

(1)

( N° 232 )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 17 JUIN 1865.

---

Extensions de concession en faveur de la Société des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu et de celle du chemin de fer du Centre (1).

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. T'SERSTEVENS.

MESSIEURS,

L'utilité du projet de loi soumis à vos délibérations n'a été contestée dans aucune section. La 4<sup>e</sup> seule s'est abstenue sur le paragraphe relatif à l'extension de concession en faveur des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu; elle se préoccupait, ainsi que la 2<sup>e</sup> section, des droits de préférence que pourrait avoir la compagnie de Hainaut et Flandres, et de la réduction des péages à obtenir par la mise en adjudication *publique* de cette concession, que plusieurs sociétés ont intérêt à posséder comme tête de ligne.

Trois sections ont demandé le prolongement du chemin de fer de Piéton à Leval et Péronne jusque Jemmapes, et ont prié la section centrale de vérifier si la mise en exécution des tarifs de l'État sur la ligne du Centre constitue un avantage pour les expéditeurs.

Après le dépouillement des procès-verbaux, la section centrale a résolu de poser au Gouvernement différentes questions que nous exposerons, ainsi que les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics, en les rattachant à l'exposé de la discussion dont chaque paragraphe de l'article unique du projet de loi a été l'objet.

---

(1) Projet de loi, n° 135.

(2) La section centrale, présidée par M. E. VANDENPEEREBODD, était composée de MM. DE MACAR, T'SERSTEVENS, ANSIAC, SABATIER, VANDER DONCKT et LANGE.

§ 1<sup>er</sup>.

*Concession à la société anonyme des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu d'une branche de chemin de fer destinée à raccorder son réseau actuel à la station de Saint-Ghislain du chemin de fer de l'Etat.*

Votre section centrale désirait n'approuver cette partie du projet de loi qu'après avoir acquis la certitude que M. le Ministre des Travaux Publics avait obtenu les conditions de transport les plus avantageuses pour les industriels du couchant de Mons; et sans mettre en question la concession à donner de préférence à la société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, elle a demandé, si le Gouvernement ne pourrait pas attacher à cette concession la condition, que, entre Saint-Ghislain et Frameries, le tarif serait établi d'après les bases offertes par la société des chemins de fer de Hainaut et Flandres.

Voici la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics :

## QUESTION.

Sans mettre en question la concession à donner de préférence à la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, ne pourrait-on pas attacher à cette concession la condition qu'entre St-Ghislain et Frameries le tarif sera établi d'après les bases offertes par la Société des chemins de fer de Hainaut et Flandres?

## RÉPONSE.

La convention qui a été déposée étant définitive entre les deux parties contractantes, le Gouvernement et la Société du Flénu, il n'appartient plus à l'une d'elles d'y apporter des modifications sans le consentement de l'autre. Les Chambres seules ont désormais le droit d'introduire ces modifications, sous réserve du droit de la Société de ne pas y adhérer, la concession venant dans ce cas, à tomber. En attendant la décision des Chambres, il a donc paru utile de consulter la société sur la question formulée par la section centrale. En faisant parvenir à la Section, la réponse faite par la société, il y a lieu de faire remarquer qu'en résumé celle-ci rappelle qu'elle s'est engagée à opérer ses transports en service mixte avec la Compagnie de Hainaut et Flandres, aux conditions réglementaires fixées par l'État en ce qui le concerne, et qu'elle s'engage même pour l'avenir à réduire la partie variable du prix total de transport, dans les limites qu'il conviendrait à la Compagnie Hainaut-Flandres de déterminer. Sous le bénéfice de cette déclaration, il ne semble pas qu'il y ait lieu de réclamer davantage de la Société du Flénu, à moins de prétendre qu'il serait équitable d'exiger plus d'une com-

QUESTION.

REPONSE.

compagnie concessionnaire que de l'État lui-même.

Nulla part, en effet, l'État ne va au delà, sur son propre réseau, de ce que la Société du Flénu offre de faire sur le sien.

Cette concession semble ne pas avoir satisfait la Société de Hainaut et Flandres. ni tous les industriels du couchant de Mons, dont une partie cependant demande à la Chambre l'adoption du projet de loi.

De puissants intérêts se trouvent en jeu et font une opposition énergique à la concession de la ligne de Frameries à Saint-Ghislain accordée à la société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu. Cependant, si cette ligne était concédée à la Société de Hainaut et Flandres, les péages que cette compagnie offre ne deviendraient réellement avantageux au bassin houiller que pour autant, qu'il puisse se soustraire aux parcours sur le réseau du Haut et du Bas-Flénu, en obtenant des embranchements qui, déserviraient tous les charbonnages.

Cette mesure, qui aurait pour effet de servir par les mêmes moyens les mêmes intérêts, compromettrait les droits acquis de la Société des chemins de fer du Flénu, et ne serait possible qu'en concédant ces embranchements concurrents à la Compagnie de Hainaut et Flandres, ou en autorisant l'industrie houillère, en vertu de la loi des mines de 1857, à se relier directement à l'une des trois lignes qui longent le bassin houiller ou qui y aboutissent.

Si la jurisprudence du Département des Travaux Publics avait admis l'application de la loi des mines en faveur des charbonnages du Couchant de Mons, ils seraient actuellement, pour la plupart, reliés aux grandes lignes, et le chemin de fer de Frameries à Saint-Ghislain aurait perdu une majeure partie de son importance, tant aux yeux des industriels qu'à ceux de la compagnie de Hainaut et Flandres.

Les demandes adressées à ce sujet au Département des Travaux publics témoignent de l'influence que peut avoir le prix des transports sur la marche de l'industrie, et combien il serait désirable que le Gouvernement étendit aussi loin que possible l'application de la loi de 1857, en faveur des exploitants du bassin houiller du couchant de Mons, qui pourraient se trouver dans les conditions voulues pour en réclamer le bénéfice.

Votre section centrale hésitait à prendre une résolution qui pouvait léser les intérêts de tout un bassin houiller, et méconnaître les droits conférés par le pouvoir législatif aux concessionnaires du chemin de fer de Hainaut et Flandres; pour obtenir tous ses apaisements, elle a prié M. le Ministre des Travaux Publics de bien vouloir lui fournir quelques explications verbales. Ce haut fonctionnaire, répondant à plusieurs questions qui lui sont posées, déclare que, dans son opinion, les prétentions du chemin de fer de Hainaut et Flandres, au point de vue du droit de préférence, inscrites dans l'art. 53 de son cahier des charges, ne sont nullement fondées, et ne peuvent donner lieu à aucune difficulté sérieuse.

En outre, il déclare qu'à son point de vue, il ne se croyait pas en droit d'exiger de la compagnie du Haut et du Bas-Flénu, l'application, restreinte même à la partie concédée par le projet de loi, des tarifs proposés par la Société de Hainaut et Flandres, soit 6 centimes par tonne et par kilomètre, avec fixation de 35 centimes comme *minimum* et 50 centimes comme *maximum*; mais qu'il ne demande pas mieux que de voir s'établir spontanément une entente entre les concessionnaires et les charbonnages reliés à leur ligne, pour abaisser, si possible, les prix de transport. Il s'en rapporte à cet égard, à ce que l'intérêt bien entendu de la compagnie lui conseille de faire.

En présence de ces déclarations et de l'utilité, qu'en tout état de cause, présente la ligne nouvelle, votre section centrale adopte, à l'unanimité, le § 1<sup>er</sup> du projet de loi

Mais en même temps elle entend bien, qu'en offrant de se mettre en tarif mixte avec l'État belge et la Société des chemins de fer de Hainaut et Flandres, et sans pouvoir rompre cet engagement, quelles que soient les réductions de tarif que pourrait faire cette compagnie sur son réseau concédé, *la Société des chemins de fer du Flénu prendra à sa charge la location du matériel nécessaire au transport des marchandises vers les lignes auxquelles aboutit son réseau, et fera ainsi de chaque houillère une station d'où et vers où seront expédiées toutes les marchandises pondéreuses, aux mêmes prix et conditions que si cette houillère faisait partie de la ligne qui a reçu ou expédié la marchandise, que, de plus, elle réservera les mêmes avantages aux expéditions par Frameries vers la France, lorsque le Nord français aura accepté de se mettre en service mixte avec elle.*

Votre section centrale entend également que, si l'État belge concède, dans l'intérêt du pays, la voie nouvelle sans passer par Jemappes, et renonce ainsi à tout le trafic des fosses vers Gand, le produit de ce trafic, soit 0,47 à 0,70 centimes par tonne, *ne deviendra la base des péages des chemins de fer du Flénu dans la tarification mixte, que jusqu'à concurrence du maximum qui leur a été alloué par la concession primitive, soit 66 centimes par tonne; il est entendu enfin que quelque soit le taux des tarifs de l'État, les chemins de fer du Flénu ne pourront jamais s'en prévaloir pour majorer leurs péages intérieurs; ce qui ne semble pas résulter des art. 35, 36 et 37 du cahier des charges, ni de l'art. 4 de la convention du 11 avril 1865.*

## § 2.

*Concession à la Société anonyme du chemin de fer du Centre d'une branche de chemin de fer prenant son origine au chemin de fer de Beaume à Marchiennes-au-Pont, à ou près de la station de Piéton, se dirigeant sur la station de Leval du chemin de fer du Centre à Erquelines, et aboutissant aux charbonnages de Péronnes.*

Voulant apprécier la portée de l'art. 34 du cahier des charges, votre section centrale a pris connaissance des tarifs de l'État et des tarifs du chemin de fer du Centre accordés à cette société par la loi du 27 septembre 1853; elle s'est assurée

que si d'une part certains transports effectués à courte distance, peuvent être plus élevés par le tarif de l'État, ceux-ci présentent un avantage pour les grandes distances et que la moyenne des transports obtiendra des prix moins élevés par l'application de l'art. 54 du cahier des charges. — D'un autre côté, la section centrale se félicite de l'uniformité de tarifs obtenue par la convention soumise à l'approbation de la Chambre, uniformité ajournant au moins pour la ligne du centre la nécessité de résoudre la question suivante posée par la 6<sup>e</sup> section :

« Savoir, si dans les nouvelles concessions de chemins de fer à accorder, il ne » serait pas utile que le Gouvernement se réservât le droit, après avoir fixé le » *maximum* des tarifs, de les faire réduire à l'avenir; non pas au niveau auquel » pourraient descendre ceux du Gouvernement, mais du moins dans certaines » proportions qui ne laisseraient pas subsister jusqu'à la fin de la concession un » trop grand écart entre les tarifs des railways concédés et ceux du Gouver- » nement. »

Cet écart tend à croître entre les tarifs des chemins de fer de l'État et les tarifs des chemins de fer concédés qui sont établis en général d'après des péages d'autant plus élevés qu'ils ont été plus anciennement accordés.

Cette réduction des prix de transport imposée aux nouvelles concessions, qui nécessitent cependant pour l'établissement de leurs chemins de fer des capitaux plus considérables, s'explique par l'économie introduite dans le service et qui n'entraîne pas plus dans les prévisions des premiers capitalistes, que l'accroissement immense du mouvement commercial résultant du développement du réseau belge.

S'il n'est pas permis au Gouvernement de connaître les motifs qui influent sur les ressources des concessions anciennes, pour réduire ces ressources, les considérations précédentes légitimeraient cependant la réserve ci-dessus demandée par la 6<sup>e</sup> section.

Votre section centrale prie le Gouvernement d'étudier cette question, afin qu'à l'avenir les mêmes avantages puissent être assurés, aux mêmes conditions, à toutes les localités desservies par le chemin de fer; mais sans que cette faculté de réduire les péages (si elle était jugée applicable), puisse décourager les capitaux qui doivent continuer à être le puissant auxiliaire de l'État pour de nouveaux travaux publics qu'un grand nombre de localités attendraient vainement des ressources ordinaires du Trésor.

La section centrale, se ralliant au vœu émis par les 1<sup>re</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections, de voir concéder le prolongement de Piéton à Leval jusqu'à Jemappes, a adressé, à M. le Ministre des Travaux Publics, la demande que comporte ce vœu.

Voici quelle a été la réponse du Ministre :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>—</p> <p>Pourquoi le Gouvernement n'accorde-t-il pas la concession demandée de Leval à Jemappes, en même temps que celle de</p>	<p>—</p> <p>La section de Piéton à Leval est appelée à relier divers puits de charbonnages au réseau des chemins de fer; elle ne com-</p>

## QUESTION.

Piéton à Leval, demandée depuis un an par le même concessionnaire ?

## RÉPONSE.

porte qu'une longueur de quelques kilomètres, et se trouve ainsi ne constituer en réalité qu'un raccordement industriel. A ce titre, il n'existe aucun motif pour en ajourner la concession. Mais cette même section, prolongée sur une longueur assez considérable de Leval à Jemappes, formerait une ligne importante, qui demande de la part du Gouvernement un examen attentif. Le Gouvernement ne s'est point livré à cet examen, par la raison que la Chambre connaît, qu'il semble commandé par les circonstances de surseoir, en règle générale, et temporairement, à des concessions nouvelles. La question du prolongement de Leval à Jemappes demeure donc réservée.

Votre section centrale apprécie parfaitement les motifs allégués par l'honorable Ministre pour n'avoir pas compris dans le projet de loi actuel la jonction de Leval à Jemappes, mais le caractère d'utilité que présente cette ligne fait espérer qu'il ne s'agit que d'un simple retard dans la concession d'une voie, qui doit exempter toutes les populations desservies par la ligne d'Erquelines à Binche, à Leval et à Piéton, de se rendre à Mons par Beaume ou par Manage, qui doit réduire du  $\frac{1}{3}$  ou du  $\frac{1}{4}$  la distance à parcourir par la majeure partie des habitants des arrondissements de Charleroy et de Thuin qui se rendent au chef-lieu de la province, mis par ce prolongement vers Jemappes, en communication directe avec Namur et Liège.

Cette concession doit également réunir directement les bassins de Mons, du Centre et de Charleroy.

Indépendamment de l'accueil favorable qu'a reçu ce projet de la part du Ministre lui-même, votre section centrale croit devoir rappeler que le conseil provincial du Hainaut et la chambre de commerce de Mons se sont prononcés de la manière la plus nette dans la session de 1865, sur les avantages à retirer de cette voie nouvelle.

Le conseil provincial, à l'unanimité, déclare :

« *Qu'il y a utilité à mettre le groupe des charbonnages du Piéton en relation avec nos réseaux hydrauliques et ferrés vers Mons et Jemappes.* »

La chambre de commerce, de son côté, s'est exprimée de la sorte :

« *Notre collège déclare qu'il y aurait utilité publique à établir une communication directe entre le couchant de Mons et l'agglomération carolin-gienne.* »

Ces faits parlent suffisamment en faveur du désir exprimé par la section

centrale, qui n'a voté le § 2 du projet de loi par quatre voix, *deux membres s'étant abstenus*, qu'avec l'espoir que la concession de Piéton à Leval et Péronne ne serait que la première section d'une ligne dont la province du Hainaut et le Gouvernement lui-même vous signalent toute l'importance

La section centrale, à l'unanimité, vous propose l'adoption du projet de loi et décide que pendant la discussion seront déposées sur le bureau : les pétitions envoyées à la Chambre, l'une de la compagnie de Hainaut et Flandres, demandant de rejeter le projet de loi et de lui accorder la concession de Frameries à Saint-Ghislain, ou tout au moins la concession d'un petit embranchement de 4,000 mètres, aboutissant à sa ligne à Saint-Ghislain et se réunissant par l'autre extrémité à la ligne existante du Flénu ; deux autres pétitions des exploitants du couchant de Mons, dont les uns prient la Chambre d'adopter le projet de loi, et les autres de le rejeter, ou tout au moins de n'accorder la concession à la Société des chemins de fer du Flénu, qu'à un taux au moins égal, sinon inférieur à celui proposé par la compagnie Hainaut et Flandres, et de décider que l'exécution de cette ligne *utile* sera faite par voie de concession de péages, après instruction de toutes les demandes et adjudication publique, conformément aux lois des 19 juillet 1852 et 10 mai 1862.

*Le Rapporteur,*

T'SERSTEVENS.

*Le Président,*

E. VANDENPEEREBOOM.

---

## ANNEXE.

Quaregnon, le 24 mai 1865.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous adresser la réponse de la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, à la question que vous a posée la section centrale de la Chambre des Représentants, chargée d'examiner le projet de loi relatif à la concession d'une branche de chemin de fer destinée à relier la station de Frameries à celle de Saint-Ghislain.

La Société des chemins de fer du Flénu, Monsieur le Ministre, prend l'engagement de régler son tarif, de manière que les houilles, coke, etc., expédiés des mines reliées à son réseau, pour être rendus par la ligne de Hainaut et Flandres à Gand, y puissent arriver au prix de transport *maximum* de fr. 5-20 par tonne, prix qui résume les péages proposés par la compagnie concessionnaire de cette ligne, à la condition, toutefois, que celle-ci entrera, avec notre Société, en tarification mixte et en partage des frais fixes, conformément aux dispositions de votre arrêté du 24 mai 1864, auxquelles elles ont l'une et l'autre adhéré.

Si, sur ce péage de fr. 5-20, la compagnie de Hainaut et Flandres voulait opérer d'autres rabais, la Société des chemins de fer du Flénu s'engagerait, à la même condition, à réaliser également ces rabais; enfin, elle s'engagerait, en outre, toujours à cette condition, à suivre le même système pour les destinations d'Ath et de Tournai si la compagnie de Hainaut et Flandres se décidait à construire les branches de Saint-Ghislain à Ath et à Tournai qui lui sont concédées et dont, au mépris de ses obligations, elle ajourne depuis si longtemps l'exécution.

Nous devons faire observer qu'il est juste d'appliquer proportionnellement les mêmes tarifs à toutes les localités desservies par la ligne de Hainaut et Flandres, et de ne pas imposer, comme le fait aujourd'hui la compagnie concessionnaire à celles qui sont intermédiaires entre Saint-Ghislain et Gand, un péage plus élevé que celui qui est perçu pour cette dernière ville.

Il n'est pas inutile de rappeler ici, Monsieur le Ministre, l'importance des sacrifices que la Société des chemins de fer du Flénu a déjà faits et se dispose à faire encore pour aider au développement de l'industrie houillère du bassin de Mons sans avoir demandé la moindre augmentation de péage :

D'abord, la construction de deux branches à grande section dirigées, l'une vers Frameries et l'autre vers Jémappes, où nous avons pris la part que vous connaissez, Monsieur le Ministre, dans les frais d'établissement de la gare charbonnière, et le redoublement de ces voies à grande section sur un développement de

plusieurs kilomètres ; ensuite l'exécution de la branche nouvelle, à double voie, celle de la station intermédiaire, etc. ; la dépense de tous ces travaux, vous le savez, s'élève à plusieurs millions de francs.

Ajoutez à cela, Monsieur le Ministre, que nous avons pris à notre charge, le coût de location du matériel du chemin de fer de l'État et de ses correspondants en Belgique, et que nous avons renoncé aux chances d'une indemnité considérable, qui aurait pu nous être payée par l'État à la suite du procès porté en dernier lieu devant la Cour de Gand, nous sommes donc en droit de dire, croyons-nous, que la somme des sacrifices que s'est imposés notre société est maintenant épuisée et que nous ne pourrions l'augmenter sans compromettre les intérêts qui nous sont confiés.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Pour la Société des chemins de fer du Haut  
et du Bas-Flénu ,

*Le Régisseur,*

A. QUENON.

