
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 MAI 1855.

Concession du chemin de fer de Contich à Lierre.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 20 décembre 1851, art. 8, § 10, a ouvert au Gouvernement un crédit de 500,000 francs, pour la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État.

Cet embranchement est en majeure partie construit. (La route proprement dite est achevée sur toute sa longueur.)

Mais, par suite du renchérissement général de la main-d'œuvre et des matériaux, résultant, entre autres causes, du développement extraordinaire des travaux d'utilité publique, la partie de l'embranchement de Contich à Lierre, qui est exécutée, ayant entraîné une dépense de fr. 359,496-54, a coûté au delà de ce qui avait été prévu. Il est donc certain que, si le Gouvernement devait faire achever la section de chemin de fer dont il s'agit, et spécialement les stations de Contich et de Lierre, le crédit de 500,000 francs, ouvert au Gouvernement, serait de beaucoup insuffisant. Cette considération, et d'autres qui vont être exposées, ont engagé le Gouvernement à proposer à la Chambre le projet de loi ci-joint.

En construisant l'embranchement de chemin de fer dont il s'agit, le Gouvernement n'avait pas uniquement en vue d'assurer à l'État les bénéfices à réaliser sur les transports de Contich à Lierre et *vice versa*. En effet, la ville de Lierre, et la partie avoisinante de la Campine, avaient intérêt à être reliées au réseau des chemins de fer de l'État; mais l'État avait d'autres avantages à attendre de la construction d'un chemin de fer de Contich à Lierre, lequel devait exercer une influence favorable sur les recettes des chemins de fer, puisque la plupart des transports de Contich à Lierre devaient alors arriver à Contich par les chemins de fer de l'État, et que ce qui était à transporter de Lierre à Contich allait, en majeure partie, être dirigé par cette même voie vers sa destination. Or, le bénéfice de cet accroissement des recettes des chemins de fer de l'État sera acquis au Trésor, que

le chemin de fer de Contich à Lierre soit exploité pour le compte de l'État, ou qu'il fasse l'objet d'une concession.

D'ailleurs, lorsque sur la proposition du Gouvernement les Chambres ont décrété la construction d'un chemin de fer de Contich à Lierre, on prévoyait que ce chemin de fer serait ultérieurement prolongé vers Turnhout ; et ce qui n'était alors qu'une prévision est aujourd'hui un fait accompli : l'embranchement de Contich à Lierre forme, dès à présent, la première section d'un chemin de fer de Contich à Turnhout ; il semble donc qu'il serait rationnel et désirable qu'il n'y eût qu'une ligne de chemin de fer de Contich à Turnhout, faisant l'objet d'une seule et même exploitation.

Diverses considérations viennent à l'appui de cette manière de voir.

Si l'embranchement de Contich à Lierre devait être exploité pour le compte de l'État, à moins de se soumettre à un surcroît de dépense très-considérable, il ne pourrait y avoir que des convois de Contich à Lierre et de Lierre à Contich, dont les heures d'arrivée à la station de Contich et de départ de cette station, coïncideraient avec les heures de passage des convois de l'État, allant de Malines à Anvers et réciproquement.

Il résulterait de là qu'un voyageur allant de Turnhout à Anvers, devrait changer de convoi, une première fois à Lierre pour passer du convoi de la Compagnie de Lierre à Turnhout dans un convoi du chemin de fer de Lierre à Contich, et une seconde fois à Contich, pour passer de ce dernier convoi dans un convoi de Malines à Anvers.

Or, non-seulement cela serait regrettable au point de vue de l'intérêt du public, mais en outre cela ne pourrait qu'être préjudiciable aux recettes du chemin de fer de Lierre à Turnhout, et par suite à l'État, qui garantit un *minimum* d'intérêt à la Compagnie concessionnaire de ce dernier chemin de fer.

Le Gouvernement a donc jugé à propos de négocier avec ladite Compagnie, pour lui remettre la ligne de Contich à Lierre à des conditions équitables et avantageuses à l'État.

Il est inutile d'entrer ici dans tous les détails des arrangements à conclure.

Il a paru qu'il suffirait que les conditions principales, à insérer dans la convention entre le Gouvernement et la Compagnie, fussent ou expressément stipulées dans la loi qui autoriserait le Gouvernement à concéder la ligne de Contich à Lierre, ou indiquées dans le présent exposé des motifs.

Ainsi, d'une part, il serait stipulé dans la loi que la concession serait donnée aux clauses et conditions auxquelles a été concédée la ligne de Lierre à Turnhout, sauf que pour la section de Contich à Lierre, il ne serait stipulé aucune garantie de *minimum* d'intérêt, et, d'autre part, il serait entendu que le Gouvernement ne traiterait avec la Compagnie qu'à la condition, en premier lieu, que dans un délai déterminé elle rembourserait à l'État le montant de toutes les dépenses faites pour l'établissement de la section de Contich à Lierre (fr. 559,496-54) et, en second lieu, que la Compagnie ferait exécuter tous les travaux nécessaires pour que le chemin de fer de Contich à Lierre, y compris les stations de Contich et de Lierre, se trouvât dans un état de parachèvement complet.

Mais en s'assurant que la Compagnie souscrirait à ces arrangements on a eu lieu de se convaincre qu'elle ne les accepterait qu'à la double condition : 1° que

son matériel fut admis à circuler sur le chemin de fer de l'État, entre Contich et Anvers, afin qu'il put y avoir des convois d'Anvers à Turnhout et *vice versa*; 2° qu'il lui fut accordé certains avantages pour le transport des marchandises depuis la station d'Anvers jusqu'à l'entrepôt et *vice versa*.

Il est facile de comprendre que la Compagnie aurait, en effet, un très-grand intérêt à ce que ses convois pussent arriver jusqu'à la station d'Anvers et partir de ladite station. Cela serait également avantageux à la fois au public et à l'État : ce dernier est intéressé à ce que la ligne de Lierre à Turnhout, pour laquelle le Gouvernement garantit un *minimum* d'intérêt, se trouve, à tous égards, dans des conditions d'exploitation aussi favorables qu'il est possible.

A la vérité, on renoncerait, jusqu'à un certain point, pour la partie de la ligne du Nord s'étendant de Contich à Anvers, au bénéfice de l'accroissement des recettes des chemins de fer de l'État, qui devait résulter de la construction de l'embranchement de Contich à Lierre; mais l'État resterait en possession du bénéfice de l'accroissement de recettes dont il s'agit, non-seulement pour la partie de la ligne du Nord s'étendant de Contich à Bruxelles, mais aussi pour les lignes de l'Est et de l'Ouest, qui s'embranchent à Malines à celle du Nord.

Dans cet état des choses, il a paru qu'il y avait lieu à proposer aux Chambres d'autoriser le Gouvernement à accorder à la Compagnie, à des conditions à régler, la faculté de faire circuler son matériel sur le chemin de fer de l'État, entre Contich et Anvers, ainsi que certains avantages pour le transport des marchandises, depuis la station d'Anvers jusqu'à l'entrepôt et *vice versa*. Le Gouvernement n'accordera naturellement à la Compagnie cette faculté et ces avantages, qu'à des conditions équitables et les moins onéreuses à l'État; en outre, toutes les mesures seront prises pour que la circulation des convois de la Compagnie, entre Contich et Anvers, ne puisse présenter ni inconvénient ni danger pour la circulation des convois de l'État, sur cette partie de la ligne du Nord.

Le projet de loi ci-annexé a un caractère d'urgence.

La ligne de Lierre à Turnhout est livrée à l'exploitation; et la section de Contich à Lierre, bien qu'elle soit inachevée, se trouve cependant dans une situation qui a permis d'autoriser la Compagnie de Lierre à Turnhout à l'exploiter provisoirement en y exécutant, à ses risques et périls, les ouvrages rigoureusement nécessaires à cet effet. Mais la Compagnie n'a voulu s'engager à l'exploiter, dans ces conditions, que jusqu'au 1^{er} juin prochain, en faisant observer qu'elle avait un grand intérêt à savoir, prochainement, si la section de Contich à Lierre lui sera définitivement concédée, ou si elle sera achevée aux frais de l'État et exploitée par le Gouvernement.

Il résulte de là qu'à partir du 1^{er} juin, ou l'embranchement de Contich à Lierre cesserait d'être exploité, ce qui donnerait lieu éventuellement à des réclamations, et ce qui serait d'ailleurs préjudiciable à l'État (la ligne de Lierre à Turnhout devant se trouver alors dans des conditions très-défavorables); ou il faudrait que le Gouvernement organisât, entre Contich et Lierre, une exploitation provisoire, ce qui non-seulement présenterait de sérieuses difficultés, mais en outre obligerait à une dépense assez considérable, qui aurait été faite en pure perte si, ce qui est probable, il était reconnu plus tard, qu'il y eût lieu de concéder la ligne de Contich à Lierre à la Compagnie de Lierre à Turnhout.

Il est donc important, Messieurs, qu'il soit pris, sans retard, une résolution sur l'objet du projet de loi que j'ai l'honneur de vous soumettre.

Le Ministre des Travaux Publics.

A. DUMON.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à concéder le chemin de fer, en partie construit aux frais de l'État, de Contich à Lierre, à la Compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout. aux mêmes clauses et conditions que celles auxquelles la dite compagnie est concessionnaire de ce dernier chemin de fer; toutefois, pour la section de Contich à Lierre, il ne sera garanti par l'État à la Compagnie, aucun *minimum* d'intérêt.

ART. 2.

Le Gouvernement pourra en outre autoriser la Compagnie prémentionnée à faire circuler son matériel sur le chemin de fer de l'État entre la station de Contich et celle d'Anvers, et entre cette dernière station et l'entrepôt.

Les conditions auxquelles cette autorisation sera donnée seront arrêtées de commun accord entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie.

Donné à le mai 1855.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.
