

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 1880.

Rachat de la concession de péages du chemin de fer de Lierre à Turnhout. —
Crédits spéciaux pour ce rachat, pour d'autres dépenses concernant le réseau et
pour l'établissement d'aliénés à Tournai.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le projet de loi que le Gouvernement a l'honneur de soumettre aux délibérations des Chambres a pour objet :

1^o Le rachat de la concession de péages du chemin de fer de Lierre à Turnhout et l'allocation du crédit nécessaire à cet effet;

2^o L'allocation d'un crédit pour l'achat de tout ou partie du mobilier et de l'outillage : *A.* du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas dans la direction de Rotterdam *B.* du chemin de fer de Lierre à Turnhout; la demande des fonds nécessaires pour l'acquisition à la Société de Lierre-Turnhout de son matériel roulant, l'extension tant du matériel roulant, des lignes reprises, que de celui du réseau de l'État en général.

3^o L'allocation de crédits pour des travaux d'amélioration et d'extension à exécuter sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, de Lierre à Turnhout et aussi sur l'ensemble du réseau de l'État.

4^o La construction de l'asile d'aliénés de Tournai.

Voici la justification des diverses dispositions de ce projet de loi.

§ 1^{er}. *Rachat de la concession de péages du chemin de fer de Lierre à Turnhout : 4,500,000 francs.*

Le Gouvernement a, dans le projet de loi présenté le 10 août dernier, proposé le rachat de la concession des péages du chemin de Lierre à Turnhout; mais alors cette proposition fut ajournée. Des doutes ont été élevés par quelques membres de la Chambre sur la question de savoir si le prix, tel qu'il résulte de l'application de la clause du cahier de charges relative au rachat, comprend ou

ne comprend pas le matériel roulant, le mobilier et l'outillage. Le Gouvernement, se rendant à leur désir a renvoyé la question à la session suivante.

Ainsi que cela est dit plus bas, un nouvel examen n'a fait découvrir aucune raison de modifier l'opinion première émise à ce sujet et le Gouvernement vient proposer aujourd'hui, comme il l'a fait au mois d'août dernier, le rachat de la concession de péages au prix résultant de l'application de l'article 51 du cahier des charges de la concession; le matériel roulant, le mobilier et l'outillage devant être payés en sus. Il croit pouvoir s'en tenir, quant à l'utilité du rachat et quant au mode de calcul du prix, aux explications données à cet égard dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé le 10 août.

L'article 1^{er} du projet de loi nouveau autorise ce rachat. Le crédit nécessaire pour le paiement du prix fait l'objet du § 1^{er} de l'article 2.

2. Crédit : 1^o pour l'achat de tout ou partie du mobilier et de l'outillage : A. de la partie belge du chemin d'Anvers à Rotterdam; B. du chemin de Lierre à Turnhout; 2^o pour l'acquisition du matériel roulant de la Société de Lierre à Turnhout, pour l'extension du matériel roulant des lignes reprises et aussi du matériel roulant du réseau de l'Etat: 9,000,000 de francs.

Le projet de loi du 10 août 1880 comprenait les crédits nécessaires pour l'achat du mobilier et de l'outillage du chemin d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et pour l'acquisition du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de cette ligne.

La question de savoir si le prix du matériel d'exploitation est ou n'est pas compris dans le prix du rachat, calculé conformément à la clause du cahier des charges de la concession, se présentait pour ce chemin comme pour celui de Lierre à Turnhout. Elle a également été réservée.

Ce n'est point sans avoir aperçu et débattu cette question que le Gouvernement a fait aux Chambres la proposition de payer à la Société concessionnaire le mobilier et l'outillage de ce chemin en sus du prix du rachat et d'acquérir, à part, les locomotives, voitures et wagons nécessaires.

Il a cru devoir, à raison de l'importance considérable de cette affaire, demander des avis aux conseils des divers Départements ministériels. Ces jurisconsultes ont été unanimes à déclarer seule légale la solution proposée. Leurs consultations sont annexées à l'exposé des motifs du 10 août 1880.

Le Gouvernement n'a rien à ajouter aux raisons qui y sont déduites.

Ces consultations se rapportent exclusivement au chemin d'Anvers à Rotterdam; mais la question se présente absolument dans les mêmes termes pour le chemin de Lierre à Turnhout.

Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer les clauses relatives au rachat de ces concessions.

Le cahier des charges du chemin d'Anvers à la frontière des Pays-Bas stipule ce qui suit :

« Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.

» Dans le cas où il voudrait faire usage de cette faculté, il devrait préalablement s'entendre avec le Gouvernement des Pays-Bas, pour le rachat simultané, par ce dernier gouvernement, du chemin de fer formant le prolongement, depuis la frontière néerlandaise jusqu'au Hollandsch Diep, du chemin de fer d'Anvers à la dite frontière.

» Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors aux conditions suivantes :

» On calculera le revenu net des sept dernières années d'exploitation, on en retranchera celui des deux années les moins favorables et la moyenne du revenu des cinq années qui resteront après ce retranchement, sera capitalisée à raison de 5 p. %, et on ajoutera une prime de 15 p. %. »

D'autre part, la clause de rachat du chemin de Lierre à Turnhout est conçue comme il suit :

« Le Gouvernement se réserve la faculté de racheter le chemin de fer.

» Il ne pourra être fait usage de la faculté de rachat, qu'après que le chemin de fer aura été exploité pendant vingt ans, et le rachat se fera alors, au choix du concessionnaire, soit en capitalisant, à raison de 4 p. %, le revenu garanti par l'Etat, soit en calculant le revenu net des sept dernières années d'exploitation, dont on retranchera celui des deux années les moins favorables et en capitalisant, à raison de 5 p. % plus une prime de 15 p. %, la moyenne du revenu des cinq années restantes. »

Dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit de racheter, moyennant un capital égal à vingt-trois fois la moyenne du revenu net, *le chemin de fer*, c'est-à-dire la concession de péages.

L'objet du rachat est, quant à sa nature, le même dans les deux cas.

Il est vrai que pour le chemin de Lierre à Turnhout, il est ouvert une alternative. Le concessionnaire peut demander, et certes, il demandera qu'au lieu d'être établi d'après le produit net, le prix du rachat soit calculé à raison de vingt-cinq fois le revenu garanti.

Peut-être fera-t-on observer que le prix du rachat sera égal au capital social, fixé à 4,300,000 francs par l'article 6 des statuts de la Société anonyme du chemin de Turnhout, et peut-être songera-t-on à tirer de ce rapprochement la conséquence que la Société doit, pour ce prix, livrer à l'Etat tout ce qu'elle a construit ou acquis à l'aide de ce capital, c'est-à-dire le chemin de fer armé du matériel d'exploitation.

Cette observation serait du même ordre que celles qui ont engagé le Gouvernement à recourir aux lumières de divers jurisconsultes et qu'il a fait connaître à la Chambre par l'exposé des motifs du 10 août 1880.

« Lorsque, pour la première fois, » disait-il dans cet exposé, « le Département des Travaux Publics a pensé à exercer la faculté de rachat prévue par le cahier des charges de la concession du chemin de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, l'on a été frappé de cette circonstance que l'article 49 relatif à l'expiration de la concession stipule que le prix du matériel doit être payé au concessionnaire, tandis que rien de semblable ne se trouve dans la clause de rachat ; on s'est demandé si le sens de celle-ci n'était pas que, moyennant le

» prix dont elle fixe les bases, le concessionnaire est tenu de remettre à l'Etat,
» non-seulement la voie et ses dépendances, mais en sus tout le matériel d'exploit-
» tation, la recette qui sert de base au calcul du prix du rachat ne pouvant
» être réalisée sans le matériel d'exploitation. Or, si le concessionnaire reçoit
» l'équivalent des bénéfices de l'exploitation, il semble qu'il doive céder tout
» ce qui sert à la production de ces bénéfices. »

Or, nonobstant ces considérations, les jurisconsultes chargés d'examiner la question se sont prononcés pour la négative et le Gouvernement a cru en devoir adopter l'avis.

Il persiste à croire que cette solution est la seule vraie et si ce sentiment est partagé par les Chambres, les parties de matériel roulant, de mobilier et d'outillage que l'Etat a acquises ou acquerra des sociétés d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout, seront payées en sus du prix de rachat, par imputation sur le crédit de 9,000,000 de francs, objet du § 2 de l'article 2 du présent projet de loi.

Il y a lieu d'aviser à compléter le matériel d'exploitation nécessaire à ces lignes et de pourvoir à l'augmentation du matériel roulant du réseau de l'Etat.

Le trafic est en voie de progrès marqué et soutenu. Malgré les extensions considérables accordées depuis deux ans, l'effectif des wagons suffit à peine à satisfaire à la demande.

L'écart entre la demande et la quantité de wagons disponibles chaque jour est déjà sensible. Il augmentera encore notablement, si le trafic devient plus intense ou si le mauvais temps vient paralyser, en partie, les moyens d'exploitation.

En vue de pouvoir, cet hiver, répondre aux demandes, l'administration a pris des wagons en location. Elle cherche à en louer encore. Mais le nombre de ces wagons est nécessairement très-limité.

Les wagons neufs en cours de réception contribuent à améliorer la situation, mais cette amélioration ne suffit pas.

Une nouvelle élévation de l'effectif du matériel de transport est donc indispensable. Ce serait s'exposer, pour l'an prochain, à quelque crise très sérieuse que de ne pas y pourvoir immédiatement.

§ 3. Crédit pour travaux d'amélioration et d'extension à exécuter sur la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas, sur la ligne de Lierre à Turnhout, et aussi sur l'ensemble du réseau, etc. : 6,000,000 de francs.

Dans le § 9 de l'exposé des motifs du 10 août dernier, le Gouvernement prévoyant que, sur la ligne d'Anvers à la frontière des Pays-Bas comme sur celle de Lierre à Turnhout, des travaux d'amélioration devraient être exécutés immédiatement, demandait de ce chef, 1,000,000 de francs.

Le Gouvernement sait aujourd'hui que la dépense sera plus élevée.

La reprise, par le Gouvernement belge et le Gouvernement des Pays-Bas, du chemin d'Anvers à Rotterdam a été l'occasion d'une réforme du tarif belge-néerlandais. Sous l'influence de ce tarif nouveau mis en vigueur le 1^{er} juillet dernier, le trafic s'est développé. Tout fait prévoir que l'accroissement continuera.

Déjà, il a fallu augmenter le nombre des trains. Il faudra exécuter, dans les stations, des travaux plus importants que ceux qui, d'abord, avaient été prévus. Il faudra doubler la voie principale sur toute l'étendue de la ligne.

La Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État en Hollande, a reconnu que le doublement de la voie de la partie néerlandaise est nécessaire. Elle fera sans doute des instances auprès du Gouvernement de La Haye pour qu'il y soit procédé sans délai.

Les dépenses à faire, tant sur le chemin d'Anvers à la frontière des Pays-Bas que sur celui de Lierre à Turnhout, sont maintenant évaluées à 2,000,000 de francs.

L'exposé des motifs du 10 août 1880 traitait aussi des ateliers, remises et magasins à construire, pour le service de la traction et du matériel, et des travaux à faire dans les gares de Montigny, de Monceau, de Haine-Saint-Paul, de Schaerbeek, de Meirelbeke, d'Ans, d'Arlon, etc. Il demandait 1,000,000 de francs pour chacune de ces catégories de travaux.

Depuis lors, le Gouvernement a pu se convaincre qu'il importait de pourvoir plus rapidement à ces améliorations.

Les ateliers, les remises et les magasins ne sont plus en rapport avec le nombre toujours croissant des machines, des voitures, des wagons à réparer et à abriter. La bonne administration du réseau exige impérieusement qu'il soit promptement remédié à cette situation fâcheuse.

La plupart des grandes gares du réseau, notamment dans la partie industrielle du pays, donnent à peu de chose près, le maximum d'effet utile que l'on peut en obtenir dans leurs conditions actuelles. Un accroissement un peu marqué du trafic pourrait produire des encombrements avec toutes leurs conséquences désastreuses. Il est urgent d'aviser au moyen de les prévenir.

Le Gouvernement estime qu'il faudra consacrer immédiatement une nouvelle somme de 3,900,000 francs à ces constructions et agrandissements.

On a, depuis quelque temps, prévu qu'il faudra établir sur les chemins à livrer à l'État, en exécution des conventions du 25 avril 1870 et du 1^{er} juin 1877, des gares industrielles, qui ne rentrent pas dans la catégorie des stations à construire, soit par la Société de construction (convention-loi du 25 avril 1870), soit par la Banque de Belgique.

C'est ainsi que, sur la ligne de Trazegnies à Luttre, on a projeté une gare, qui

devrait servir au rassemblement des wagons vides, à la distribution de ces wagons entre les fosses voisines, au classement des wagons chargés; — que, sur la ligne de Basilly à Lessines, il faudra, près de Lessines, une gare pour le raccordement d'un certain nombre de carrières; — que, sur la ligne de Couillet à Jamioux, une gare située tout près de la station de Couillet pourrait beaucoup faciliter le raccordement d'établissements industriels existants ou à créer; que, pour la ligne de Tournai vers Douai, il faudra, sur chacune des rives de l'Escaut, une gare à laquelle viennent se raccorder des chemins de fer ou les tramways industriels desservant le bassin calcaire de Tournai.

Il paraît incontestable que la construction des gares de cette espèce n'entrerait pas dans les prévisions de la Société de construction, non plus que de la Banque de Belgique, et il ne serait pas équitable de leur en imposer la dépense.

L'État en doit donc prendre l'établissement à sa charge. Il les lui faudra construire au moment opportun et en relation avec le trafic initial, sauf à les développer progressivement. Mais il semble utile, dans certains cas, d'acquérir, dès l'origine, tout le terrain voulu, sans attendre que les lignes soient livrées, à fin d'exploitation.

C'est ce qui se présente pour les stations à créer ultérieurement sur les lignes actuellement en construction de Couillet à Jamioux et de Tournai vers Douai.

Il est désirable que les terrains qui doivent former l'assiette de ces gares industrielles puissent être acquis en même temps que ceux nécessaires à la construction de la voie proprement dite.

La dépense qu'il faudra faire de ce chef est évaluée à 100,000 francs. Elle est comprise dans le crédit qui fait l'objet du § 3 de l'article 2 du projet de loi.

Ce crédit viendra s'ajouter à celui de 2,000,000 de francs ouvert par le § 8 de l'article 2 de la loi du 26 août 1880.

§ 4. *Signaux et appareils de sécurité* : 2,500,000 francs.

Assurer la sécurité des voyageurs et du personnel des trains est une des préoccupations les plus constantes et les plus vives du Département des Travaux Publics.

Une énergique impulsion a été donnée, depuis deux ans, à l'installation d'appareils d'enclenchements du système Saxby et Farner et à l'introduction du *block system* au moyen d'appareils Siemens et Halske; les progrès faits, depuis lors, n'ont pas été sans influence sur la sécurité avec laquelle le service des trains s'est accompli pendant les fêtes.

Le crédit de 2,000,000 de francs alloué par le § 7 de l'article 1^{er} de la loi du 23 mai 1880, pour les signaux et appareils de sécurité, ne tardera pas à être absorbé. Il importe que l'administration soit à même d'en poursuivre l'application.

Le Gouvernement sollicite donc, à cet effet, un nouveau crédit de 2,500,000 francs, lequel fait l'objet du § 4 de l'article 2 du projet de loi.

§ 5. *Travaux de construction d'un établissement d'aliénés à Tournai :*
600,000 francs.

Le Gouvernement est intervenu précédemment, au moyen d'allocations budgétaires, dans l'agrandissement et l'appropriation des asiles d'aliénés.

Depuis 1875, des crédits extraordinaires de 200,000 francs lui ont, chaque année, été alloués dans ce but par la Législature.

Mais son intervention, ainsi réglée, le place aujourd'hui dans l'impossibilité de pourvoir aux exigences les mieux justifiées.

Il doit, en effet, remplacer l'établissement de Froidmont, dont la propriété a été attribuée à la commission des hospices civils de cette localité par des décisions judiciaires passées en force de chose jugée.

Cela est d'autant plus urgent que, depuis l'année dernière, un établissement d'aliénés a été fermé et que les maisons qui subsistent sont complètement insuffisantes.

La population de ces établissements, qui était en 1852 de 3,841 aliénés, s'élevait au 30 septembre dernier à 8,674.

Les asiles sont encombrés au point qu'on doit refuser même des aliénés dangereux.

L'allocation d'un crédit spécial de 600,000 francs permettrait de mettre un terme à un tel état de choses.

Le Ministre des Travaux Publics,
SAINCTELETTE.

Le Ministre des Finances,
CHARLES GRAUX.

Le Ministre de la Justice,
JULES BARA.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres des Finances, de la Justice et des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances présentera, en Notre Nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à opérer le rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout.

ART. 2.

Des crédits spéciaux à concurrence de la somme de 22,400,000 francs sont ouverts au Gouvernement pour pourvoir aux dépenses extraordinaires énumérées ci-après :

Au Ministère des Travaux Publics :

§ 1^{er}. Rachat du chemin de fer de Lierre à Turnhout. fr. 4,300,000

§ 2. Achat de tout ou partie du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, des objets d'approvisionnement, matériaux de rechange, etc., des chemins de fer d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout; acquisition du matériel nécessaire à l'exploitation de ces lignes; extension du matériel roulant du réseau de l'État. fr. 9,000,000

§ 3. Travaux d'amélioration et d'extension sur les lignes d'Anvers à la frontière des Pays-Bas et de Lierre à Turnhout; construction, sur le réseau de l'État, d'ateliers, de remises et de magasins pour les services de la traction et du

matériel de transport; travaux à exécuter dans les gares de formation, etc.; construction de gares industrielles sur des lignes à livrer à l'État en exécution des conventions du 25 avril 1870 et du 1^{er} juin 1877, approuvées respectivement par les lois du 15 juin 1870 et du 26 juin 1877 :

expropriations et constructions	fr. 6,000,000
§ 4. Signaux et appareils de sécurité	fr. 2,500,000
Fr.	<u>21,800,000</u>

Au Ministère de la Justice :

§ 5. Construction d'un établissement d'aliénés à Tournai	fr. 600,000
Total.	<u>fr. 22,400,000</u>

ART. 3.

Ces crédits seront couverts au moyen d'une émission de titres de la dette publique. Ils pourront l'être provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

Donné, à Bruxelles, le 16 décembre 1880.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Finances,
CHARLES GRAUX.

Le Ministre de la Justice,
J. BARA.

Le Ministre des Travaux Publics,
SAINCTELETTE.