

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1880-1881.

Rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout; — crédits spéciaux pour ce rachat et pour travaux publics ⁽¹⁾.

RAPPORT

SUR UN AMENDEMENT DE M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

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

MESSIEURS,

Votre commission spéciale, depuis le dépôt de son premier rapport, a reçu de Monsieur le Ministre des Travaux publics la lettre suivante :

« MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

» La commission spéciale chargée par la Chambre de l'examen du projet de loi (n° 50) relatif au rachat de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout et à des crédits spéciaux pour ce rachat et pour des travaux publics a proposé par son rapport (n° 42) de diminuer de 2,400,000 francs le crédit de 6,000,000 de francs qui fait l'objet du § 3 de l'article 1^{er} de ce projet de loi et de réduire le crédit total de 22,400,000 francs à 20,000,000 de francs.

» Il serait désirable, Monsieur le Président, que cette somme de 2,400,000 francs rendue ainsi disponible, pût être appliquée à la continuation des travaux entamés déjà ou à entamer très-prochainement sur des points très-nombreux du réseau des chemins de fer de l'État.

(1) Projet de loi, n° 50.

Rapport et appendice, n° 42.

(2) La commission était composée de MM. PIRNEZ, *président*; DRENFUR, DE ZERREZO DE TEJADA, COOMANS, JOTTRAND, SABATIER et BEERNAERT.

» Parmi les travaux les plus urgents, je citerai, notamment, l'agrandissement de la station de l'Allée-Verte, à Bruxelles, le transfert à Ottignies du bâtiment des recettes de l'ancienne station de Tournai et de la baraque qui a servi à la fête du Cercle artistique et littéraire du mois d'août dernier, l'achèvement des gares d'Ostende, de Bruges, de Mouscron, de Termonde, de Malines, de Tirlemont, de Tongres, de Saint-Trond, de Diest, de Moll, de Liège, de Pepinster, d'Arlon, de Vilvorde, de Hal, de Braine-le-Comte, de Tamines, de Fleurus, de Bracquegnies, de Soignies, de Lessines, de Blaton, de Tamines et de Huy-Tilleul.

» Je demanderai donc que, dans l'ordre d'idées où la commission s'est placée, et pour le cas où la Chambre adopterait sa manière de voir, il soit ajouté à l'article 1^{er} du projet de loi un paragraphe conçu comme il suit :

» Travaux d'extension et d'amélioration sur les chemins de fer de l'État, expropriations et constructions fr. 2,400,000 »

» Ce paragraphe prendrait le n° 4 et celui qui porte actuellement ce numéro deviendrait le n° 5.

» J'ai l'honneur, Monsieur le Président, de vous prier de vouloir bien soumettre cette proposition aux délibérations de la commission et d'agréer l'assurance de ma haute considération.

» *Le Ministre des Travaux publics,*

» SAINCTELETTE. »

Votre commission donne sa complète adhésion à l'idée formulée dans cette lettre, et vous propose en conséquence d'insérer dans le projet de loi le paragraphe nouveau sollicité. Seulement, c'est à l'article 2 et non à l'article 1^{er} du projet que devra se rattacher ce paragraphe.

De plus il faut remarquer que c'est le § 2 de cet article qui doit être réduit de 2,400,000 francs; le § 3 reste intact au chiffre de 6,000,000 de francs.

Votre commission a saisi l'occasion de sa réunion, provoquée dans le but de délibérer sur la proposition dont il vient d'être question, pour combler une lacune du projet en y insérant un article nouveau, en vertu duquel les conventions qui seront faites en exécution de la loi projetée, ne seront assujetties qu'à un droit fixe de fr. 2 40 c^s.

Cette stipulation est de règle dans les lois de ce genre; entre autres, elle constitue l'article 5 du projet de loi du 10 août 1880, autorisant le rachat de la concession du chemin de fer de Marbehan à Virton.

Il est parfaitement inutile si ces conventions, d'après les lois générales, donnent ouverture à la perception de droits proportionnels, de faire opérer cette perception. L'État, au profit de qui elle s'opérerait, devrait en supporter le poids. Il serait à la fois receveur et payeur.

Enfin, la discussion de la note relative aux droits de l'État sur le matériel roulant des lignes dont il rachète la jouissance et l'exploitation, a attiré l'at-

tention de votre commission spéciale sur la convention avenue entre la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout, et la Société concessionnaire du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, pour assurer à celle-ci sur la section de Lierre à Hérenthals la circulation de ses trains.

Cette convention, approuvée par arrêté royal du 31 mai 1879, n'avait pas été publiée en même temps que cet arrêté royal. Le Département des Travaux publics, en s'abstenant de cette publication, n'a fait que suivre une tradition constante. Votre commission croit qu'il y a lieu de la modifier et de faire connaître au public les conventions de cette espèce.

Elle fait le premier pas dans cette voie en annexant au présent rapport le texte de la convention en question, qui porte la date du 23 avril 1879.

Votre commission estime que cet arrangement qui confère à la Société du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, des droits importants d'exploitation sur la section principale du chemin de fer de Lierre à Turnhout, ne liera point l'État belge lorsqu'il rentrera en pleine jouissance de cette section, et considérant la convention comme trop avantageuse pour l'Anvers à Gladbach et onéreuse pour le Lierre-Turnhout, elle engage le Gouvernement à notifier aux deux parties contractantes sa résolution de modifier la situation qu'elles ont créée dès qu'il aura consommé le rachat du Lierre-Turnhout en exécution de l'article premier du projet en discussion.

Il a pu convenir aux concessionnaires du Lierre-Turnhout d'abandonner à ceux de l'Anvers-Gladbach des péages, à la perception desquels ils avaient seuls droit et de leur accorder l'usage de leurs rails et de leurs stations, le tout en échange d'une rémunération insuffisante; certains points de contact existent entre les intérêts de ces concessionnaires et créent des compensations.

Mais les concessionnaires du Lierre-Turnhout n'ont pu grever à ce point que leur jouissance et seulement pour la durée de celle-ci. C'est ici le cas d'appliquer le principe de droit. *Resoluto jure dantis resolvitur jus accipientis*, et l'État, reprenant des mains de ces concessionnaires le chemin de fer qui est sa propriété, doit le recevoir quitte et libre de toute charge qui pourrait en diminuer la valeur. Il paye cette valeur tout entière, il doit la recevoir intacte.

Il ne pourrait, du reste, être soutenu qu'en donnant son approbation à la convention du 23 avril 1879, le Gouvernement Belge l'a acceptée pour son compte personnel et en est tenu. Ce n'est pas comme propriétaire et exploitant de chemins de fer qu'il a agi en cette circonstance, c'est uniquement comme dépositaire de la puissance publique, comme gardien des intérêts généraux de la nation.

Comme gérant du domaine public, le Gouvernement ne pourrait consentir, pour aucun des chemins de fer confiés à ses soins, une convention comme celle qui nous occupe, sans l'autorisation des Chambres.

Vous avez reçu, Messieurs, la note si complète et si convaincante dans laquelle, en acquit de la promesse contenue en notre premier rapport, M Demeur a exposé les principales raisons qui ont déterminé votre commission à engager l'État à ne point se rendre aux avis des jurisconsultes qui

le déclaraient non fondé à exiger de la Société du chemin de fer d'Anvers à la jonction des Pays-Bas, la livraison de sa ligne, armée de son matériel roulant, en échange du capital dû à cette Société comme prix de rachat de sa concession.

Cette note est l'expression de la conviction bien arrêtée de tous les membres de votre commission sans aucune exception. De nombreux arguments pourraient encore y être joints; nous n'en indiquerons pour le moment qu'un seul. L'article 1602 du Code civil nous le fournit. Aux termes de cet article, dans tout contrat de vente, le vendeur est tenu d'expliquer clairement ce à quoi il s'oblige. Tout pacte obscur ou ambigu s'interprète contre le vendeur.

Il s'ensuit que si la note pouvait laisser subsister quelque doute, soit sur ce que l'État a le droit de se faire livrer par le concessionnaire dont il rachète la concession ou sur le prix que l'État doit payer à ce concessionnaire, c'est contre ce dernier que le doute devrait être résolu.

En effet, dans tout contrat de concession de chemin de fer, il n'y a d'autre vendeur que le concessionnaire. Lui seul a quelque chose à livrer et c'est à l'État qu'il le livre. Il entreprend l'établissement d'un chemin de fer pour compte et au profit de l'État, comme tout autre entrepreneur de construction.

Le droit temporaire d'exploitation que lui accorde l'État, lui est remis à titre de paiement des livraisons qu'il a effectuées et en se réservant, ce que l'on a appelé le droit de racheter le chemin de fer concédé, l'État ne fait que se réserver le droit de substituer un paiement en capital au paiement par perception des produits.

Quoiqu'il n'y ait point là de rachat proprement dit, cette opération peut cependant recevoir ce nom, mais dans le sens qu'on y attache, lorsque l'on parle du rachat d'une rente viagère ou d'un usufruit que l'on aurait constitué en paiement de certains services.

Telle est, d'après votre Commission, la véritable nature des concessions de chemins de fer et du rachat qu'on en peut opérer.

Le projet de loi sort des délibérations de la commission assez modifié pour qu'il soit nécessaire de le réimprimer tout entier à la suite du présent rapport et tel que l'adoption vous en est proposée.

Le Rapporteur,
GUSTAVE JOTTRAND.

Le Président,
EUDORE PIRMEZ.



PROJET DE LOI.**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. Extension du matériel roulant du réseau de l'État .	6,600,000	»
§ 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	6,000,000	»
§ 4. Travaux d'extension et d'amélioration sur les chemins de fer de l'État, expropriations et constructions	2,400,000	»
§ 5. Signaux et appareils de sécurité	2,500,000	»
Fr.	21,800,000	»

Au Ministère de la Justice :

§ 6. Construction d'un établissement d'aliénés à Tournai. fr.	600,000	»
TOTAL fr.	22,400,000	»

ART. 3.

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

ART. 4.

Les conventions qui se rattacheront à l'exécution de la présente loi seront enregistrées au droit fixe de 2 francs 40 centimes.

ANNEXE.

*Convention pour la circulation des trains de la ligne d'Anvers à Gladbach
entre Hérenthals et Lierre.*

Entre les soussignés représentant la Société anonyme du chemin de fer de Lierre à Turnhout d'une part ;

Et d'autre part,

La Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, concessionnaire du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, agissant solidairement avec l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, qui a traité pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Gladbach et qui agit pour autant que de besoin, au nom des Sociétés anonymes du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam, du chemin de fer de l'Est Belge et du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

La Société anonyme du chemin de fer du Nord de la Belgique a été déclarée, par arrêté royal du 29 septembre 1869, concessionnaire d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière du Duché de Limbourg, dans la direction de Ruremonde et Gladbach, et elle a cédé cette concession à la Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam. Cette cession a été approuvée par un arrêté royal en date du 13 décembre 1875.

L'article 1^{er} de la convention du 21 septembre 1869, réglant les conditions de la concession et annexée à l'arrêté royal précité du 29 septembre 1869, porte :

« Ce chemin de fer est destiné à établir une communication directe entre
» Anvers et Gladbach; toutefois, il pourra, par application des dispositions
» de l'article 2 A, deuxième paragraphe de la loi du 31 mai 1863, prendre
» son origine à la station de Hérenthals, du chemin de fer de Lierre à Turn-
» hout, sous la réserve que la Société contractante de deuxième part justifie
» envers le Département des Travaux publics qu'elle s'est entendue avec les
» Sociétés qui exploitent les lignes d'Anvers à Lierre et de Lierre à Hérent-
» hals, pour le parcours de ses trains sur lesdites lignes; dans ce cas, le par-
» cours d'Anvers à Hérenthals ne comptera dans le calcul des péages que
» pour 30 kilomètres. »

La Société concessionnaire du chemin de fer d'Anvers à Gladbach, voulant user de cette faculté, les parties contractantes se sont mises d'accord sur les conditions suivantes pour le parcours, sur la ligne d'Hérenthals à Lierre, des trains de la ligne d'Anvers à Gladbach.

ARTICLE PREMIER. — Les recettes des transports à effectuer d'Anvers et des stations intermédiaires entre Anvers et Hérenthals, en destination des stations situées au delà de Hérenthals dans la direction de Gladbach et *vice-versa*, seront intégralement perçues au profit du chemin de fer Grand Central Belge.

ART. 2. — La Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam payera à la Société anonyme du chemin de fer de Lierre à Turnhout, pour l'usage de la voie entre Lierre et Hérenthals, une redevance annuelle de *vingt-quatre mille francs*.

ART. 3. — L'entretien des terrassements, ouvrages d'art, voie et dépendances de la voie, de la section de Hérenthals à Lierre, sera assuré par les soins de la Société anonyme du chemin de fer de Lierre à Turnhout. Un règlement d'exécution déterminera les conditions dans lesquelles devra se faire cet entretien et le droit de surveillance à exercer par l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge.

Les dépenses d'entretien des terrassements, ouvrages d'art, passages à niveau et dépendances de la voie de la section de Lierre à Hérenthals, seront réparties par moitié entre la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout et l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge. Il en sera de même des dépenses de gardiennage des passages à niveau et des ponts tournants.

Les dépenses d'entretien de la voie proprement dite, tant en main-d'œuvre qu'en frais de renouvellement des matériaux sur la section de Lierre à Hérenthals, seront réparties entre la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout et l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge, au prorata du nombre de trains parcourant la section commune.

ART. 4. — La Société anonyme du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam interviendra dans les dépenses de premier établissement des stations de Hérenthals et de Lierre et des stations comprises entre ces deux points, au prorata du trafic de la ligne d'Anvers à Gladbach ou en destination de ces stations.

L'Administration du chemin de fer Grand Central Belge interviendra pour la même proportion, dans les dépenses d'exploitation de ces stations.

Un règlement d'exécution déterminera les conditions d'exploitation de ces stations et la manière d'établir le trafic des deux Administrations exploitantes.

ART. 5. — Le personnel chargé de la conduite des trains de la ligne d'Anvers à Gladbach, sur la section comprise entre Hérenthals et Lierre, devra se conformer aux règlements et aux signaux en usage sur cette section.

ART. 6. — Les itinéraires des trains de la ligne d'Anvers à Gladbach, sur la section d'Hérenthals à Lierre, seront fixés de commun accord entre la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout et l'Administration du chemin de fer Grand Central Belge.

ART. 7. — Le personnel chargé de la surveillance de la police, de l'entretien et du renouvellement de la voie sur la section de Lierre à Hérenthals, agit pour compte particulier et sous la responsabilité de chaque Administration dont les trains parcourent cette section.

Les accidents ou avaries occasionnés aux voyageurs et marchandises en cours de transport sont à la charge de l'Administration propriétaire du train dans lequel se trouvent les voyageurs et les marchandises au moment de l'accident, si celui-ci résulte de faits imputables au personnel chargé de la surveillance, de la police, de l'entretien et du renouvellement de la voie sur la section parcourue par les trains des deux Administrations.

Les accidents occasionnés aux personnes et aux choses n'appartenant pas au trafic des Administrations exploitantes ainsi qu'au personnel payé en commun sont supportés par moitié par chacune de ces Administrations s'ils résultent de faits imputables au personnel chargé de la surveillance, de la police, de l'entretien et du renouvellement de la voie sur la section commune.

Les conséquences des accidents occasionnés tant au trafic qu'au matériel, au personnel et aux choses n'appartenant pas au trafic et au personnel payé en commun, sont entièrement supportées par l'Administration propriétaire du train, lorsque l'accident résulte d'une infraction commise aux règlements par les agents de ce train.

Les avaries survenues au matériel se trouvant dans les trains de chacune des Administrations exploitantes sont toujours supportées par celle des Administrations à laquelle le train appartient, sauf la restriction portée au paragraphe précédent.

Les accidents ou détériorations aux voies, terrassements, ouvrages d'art, passages à niveau et dépendances de la voie sont supportés par les deux Administrations exploitantes dans les proportions indiquées à l'article 3.

ART. 8. — Moyennant les arrangements et redevances stipulés dans la présente convention, les trains de la ligne d'Anvers à Gladbach seront admis à circuler sur la ligne de Lierre à Hérenthals pendant toute la durée de la concession du chemin de fer d'Anvers à Gladbach.

La présente convention est subordonnée à l'approbation du Gouvernement pour autant que de besoin.

Fait en triple expédition à Bruxelles, le vingt-cinq avril 1800 septante-neuf.

Pour la Société anonyme des chemins de fer d'Anvers à Rotterdam :	Pour la Société anonyme du chemin de fer de Lierre à Turnhout :
--	--

Le Président,
STOCLET.

Le Président,
BISCHOFFSHEIM.
