
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 31 MAI 1855.

Concession du chemin de fer de Contich à Lierre ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. E. PRÉVINAIRE.

MESSIEURS,

Dans la séance du 16 mai 1855, le Gouvernement a soumis à vos délibérations un projet de loi ayant pour objet la cession à la compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout, du chemin de fer construit aux frais de l'État, entre Contich et Lierre, en exécution de la loi du 20 décembre 1851, et l'octroi à la même compagnie de la faculté de 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.

Ce projet de loi a été examiné, le 21 courant, par toutes les sections et nous avons l'honneur de vous rendre compte de leurs délibérations.

La 1^{re} section, tout en donnant son approbation à l'art. 1^{er}, a exprimé le regret que le produit d'Anvers à Contich reste sans influence sur l'engagement d'une garantie de *minimum* d'intérêt, pris envers la société du chemin de fer de Turnhout.

En ce qui concerne l'art. 2, elle a cru devoir s'abstenir, ne pouvant apprécier les conditions qui doivent servir de base à son application. Elle craint qu'il ne soit question d'accorder le parcours gratuit, ce qu'elle ne pourrait admettre, le mouvement pouvant devenir très-considérable par suite du prolongement de la ligne de Turnhout vers Dusseldorf.

La 2^e section a donné son approbation à l'art. 1^{er}, demandant néanmoins quelle serait la somme à dépenser pour achever la ligne de Contich à Lierre, et de plus à quelles conditions la concession aura lieu. Elle demande que le prix de vente à convenir indemnise pleinement l'État.

Elle a réclaté des éclaircissements par rapport à l'art. 2, émettant l'avis que

(1) Projet de loi, n° 210.

(2) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE BROUWER DE HOGENDORP, LESOINNE, THIENPONT, PRÉVINAIRE, LOOS et DE BRONCKART.

l'indemnité en faveur de l'État, à raison du parcours de Contich à Anvers et *vice versa*, fut fixé à 50 p. % de la recette, plus un tantième pour couvrir les frais d'entretien.

La 3^e section, tout en adoptant le projet, a exprimé le regret de ne pas avoir trouvé, joint au projet de loi, le projet de convention à intervenir entre l'État et la Compagnie.

La 4^e section a demandé communication du projet de convention et le devis des travaux à exécuter pour achever complètement la voie de Contich à Lierre. Elle s'est abstenue faute de ces renseignements.

La 5^e section a demandé si l'État conserverait la perception sur la route d'Anvers à Contich et *vice-versa*, pour les voyageurs de la ligne d'Anvers à Turnhout? et dans ce cas, si le matériel de la Compagnie de Turnhout, employé entre Anvers et Contich, l'était à titre gratuit par l'État, ou en compensation des transports de la station d'Anvers à l'entrepôt et *vice-versa*.

Le projet a été adopté par une voix ; trois membres se sont abstenus.

La 6^e section a cru devoir s'abstenir à l'unanimité ; elle est pénétrée de l'importance du projet et des conséquences qu'il peut avoir ; par ce motif elle se prononce pour l'ajournement.

Elle demande, en tout cas, communication du projet de convention.

Examen en section centrale.

Dès le début de la délibération, des observations ont été présentées sur la lacune qui existait dans l'exposé des motifs, en ce sens qu'il se bornait à exposer sommairement les conditions principales à insérer dans la convention à intervenir entre l'État et la Compagnie de Turnhout, tandis que la production du projet de convention paraissait nécessaire.

La section centrale, s'étant ralliée à cette opinion, suspendit ses délibérations jusqu'à la production du projet de convention et de la réponse de M. le Ministre des Travaux Publics, aux nombreuses questions posées par les sections, ainsi que sur la question de savoir s'il ne serait pas préférable d'annexer la ligne de Contich à Lierre à celle de Lierre à Turnhout, en accordant la garantie d'un *minimum* d'intérêt, que d'admettre le parcours étranger sur la voie de l'État.

Cette question émanait d'un membre de la section centrale.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est empressé de fournir les éclaircissements demandés, et la section centrale a repris ses délibérations le 30 mai.

La note explicative de M. le Ministre et le projet de convention à intervenir entre l'État et la Compagnie sont annexés au présent rapport, sous les litt. A et B.

La section centrale a cru devoir s'attacher, avant tout, à la disposition qui fait l'objet de l'art. 1^{er}. Elle s'est demandé s'il y avait réellement avantage pour l'État à aliéner le chemin de fer de Contich à Lierre, et si l'intérêt des localités à desservir, si l'intérêt de la circulation ne pouvaient être sauvegardés par une autre combinaison que celle proposée.

Il résulte des explications de M. le Ministre des Travaux Publics qu'un nouveau crédit de 125,000 à 150,000 francs suffira pour achever le chemin de fer de Contich à Lierre, ainsi que la station de Lierre. Les sections et la section centrale avaient désiré des explications qui permettent d'apprécier les causes qui

avaient rendu insuffisant le premier crédit de 500,000 francs, alloué par la loi du 20 décembre 1851. La réponse est conçue en termes généraux qui ne sont que la reproduction des considérations présentées dans l'exposé des motifs. Nous n'y avons trouvé qu'une justification incomplète de l'insuffisance des prévisions de l'administration ; mais nous n'avons pas cru devoir nous arrêter à cette question.

La Chambre remarquera que le chiffre de 150,000 francs, qui nous est indiqué comme celui de la dépense à faire pour achever la route et la station de Lierre, est représenté comme le *maximum*, et que l'on peut entrevoir que la dépense n'excédera pas le chiffre de 125,000 francs.

On peut s'étonner que le Gouvernement ait cru devoir hésiter à achever lui-même la voie qui lui appartenait, qu'il l'ait abandonnée à l'exploitation d'une Compagnie, sans autorisation de la Législature, alors que cette route achevée ne coûtera, à l'État, que 650,000 francs au plus, pour un parcours de 7 kilomètres environ, ce qui représente une dépense inférieure à la dépense moyenne de construction de la plupart des chemins de fer en Belgique.

En 1851, lorsque la construction, aux frais de l'État, de l'embranchement de Contich à Lierre fut proposée à la Chambre, l'exposé des motifs évalua à 260,000 francs l'augmentation de revenu brut que cet embranchement devait produire pour l'État. *Il y aura, disait-on, un excédant notable qui permettra de récupérer en peu d'années tous les frais de premier établissement.* (Rapport présenté le 2 août 1851, page 54.)

Cet embranchement n'étant en exploitation que depuis un mois, M. le Ministre des Travaux Publics n'a pu fournir, sur les résultats de l'exploitation, les renseignements qui lui avaient été demandés, mais il résulte d'une lettre de la Compagnie de Turnhout, en date du 31 mai, que M. le Ministre a bien voulu nous communiquer et que vous trouverez ci-jointe (annexe C), que la station de Lierre a produit, du 25 avril au 27 mai dernier, fr. 2,440-15.

On ne saurait tirer aucune conséquence de ce chiffre dans l'état actuel de l'exploitation.

Pour se former une opinion sur l'avenir réservé à cet embranchement, il faut mettre en regard du chiffre de la dépense totale, (650,000 francs au *maximum*), les résultats moyens des voies de l'État.

Il résulte en outre des renseignements que M. le Ministre des Travaux Publics a bien voulu fournir à la section centrale,

Qu'en 1854, les voies de l'État exploitées en moyenne, correspondaient à 626 kilomètres, y compris les chemins de fer de Termonde à Alost, de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt ;

Que les recettes brutes s'étant élevées en moyenne à 22,667,739 francs, le produit moyen par kilomètre exploité a été de 36,526 francs.

Le chemin de Contich à Lierre ayant environ 7 kilomètres, l'évaluation du produit, faite en 1851, correspond à peu de chose près au revenu moyen indiqué ci-dessus. Nous ne voyons, au reste, aucune cause qui soit de nature à faire présumer que le chemin de Lierre à Contich puisse ne pas atteindre le revenu moyen des voies de l'État.

Pour apprécier le résultat financier, que peut entrevoir l'État, il convient de se rendre compte de la réduction que les frais d'exploitation font subir au produit brut.

Nous venons de voir que les évaluations primitives de 1851 portaient le produit brut à 260,000 francs ;

Que d'après la moyenne de l'exploitation de l'État, en 1854, ce produit a été de 36,326 francs par kilomètre, soit pour 7 kilom. 254,282 francs.

Le dernier Compte rendu du chemin de fer de l'État, pour 1853, porte, p. 41, que la dépense totale d'exploitation est par kilomètre de parcours des convois de 2,187 francs.

Admettons, entre Lierre et Anvers, 10 convois par jour (5 à l'aller et 5 au retour) la distance étant de 17 kilomètres cela fait 170 kilomètres parcourues en un jour ou 30,850 kilomètres pour l'année de 365 jours, ce qui, calculé à raison de 2,187 francs par kilomètre, porte la dépense annuelle à 112,820 francs.

D'un autre côté, les tableaux statistiques des chemins de fer de l'Allemagne, comparés avec les chemins de fer du Nord et Belges, publiés il y a quelques mois par M. Hauchecorne, portent les frais pour notre chemin de fer à 15,752 francs par kilomètre.

On peut avancer que cette évaluation est trop élevée; néanmoins, d'après cette base, les frais, pour l'embranchement de Contich à Lierre, s'élèveraient à 102,000 francs. Ce qui offrirait, par conséquent, dans la première hypothèse, un produit net de 140,000 francs environ, et, dans la seconde, de 150,000 francs, lorsque le chemin de fer de Contich à Lierre atteindra le produit moyen de l'exploitation des voies de l'État. Nous le répétons, nous ne voyons aucune cause pour douter que ce résultat ne se trouve promptement obtenu. L'intérêt que la ville de Lierre témoigne pour le développement de l'exploitation prouve, à l'évidence, nous paraît-il, que les populations profiteront largement des communications promptes et multipliées qui leur seront offertes, et que par suite le trafic prendra en peu de temps de grandes proportions. D'un autre côté, on ne peut méconnaître que la ville de Lierre est destinée à être reliée à d'autres voies importantes, dont il serait impossible de ne pas favoriser la création. Il existe en effet un projet de chemin de fer partant d'Anvers par Lierre sur Hasselt, Maestricht et Cologne; ce tracé, indépendamment de son importance stratégique, a une importance commerciale considérable, puisqu'il raccourcit le trajet d'Anvers à Cologne de 38 kilomètres; si ce chemin doit s'exécuter par une Compagnie, il est de l'intérêt de l'État de conserver le chemin de fer de Lierre à Contich.

L'éventualité que nous indiquons mérite toute l'attention de la Législature et serait de nature, on doit le reconnaître, à exercer une influence considérable sur les produits de la route de Contich à Lierre.

Après avoir envisagé la question au point de vue de l'intérêt de l'État, la section centrale ne pouvait se dispenser de l'examiner au point de vue de l'intérêt des localités desservies par la ligne de Turnhout à Anvers; elle a reconnu que les transbordements fréquents, auxquels les voyageurs et les marchandises, provenant de la ligne de Turnhout, seraient assujettis, par suite de l'obligation de changer de convoi à Lierre, puis à Contich, présenteraient de graves inconvénients.

Les conséquences financières que cet état de choses pourrait entraîner, pour la ligne de Lierre à Turnhout, à laquelle l'État garantit un *minimum* d'intérêt de 4 p. %, qui peut s'élever à 172,000 francs, ont toutefois paru, à la section

centrale, d'un intérêt secondaire, comparativement aux inconvénients plus graves pour le public.

Puisque nous parlons de cette garantie, nous nous sommes demandé comment s'établira la comptabilité de la Compagnie et le décompte éventuel avec l'État en présence du forfait qui paraît avoir été conclu entre la Compagnie du chemin de fer de Lierre et Turnhout et la Compagnie du chemin de fer d'Anvers vers Rotterdam, pour l'exploitation par cette dernière moyennant l'abandon de 50 p. % de la recette brute.

Cet arrangement entre ces deux compagnies ne doit-il pas faire prévoir que la prolongation du chemin de fer de Turnhout vers la Hollande sera abandonnée par elle et que l'éventualité sur laquelle on s'appuyait principalement lors de la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout ne se réalisera pas? La section centrale pense qu'il conviendra que M. le Ministre des Travaux Publics fournisse quelques explications à la Chambre sur ces deux points, et constate en tout cas l'indépendance complète du Gouvernement en ce qui concerne la faculté de concéder éventuellement le prolongement de Turnhout vers la Hollande.

En se préoccupant, avant tout, de l'intérêt des populations, la section centrale s'est placée au point de vue du Gouvernement ; ses propositions s'appuient en effet, ainsi que vous l'aurez remarqué, sur la convenance de sauvegarder l'intérêt des localités.

La section centrale, après avoir établi qu'il n'y avait point pour l'État d'intérêt financier à aliéner le chemin de fer de Contich à Lierre, a pensé que le projet de loi perdrait sa raison d'être, s'il était possible de ménager l'intérêt des populations tout en conservant l'exploitation entre les mains de l'État.

L'Exposé des motifs, et les documents émanés de la Compagnie du chemin de fer de Lierre à Turnhout (annexe *D*), indiquent que celle-ci ne fait que céder aux instances du Gouvernement en reprenant le chemin de fer construit par l'État, qu'elle s'est refusée à diverses combinaisons et n'accepte la cession qu'à la condition que ses convois soient autorisés à parcourir toute la voie ferrée de Turnhout à Anvers.

La Compagnie appuie, d'une manière toute spéciale, sur la nécessité d'éviter le transbordement, l'unité du matériel sur tout le parcours devant améliorer sensiblement les résultats financiers de la ligne qui lui est propre de Lierre à Turnhout.

On doit dès lors s'attendre à trouver la Compagnie très-disposée à prêter son concours à une combinaison qui répondrait à ce besoin, et la section centrale a été amenée à se poser la question suivante : Y a-t-il lieu de consentir à la vente de la ligne de Contich à Lierre? Cette question a été résolue négativement par quatre voix contre une. La section centrale conclut donc à l'achèvement, aux frais de l'État, du chemin de fer de Contich à Lierre, à l'exploitation de cette voie par l'État, en utilisant le matériel de la Compagnie sur le parcours de Lierre à Anvers et réciproquement, moyennant bonification d'un loyer équitable.

Cette combinaison concilie tous les intérêts, offre tous les avantages de la combinaison du projet de loi et n'en a pas les inconvénients.

L'analogie entre l'art. 2 du projet de loi et les dispositions de certaines conventions intervenues entre l'administration du chemin de fer et d'autres Compagnies, par rapport au parcours d'une partie des voies de l'État, a été contestée et la section

centrale a pu se convaincre que la convention, dont le projet vous est communiqué, exigeait, comme premier pas dans une voie nouvelle, la vente d'une ligne du chemin de fer de l'État, le plus sérieux examen de la part de la Législature.

La section centrale, en présence de la résolution qu'elle a l'honneur de soumettre à votre approbation, croit pouvoir se dispenser de discuter l'art. 2 qui n'est que l'exécution de l'art. 1^{er} de la loi dont le rejet vous est proposé.

Par décisions des 25, 26 et 31 mai, la Chambre a renvoyé à la section centrale plusieurs pétitions émanant des propriétaires et cultivateurs de la commune de Linth, de l'administration communale de Contich, de l'administration communale de Turnhout et du conseil communal de la ville de Lierre. Ces pétitions ont pour objet :

- 1° L'exécution de certains travaux de pavage dans la station de Contich ;
- 2° L'augmentation des convois sur la ligne de Contich à Turnhout ;
- 3° L'adoption du projet de loi, dont la conséquence doit être d'éviter les changements de convois aux voyageurs se rendant d'Anvers à Turnhout et *vice versa* ;
- 4° L'application aux voyageurs, quittant ou empruntant la voie de l'État, de la taxe proportionnelle à la distance, sans addition de frais fixes et invariables déjà payés ou à payer à l'État ;
- 5° La construction d'une station convenable et proportionnée à l'importance de la ville de Lierre et des localités limitrophes.

Déjà M. le Ministre des Travaux Publics a été mis à même de fournir à la section centrale des explications sur les points mentionnés aux n^{os} 2, 4 et 5. Il a fait remarquer que dans le projet de la convention avec la Compagnie de Turnhout il s'était réservé le droit d'exiger l'augmentation des convois dont le nombre a été fixé provisoirement à trois par jour.

Il a déclaré qu'une station convenable, satisfaisant aux besoins du service, sera établie à Lierre, à l'endroit que le Département des Travaux Publics désignera, et quant à la modification demandée au tarif, il a fait remarquer que le tarif pour le parcours sera celui fixé par l'acte de concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout, et qu'on ne peut établir un tarif exceptionnel pour la ville de Lierre.

Votre section centrale vous propose le dépôt de ces pétitions sur le bureau, pendant la discussion de la loi, et subsidiairement le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics.

Elle fera remarquer, à son tour, que la combinaison qu'elle propose, par rapport à l'exploitation par l'État de la ligne d'Anvers à Lierre, loin d'être un obstacle à la réalisation des vœux exprimés par les pétitionnaires, permettra, au contraire, d'y faire droit par la facilité plus grande qu'aura le Gouvernement de créer des convois de Lierre à Contich, en coïncidence avec ceux d'Anvers à Malines, et *vice versa*. Les localités intéressées préfèrent toutes que l'exploitation se fasse par l'État, comme cela était convenu, lorsque le crédit de 500,000 francs fut voté au mois d'août 1854.

Le Rapporteur,
E. PRÉVINAIRE.

Le Président,
VEYDT.

ANNEXES.

ANNEXE A.

Bruxelles, le 28 mai 1855.

Réponse aux questions posées par les sections et par la section centrale, ainsi qu'aux observations qui ont été faites dans les sections au sujet du projet de loi relatif à la reprise de la ligne de Contich à Lierre par la Compagnie de Lierre à Turnhout.

Dans une section, on a fait observer qu'il était à regretter « que le produit de » la section d'Anvers à Contich restât sans influence sur l'engagement de la garantie d'un *minimum* d'intérêt pris envers la Société du chemin de fer de Turnhout, » et dans une autre section, on a exprimé l'opinion « que la part de » l'État pour le parcours de Contich à Anvers et *vice versa* devait être de 50 p. /_o, » plus un centième à récupérer sur les frais d'entretien, » et l'on a demandé quelle était à cet égard l'intention du Gouvernement.

Ce qui a principalement déterminé le Gouvernement à proposer aux Chambres de concéder la ligne de Contich à Lierre à la Compagnie de Lierre à Turnhout, c'est en premier lieu que l'exploitation de cette section de chemin de fer de 6 à 7 kilomètres de longueur serait non-seulement comparativement coûteuse, mais en outre un embarras pour le Gouvernement qui devrait combiner le mouvement des convois circulant entre Contich et Lierre, d'une part, avec ceux de la ligne de Malines à Anvers et, d'autre part, avec ceux de la ligne de Lierre à Turnhout, et en second lieu pour le public, et notamment pour toutes les localités par lesquelles ou à proximité desquelles passent les chemins de fer de Contich à Lierre et de Lierre à Turnhout et dont les principales relations sont avec Anvers, il serait infiniment désirable que de chacune de ces localités on put aller à Anvers et réciproquement sans changer de convoi une première fois à Lierre et une seconde fois à Contich.

Il a donc paru au Gouvernement qu'il serait utile et convenable, à tous les points de vue, que les lignes de Contich à Lierre et de Lierre à Turnhout ne fissent qu'une seule et même ligne de Contich à Turnhout, et qu'en outre les convois de cette ligne de Contich à Turnhout pussent arriver jusqu'à Anvers ou partir de cette ville.

Restait à examiner les conditions auxquelles, d'une part, on concéderait à la Compagnie de Lierre à Turnhout la ligne de Contich à Lierre, et, d'autre part, on autoriserait ladite Compagnie à faire circuler son matériel sur la ligne de l'État entre Contich et Anvers.

En ce qui concernait ce parcours d'une partie de la ligne du Nord par le matériel de la Compagnie, il y avait différents précédents.

Il y a en effet quelques compagnies entre lesquelles et l'administration il est intervenu des conventions en vertu desquelles le matériel de ces compagnies peut circuler sur des parties de chemin de l'État moyennant certaines redevances à payer par kilomètre de chemin de fer parcouru et par chaque classe ou catégorie de voiture.

Il pourrait donc sembler naturel d'appliquer également ce système à la circulation éventuelle du matériel de la Compagnie de Lierre à Turnhout sur la partie de la ligne du Nord comprise entre Contich et Anvers.

Cependant, dans les négociations qui ont eu lieu entre le Gouvernement et la Compagnie de Lierre à Turnhout, le Gouvernement s'est d'abord expressément réservé l'option entre, ou bien le paiement, par la Compagnie, de tant par kilomètre de chemin de fer parcouru et par voiture de chaque nature, ou bien l'abandon à l'État de 30 p. % de la recette brute à provenir de la circulation des convois de la Compagnie sur le chemin de fer de l'État, entre Contich et Anvers.

Si donc le Gouvernement a jugé que c'était le premier de ces deux systèmes qu'il fallait adopter, c'est parce qu'il l'a trouvé plus avantageux, car il eut été entièrement le maître d'adopter l'autre, s'il l'avait jugé convenir.

On a généralement ou bien exprimé le regret que le Gouvernement n'eut pas fait connaître, ou bien manifesté le désir que le Gouvernement fit connaître « les conditions auxquelles le Département des Travaux Publics se propose de traiter pour » la cession dont il s'agit au projet de loi. »

La 1^{re} section a fait observer en outre, à ce sujet, « qu'il pourrait bien se faire » que la Compagnie obtint le parcours gratuit, ce qu'elle ne pouvait pas admettre. »

On peut facilement comprendre que le Gouvernement n'ait pas cru pouvoir présenter aux Chambres le projet de loi dont il s'agit, sans être préalablement assuré qu'il pourrait traiter avec la Compagnie à des conditions non-seulement équitables pour les deux parties, mais même avantageuses à l'État.

Il est donc intervenu entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie de Lierre à Turnhout une convention provisoire, dans laquelle il est, du reste, expressément stipulé qu'elle ne sortira ses effets que pour autant que le Gouvernement reçoive des Chambres les pouvoirs nécessaires pour pouvoir traiter avec la Compagnie aux conditions y énoncées.

Mais, parmi ces conditions, il y en a d'essentielles et que le Gouvernement a jugé qu'il devait faire connaître aux Chambres, et d'autres qui lui ont paru trop secondaires pour que les Chambres pussent avoir à s'en occuper.

Or, les conditions essentielles sont indiquées dans l'Exposé des motifs, et il y est dit notamment, en premier lieu, que la ligne de Contich à Lierre serait concédée aux mêmes clauses et conditions que celles auxquelles a été concédée, à l'intervention des Chambres, la ligne de Lierre à Turnhout, sauf toutefois que, par rapport à la ligne de Contich à Lierre, il ne serait garanti par l'État aucun *minimum* d'intérêt; en second lieu, que la Compagnie de Lierre à Turnhout, d'une part, rembourserait à l'État tout ce qui avait été dépensé par rapport à la ligne de Contich à Lierre et, d'autre part, serait tenue de faire exécuter tous les ouvrages et effectuer toutes les constructions nécessaires pour mettre la ligne de Contich à Lierre dans un complet état de parachèvement; en troisième lieu, que le Gouvernement n'accorderait à la Compagnie de Lierre à Turnhout l'autorisation

de faire circuler son matériel sur une partie de la ligne du Nord, qu'à des conditions équitables et le moins onéreuses que possible à l'État.

Le Gouvernement avait donc pensé que les Chambres trouveraient dans l'Exposé des motifs tous les renseignements nécessaires pour pouvoir se prononcer en parfaite connaissance de cause.

Mais puisque l'on semble assez généralement désirer connaître jusque dans les moindres détails les conditions auxquelles le Gouvernement pense que la concession de la ligne de Contich à Lierre pourrait éventuellement être donnée à la Compagnie de Lierre à Turnhout, on ne voit rien non plus qui s'oppose à ce que la convention provisoire et conditionnelle, projetée entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie de Lierre à Turnhout, soit communiquée aux Chambres, et, en conséquence, il en est joint une copie à la présente.

Le Gouvernement fera seulement observer à ce sujet qu'ainsi du reste que la 3^e section paraît également avoir eu l'intention de le faire remarquer, il ne conviendrait pas que la convention dont il s'agit fit en quelque sorte partie ou formât une annexe de la loi de telle sorte qu'il ne pourrait pas y être apporté la modification la plus insignifiante sans l'intervention des Chambres.

Le Gouvernement désire en conséquence que la communication qui en est donnée à la section centrale soit considérée comme n'ayant été donnée qu'à titre de renseignement, ce qui, du reste, n'empêcherait pas la section centrale de faire connaître, s'il y avait lieu, les modifications qu'elle jugerait devoir y être apportées.

La section centrale y trouvera du reste la réponse du Gouvernement à plusieurs des questions qui ont été posées et des observations qui ont été faites par les sections.

On a demandé à la section centrale « pourquoi le Gouvernement avait dépensé » au delà de ce qu'il avait prévu pour les travaux exécutés jusqu'ici. »

L'estimation d'après laquelle on avait pensé que le chemin de fer de Contich à Lierre coûterait en tout 500,000 francs a été faite en 1851, et cette estimation s'est trouvée insuffisante par suite de ce que, comme l'Exposé des motifs le fait remarquer, le renchérissement général de la main d'œuvre et des matériaux qui a été la conséquence notoire et incontestable, d'une part, du développement extraordinaire qu'a pris dans ces derniers temps l'exécution des travaux d'utilité publique et, d'autre part, du renchérissement des objets de première nécessité et notamment des denrées alimentaires, a obligé le Gouvernement à adjuger l'entreprise des travaux à des prix supérieurs aux estimations.

Le Gouvernement s'est trouvé, à cet égard, dans le même cas que toutes les Compagnies concessionnaires, et il serait facile de s'assurer que, en général, les prévisions de ces Compagnies, relativement au montant de la dépense qu'elles auraient à faire, se sont également trouvées insuffisantes.

La 4^e section demande que l'on communique à la Chambre « le devis des travaux à exécuter pour achever complètement la voie de Contich à Lierre. »

La section centrale, de son côté, demande « quel chiffre il faudrait ajouter à » celui de fr. 559,496-54 (montant des dépenses faites jusqu'à ce jour), pour » compléter le tout. »

Il a été dressé, par un fonctionnaire du Département des Travaux Publics, à

qui la demande en avait expressément été faite par le Département, une estimation générale de ce que coûterait, eu égard à ce qui avait déjà été dépensé, l'établissement complet de la ligne de Contich à Lierre, y compris les stations, et notamment celle de Lierre, et cette estimation s'élève à 700,000 francs.

Mais il va de soi que ce qu'il y aurait à dépenser pour l'établissement de la station de Lierre, dans le cas où la ligne de Lierre à Contich resterait à l'État, dépendrait des arrangements à intervenir entre l'État et la Compagnie de Lierre à Turnhout, relativement à l'établissement d'une seule et même station pour les deux lignes.

Il a donc semblé, au Département des Travaux Publics, que la dépense totale, à faire pour l'établissement complet de la ligne de Contich à Lierre, pourrait ne pas dépasser 625,000 francs ; de telle sorte que, si les Chambres ne croyaient pas devoir voter le projet de loi qui leur est soumis, le Gouvernement se trouverait dans le cas de devoir leur demander de porter à 625,000 francs, et peut-être à plus de 625,000 francs, le crédit de 500,000 francs qui lui a été ouvert par la loi du 20 décembre 1851, pour la construction par l'État du chemin de fer de Contich à Lierre.

En fait, par conséquent, il s'agit de savoir ce qui est préférable, ou bien de devoir encore dépenser au moins 125,000 francs et peut-être davantage, ou bien de récupérer, au contraire, environ 360,000 francs, et de n'avoir plus absolument rien à dépenser, par rapport au chemin de fer en question.

Un membre de la section centrale a demandé « s'il ne serait pas préférable d'annexer la ligne de Contich à Lierre à celle de Lierre à Turnhout, au besoin même avec une garantie de *minimum* d'intérêt, que d'engager le chemin de fer de l'État pour le parcours à partir d'Anvers, pour les conséquences futures de cet abandon de parcours. »

Le Gouvernement avait commencé par offrir à la Compagnie de Lierre à Turnhout, de lui concéder la ligne de Contich à Lierre, à la condition entr'autres qu'il serait garanti, par l'État à la Compagnie, un *minimum* de produit net de 200,000 francs pour la totalité de la ligne de *Contich à Turnhout*, tandis que, d'après les conventions existantes, l'État ne garantit à ladite Compagnie qu'un *minimum* de produit net de 172,000 francs, pour la ligne de *Lierre à Turnhout*.

Mais cette offre a été péremptoirement repoussée par la Compagnie, qui a demandé, ou bien qu'il lui fut garanti par l'État un *minimum* de produit net de 200,000 francs, non pas pour la totalité de la ligne de *Contich à Turnhout*, mais seulement pour la ligne de *Lierre à Turnhout*, ce à quoi il était absolument impossible que le Gouvernement consentit, ou bien qu'on lui donnât le libre parcours sur la ligne de l'État entre Contich et Anvers, ce qui, au contraire, aux conditions stipulées dans la convention provisoire conclue avec la Compagnie, a paru au Département des Travaux Publics, après un mûr examen, ne pouvoir présenter, ni actuellement ni dans l'avenir, aucun inconvénient sérieux.

En conséquence, comme d'un autre côté, il est évidemment désirable, dans l'intérêt des localités que cela concerne, qu'il puisse y avoir des convois d'Anvers à Turnhout et réciproquement sans transbordement ni à Lierre, ni à Contich, le Gouvernement reste convaincu que, tant au point de vue de l'intérêt de l'État qu'au point de vue de l'intérêt et des convenances du public, il serait fort regret-

table que le projet de loi, soumis aux Chambres, ne reçut pas de celles-ci un accueil favorable.

Il reste à faire connaître, en réponse à une question qui a été posée par la 2^e section, que la concession de la ligne de Contich à Lierre serait éventuellement donnée, *par arrêté royal*, à la Compagnie de Lierre à Turnhout, aux clauses et conditions de la convention provisoire avenue entre le Département des Travaux Publics et ladite Compagnie.

ANNEXE B.

Convention relative à la reprise du chemin de fer de Contich à Lierre par la Compagnie de Lierre à Turnhout.

Entre le Ministre des Travaux Publics soussigné, agissant au nom du Gouvernement belge, d'une part, et le sieur Adolphe Stoelet, administrateur de la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lierre à Turnhout, expressément délégué à cet effet, par délibération de l'assemblée générale des actionnaires de ladite Compagnie, en date du 2 mai courant, et dont une expédition est ci-annexée, d'autre part, a été convenu ce qui suit :

1^o Il sera immédiatement présenté aux Chambres législatives un projet de loi ayant pour objet de faire autoriser le Gouvernement à concéder le chemin de fer de Contich à Lierre à la Compagnie ci-dessus mentionnée de seconde part aux mêmes clauses et conditions que celles auxquelles ladite Compagnie est concessionnaire du chemin de fer de Lierre à Turnhout, sauf les modifications et dérogations expressément stipulées dans la présente convention et moyennant que le matériel de la Compagnie soit admis à circuler sur le chemin de fer de l'État, d'une part, entre la station de Contich et la station d'Anvers de la Société du chemin de fer d'Anvers vers Rotterdam, et, d'autre part, entre cette dernière station et l'Entrepôt public, à Anvers.

2^o Si le projet de loi à présenter aux Chambres, en exécution de ce qui est stipulé à l'article qui précède, n'est pas voté avant la clôture de la session actuelle des Chambres ou si les Chambres n'autorisaient le Gouvernement à concéder la ligne de Contich à Lierre à la Compagnie de Lierre à Turnhout qu'à des conditions autres que celles stipulées dans la présente convention, l'une et l'autre partie contractante sera libre de considérer la présente convention comme nulle et non avenue.

3^o Si, avant la clôture de la présente session des Chambres, le Gouvernement se trouve en mesure de pouvoir concéder la ligne de Contich à Lierre à la Compagnie de Lierre à Turnhout aux conditions stipulées dans la présente convention, dans un délai d'un mois à partir de la promulgation de la loi autorisant le Gouvernement à concéder la ligne prémentionnée, il sera soumis à la signature du Roi un arrêté déclarant la Compagnie de Lierre à Turnhout concessionnaire du chemin de fer en partie construit aux frais de l'État, de Contich à Lierre, aux

clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 10 janvier 1853, relatifs à la ligne de Lierre à Turnhout, modifiées par la convention du 2 juin de la même année, sauf toutefois les modifications et dérogations résultant des stipulations qui suivent :

3° La ligne de Contich à Lierre sera concédée à la Compagnie prémentionnée, sans garantie d'aucun *minimum* d'intérêt ou de revenu net annuel.

L'État ne garantira à la Compagnie qu'un *minimum* de revenu net de 172,000 francs, par rapport à la ligne de Lierre à Turnhout, conformément à ce qui est stipulé, à cet égard, à l'art. 2 de la convention susmentionnée du 2 juin 1853.

L'exploitation de chacune des deux lignes, de Contich à Lierre et de Lierre à Turnhout, fera en conséquence l'objet d'une comptabilité tout à fait distincte.

Les frais généraux seront répartis entre les deux lignes au *pro rata* de la longueur respective de celles-ci.

4° La Compagnie remboursera à l'État, au plus tard dans un délai de six mois, à partir de la date de l'arrêté royal qui la déclarera concessionnaire de la ligne de Contich à Lierre, la somme de fr. 339,496-54, montant des dépenses faites pour l'établissement de ladite ligne, et soldées jusqu'à concurrence de fr. 331,770-30.

5° La ligne de Contich à Lierre sera reprise, par la Compagnie, telle qu'elle sera et dans l'état où elle se trouvera à la date de l'arrêté royal prémentionné.

6° Après qu'elle aura été reprise par la Compagnie, celle-ci ne pourra être tenue d'acquitter aucune dépense, faite antérieurement à la dite date, du chef des acquisitions de terrain et des travaux, dont il est fait mention à l'état ci-annexé, portant la date du 21 décembre 1854, en sus de la somme de fr. 357,600-03, montant total dudit état.

7° La Compagnie fera exécuter, dans un délai d'un an, à partir de la date prémentionnée, conformément à des projets qui auront préalablement été approuvés par le Gouvernement, toutes les constructions ainsi que tous les travaux de parachèvement nécessaire pour mettre la ligne de Contich à Lierre en état complet d'exploitation, y compris les stations de Contich et de Lierre.

8° La concession de la ligne de Contich à Lierre étant donnée à la Compagnie à titre d'extension de la concession de celle de Lierre à Turnhout, le terme de la durée de la concession sera le même pour la première des deux lignes que pour la seconde.

9° Le cautionnement de 200,000 francs, déposé par la Compagnie en exécution de ce que prescrit l'art. 2 du cahier des charges relatif à la ligne de Lierre à Turnhout, sera considéré comme devant servir de garantie à l'accomplissement des obligations de la Compagnie en ce qui concerne la ligne de Contich à Lierre comme en ce qui concerne celle de Lierre à Turnhout.

10° La Compagnie pourra être déclarée déchue de ses droits en ce qui concerne la concession de l'une des deux lignes sans encourir par cela même la déchéance de ses droits en ce qui concerne la concession de l'autre.

Le cas échéant, la partie du cautionnement prémentionné qui, aux termes de l'art. 2 du cahier des charges relatif à la ligne de Lierre à Turnhout, doit être retenue jusqu'à l'achèvement complet des travaux de construction, sera considérée comme ayant respectivement été retenue en garantie de la bonne et entière exécu-

tion desdits travaux à raison d'un sixième pour la ligne de Contich à Lierre et de cinq sixièmes pour celle de Lierre à Turnhout.

11° En retour de la reprise par la Compagnie de Lierre à Turnhout de la ligne de Contich à Lierre, sans aucune garantie de *minimum* d'intérêt, la Compagnie pourra faire circuler son matériel ainsi que celui de la ligne d'Anvers à Rotterdam dont elle est également concessionnaire, sur la ligne de l'État, depuis et y compris la station de Contich jusqu'à la station d'Anvers du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

12° L'autorisation de faire circuler son matériel sur la partie de chemin de fer de l'État, s'étendant de l'une à l'autre des deux stations prémentionnées, sera donnée aux conditions et sous les réserves qui suivent :

a. La Compagnie payera à l'État, par kilomètre de chemin de fer parcouru, toute fraction de kilomètre comptant pour un kilomètre plein :

1° Par locomotive attelée ou non	fr. 1 20
2° Par voiture à voyageurs ou à bagages, quel que soit le nombre des roues, à charge ou à vide.	» 05
3° Par voiture à marchandises chargeant ou pouvant charger six tonnes au <i>maximum</i> et circulant, soit à charge, soit à vide.	» 05
4° Par voiture à marchandises chargeant ou pouvant charger de six à dix tonnes, également à charge ou à vide	» 05

b. Il sera avisé de commun accord, entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie, aux mesures à prendre à l'effet de constater ce qui sera dû à l'État du chef des redevances prémentionnées.

Le décompte à faire sera établi mensuellement et le montant du décompte de chaque mois sera soldé dans le courant de la première quinzaine du mois suivant.

c. Le nombre, ainsi que les heures d'arrivée à Contich et de départ de ladite station, tant des convois venant de Turnhout ou de toute autre station de la ligne de Lierre à Turnhout et allant à Anvers, que de ceux venant d'Anvers et en destination de Turnhout ou de toute autre station de la même ligne, seront réglés de commun accord entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie, de manière à ce qu'il y ait toujours un nombre suffisant de convois allant ou venant du côté de Turnhout qui coïncident avec les convois de l'État venant de Malines ou y allant, à leur passage à Contich.

d. Les heures de départ, tant de la station d'Anvers que de celle de Contich dans la direction d'Anvers, des convois de la Compagnie qui parcourront le chemin de fer de l'État de l'une à l'autre de ces deux stations, ainsi que la marche de ces convois entre lesdites stations, seront réglées par l'administration des chemins de fer de l'État, la Compagnie entendue, de manière à concilier autant que possible l'intérêt du public et de la Compagnie avec la nécessité de veiller à ce qu'il ne puisse point y avoir de rencontre accidentelle de convois et à ce que la marche des convois de l'État ne puisse être ni entravée ni retardée par les convois de la Compagnie.

Le temps à laisser écouler entre le départ des convois de la Compagnie, soit de la station d'Anvers, soit de celle de Contich dans la direction d'Anvers et respectivement le départ d'Anvers et le passage à Contich des convois de l'État allant

dans le même sens, ne pourra toutefois, en aucun cas, devoir être de plus de quinze minutes.

e. Toutes les mesures d'ordre et de police, ayant pour objet d'assurer la régularité de la marche des convois sur les chemins de fer en général et de prévenir les accidents qui pourraient résulter de la rencontre fortuite de convois circulant sur une même ligne, ainsi que les mesures qui seraient prises ultérieurement dans ce but, seront applicables, de plein droit, aux convois de la Compagnie qui parcourront la ligne de l'État de Contich à Anvers.

13° L'administration des chemins de fer de l'État, sera tenue de faire opérer la traction des voitures, tant à charge qu'à vide, de la Compagnie, depuis la station d'Anvers jusqu'à l'entrepôt et réciproquement.

Les prix et conditions, auxquels ladite traction devra être opérée, seront réglés ultérieurement de commun accord entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie, mais ne pourront pas être moins favorables à la Compagnie que ceux déterminés ou à déterminer par les conventions existantes ou à intervenir sur le même objet, entre le Département des Travaux Publics et la Compagnie d'Anvers vers Rotterdam.

14° Les dispositions, faisant l'objet des §§ *d* et *e* de l'art. 12°, sont applicables, pour autant que la nature des transports à effectuer sur la partie de chemin de fer reliant la station d'Anvers à l'entrepôt le comporte, à la circulation du matériel de la Compagnie, sur ladite partie de chemin de fer.

15° L'autorisation de faire circuler son matériel sur le chemin de fer de l'État, entre les stations de la Compagnie, à Anvers et à Contich, ne donne à la Compagnie que la faculté de faire passer ses convois par les stations de l'État et notamment par celle d'Anvers et non celle soit d'y faire séjourner son matériel, soit d'y effectuer aucun chargement ou déchargement, soit de disposer, de quelque manière que ce soit, d'aucune partie desdites stations.

16° Une convention spéciale réglera éventuellement les conditions auxquelles la Compagnie pourra être autorisée à disposer ou à faire usage d'une partie quelconque des stations de l'État ou de leurs dépendances, soit pour y faire stationner son matériel, soit pour y effectuer des chargements, des déchargements ou des transbordements.

17° Eu égard aux inconvénients que pourrait présenter le passage des convois de la Compagnie par la station de l'État, à Anvers, à cause de l'exiguïté actuelle de ladite station, l'autorisation qui sera donnée à la Compagnie de faire circuler son matériel sur le chemin de fer de l'État ne commencera à ressortir ses effets qu'après l'achèvement des nouvelles voies dont l'établissement fait partie du projet d'agrandissement de la station d'Anvers, qui est actuellement en cours d'exécution, sans que néanmoins elle puisse tarder à ressortir ses effets jusques au-delà de la fin de 1856.

18° Les infractions aux dispositions qui précèdent, réglant les conditions auxquelles le matériel de la Compagnie sera admis à circuler sur le chemin de fer de l'État, seraient éventuellement considérées comme constituant des cas de déchéance auxquels serait applicable l'art. 15 du cahier des charges relatif à la ligne de Lierre à Turnhout.

Fait en double, à Bruxelles, le mai 1855.

A. STOCLET.

ANNEXE C.

Bruxelles, le 31 mai 1855.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les documents que nous possédons au siège de la Société, à Bruxelles, ne nous permettent pas d'apprécier exactement les produits de la ligne de Contich à Lierre.

Nous avons bien le relevé des recettes de chaque station, et par suite de la ligne entière, mais nous ne pourrions en déduire la part afférente à chaque section, sans un travail statistique assez long.

Voici le relevé des recettes faites à la station de Lierre, depuis le jour de l'exploitation :

1 ^o Du 23 au 29 avril, et ainsi pour sept jours	fr.	600	55
2 ^o Du 30 avril au 6 mai —		525	45
3 ^o Du 7 au 13 mai —		461	42
4 ^o Du 14 au 20 mai —		466	44
5 ^o Du 21 au 27 mai —		386	51

Ces recettes ne se rapportent pas exclusivement à la section de Lierre à Contich, car une partie des voyageurs et des marchandises de la station de Lierre sont en destination d'Herenthals ou Turnhout.

La Société n'a aucun espoir de voir augmenter les recettes, quelque peu élevées qu'elles soient, aussi longtemps qu'un service de diligences de Lierre à Anvers et d'Anvers à Turnhout pourront faire concurrence au chemin de fer, et il en sera ainsi tant qu'il y aura un temps d'arrêt et de transbordement à Contich.

Agrérez, etc.

Le directeur délégué,

A. STOCLET.

ANNEXE D.

Bruxelles, le 26 mai 1855.

MONSIEUR LE MINISTRE,

A la demande de votre Département, la Société du chemin de fer de Turnhout s'est chargée de l'exploitation de l'embranchement de Contich à Lierre, *jusqu'au 1^{er} juin prochain.*

Il n'existait sur cet embranchement ni bâtiments de station, ni remises, ni loges de gardes, ni voies d'évitement, ni plates-formes tournantes. — Ma Com-

pagnie a consenti à faire les travaux provisoires les plus indispensables pour rendre cet embranchement exploitable pour quelque temps.

Cet état de choses a occasionné et occasionne encore journellement à la Société des dépenses considérables.

La voie qui doit être entièrement relevée, exige, pour la maintenir en état d'exploitation, un très-grand nombre d'ouvriers.

Les loges provisoires ne fournissent qu'un abri insuffisant pour les gardes-barrières, et il faut une incessante surveillance pour s'assurer qu'ils sont toujours à leur poste.

Si cette exploitation pouvait être continuée sans dangers, même à grands frais, nous nous chargerions volontiers de la continuer, mais la Société ne pourrait, sans engager gravement sa responsabilité, prolonger cet état de choses. Je suis convaincu que votre Département partage à cet égard nos craintes.

Je regrette donc, Monsieur le Ministre, de devoir vous déclarer que la Société de Turnhout devrait cesser l'exploitation de cet embranchement, si le projet de loi, soumis aux délibérations des Chambres, n'était pas voté avant la clôture de la session. Cela étant, je n'en resterais pas moins à votre entière disposition, Monsieur le Ministre, pour toutes les mesures que vous croiriez devoir concerter avec la Société que je représente, et nous faciliterons de tous nos moyens les travaux à effectuer pour rendre possible, sans danger, l'exploitation de cet embranchement.

Agrérez, etc.

Le directeur délégué,

A. STOCLET.

