises, d'environ 85,000 francs, dès le 1^{er} juillet 1890.

Ces réductions réaliseraient donc, jusqu'à l'expiration des concessions de la Compagnie, une différence de près de 14 millions au bénéfice du public.

Votre commission a émis le vœu que le chemin de fer de Roulers-Menin fut livré à l'exploitation avant le 15 juillet 1889, et, à l'unanimité de ses membres, elle s'est prononcée pour l'adoption du projet de loi.

Le Rapporteur,

B^{on} ALBÉRIC DE MONTBLANC.

Le Président,

P. TACK.
