(N° 153.)

Chambre des Représentants.

Séance du 4 Mars 1856.

Concession du chemin de fer de Contich à Lierre [1].

DEUXIÈME RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE [2], PAR M. **PRÉVINAIRE**.

Messieurs,

Dans sa séance du 21 novembre 1855, la Chambre a prononcé, d'accord avec M. le Ministre des Travaux Publics, l'ajournement à un mois du projet de loi ayant pour objet la concession du chemin de fer de Lierre à Contich, à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lierre à Turnhout.

Ce projet vous avait été soumis le 16 mai 1855 et le rapport de votre section centrale fut déposé dans la séance du 31 du même mois.

L'ajournement fut motivé spécialement par la convenance d'introduire, en tout état de choses, une clause résolutoire dans la partie de la convention qui a rapport au parcours de la ligne de l'État de Contich à Anvers, dont la Compagnie de Lierre à Turnhout fait une condition essentielle de la reprise par elle de l'embranchement de Contich à Lierre.

Dans la séance du 20 décembre, sur l'observation de M. le président, que le terme de l'ajournement expirait le lendemain, M. le Ministre des Travaux Publics annonça le dépôt immédiat d'une nouvelle convention projetée par lui et rédigée, disait-il, dans des termes à peu près semblables à ceux qui ont été indiqués par les membres ayant pris part à la discussion du 21 novembre.

Vous vous rappellerez, Messieurs, que la Chambre prit deux jours après ses vacances de Noël; ce ne fut donc qu'à sa rentrée que votre section centrale put être saisie de la nouvelle convention.

---

(1) Projet de loi, n° 210, session de 1854-1855.
Premier rapport de la section centrale, n° 239, idem.

(2) La section centrale, présidée par M. Rousselle, était composée de MM. de Brouwer de Hogendorp, Lesoinne, Thienpont, Prévinaire, Loos et de Bronckart.

Dans sa première séance, qui eût lieu le 1er février 1836, elle crut devoir reprendre l'examen du principe même du projet de loi, envisagé au point de vue de l'intérêt de l'État et de celui du public. Elle a vainement cherché à s'expliquer comment il pourrait y avoir désavantage pour l'État à exploiter par convois spéciaux le parcours d'Anvers à Lierre, alors que ce mode d'exploitation constituerait, pour la Compagnie de Turnhout à Lierre, un avantage de nature à atténuer les sacrifices que l'État aurait à s'imposer par suite du *minimum* d'intérêt garanti à la Compagnie pour cette dernière ligne. Votre section centrale n'a pas pu s'expliquer davantage pourquoi l'État ne pourrait pas exploiter facilement, avantageusement, ce parcours d'Anvers à Lierre qui est de 23 kilomètres, qui déjà aujourd'hui aboutit à une ligne concédée, constituant un affluent considérable et qui le deviendra plus encore par suite des concessions nouvelles dont la Chambre se trouve saisie.

Il est vrai qu'au mois de novembre, quand on alléguait la probabilité que la ligne de Turnhout serait prochainement raccordée à Hasselt, M. le Ministre répondait que la réalisation de cette nouvelle voie était bien éloignée. Les faits sont venus confirmer les prévisions que repoussait alors M. le Ministre.

Votre section centrale n'a pas pu s'expliquer non plus l'avantage qu'il y aurait pour l'État à cesser d'être relié à Lierre par l'embranchement qui lui appartient aujourd'hui, alors que tout fait prévoir que Lierre deviendra le centre d'un mouvement considérable, aussi bien dans la direction de Malines que dans celle d'Anvers. Cette éventualité, indiquée dans le rapport de votre section centrale du 31 mai, a été discutée dans la séance du 21 novembre, et un honorable membre, qui appuyait le projet de loi, a reconnu que la cession de l'embranchement de Contich à Lierre serait contraire à l'intérêt de l'État, si la prolongation vers Hasselt devait s'exécuter *aux frais de l'État*. Aussi, émettait-il l'avis que, dans cette prévision, il convenait de stipuler pour l'État le droit de reprise de l'embranchement. Le même membre, ajoutait que si le prolongement vers Hasselt était concédé à une compagnie l'intérêt de l'État ne serait plus en jeu.

Votre section centrale ne peut adopter cette manière de voir; elle pense que l'intérêt de l'État reste le même dans l'un comme dans l'autre cas, et que l'affluent considérable dont on entrevoit la construction rehausse nécessairement la valeur de l'embranchement de Contich à Lierre, en assurant à l'État une participation plus large au mouvement d'une ligne destinée à devenir internationale.

On a dit, dans la discussion du 21 novembre, que l'embranchement de Contich à Lierre n'a pas été construit par spéculation, qu'il l'a été en vue de relier Lierre à l'ensemble des chemins de fer; telle a été effectivement la pensée, mais s'ensuit-il que l'État doive se priver des avantages que cet embranchement peut lui offrir?

Votre section centrale ne pense pas que l'État doive accepter cette position. C'est une question très-grave que celle de savoir si la ligne de Lierre à Hasselt pourrait être construite autrement que par l'État et si l'exploitation pourrait être confiée à une société.

Dans notre rapport du 31 mai, nous avons eu l'occasion de signaler la réduction considérable du parcours entre Anvers et Cologne qui serait la conséquence d'une ligne ayant son origine à Anvers, qui se dirigerait vers Cologne, par Lierre

Heyst-op-den-Berg, Diest et Hasselt. Ce parcours, comparé au point de vue de l'intérêt commercial avec celui par Malines et Liége, offrirait les avantages suivants :

Une économie de distance de 38 kilomètres, une économie de temps de parcours de trois heures au moins, une réduction considérable des rampes à franchir et par-conséquent une exploitation plus facile et une réduction sensible dans le prix du transport des voyageurs aussi bien que des marchandises entre Anvers et Cologne.

Ce projet mérite la plus sérieuse attention du Gouvernement ; sa réalisation peut devenir une nécessité en présence des efforts de nos voisins du Nord et du Midi, pour développer chez eux le mouvement commercial et les relations avec l'Allemagne.

On a beaucoup fait valoir, à l'appui du projet de loi, l'influence que la cession de l'embranchement de Contich et la concession du parcours de Contich à Anvers exercerait sur l'exploitation et sur les produits de la ligne de Lierre à Turnhout, et sur l'atténuation des charges de l'État qui en résulterait, par suite du *minimum* d'intérêt qu'il garantit.

Votre section centrale a vainement cherché à se convaincre de cet avantage. Il lui paraît que si l'amélioration de position qu'on entrevoit pour la Compagnie de Turnhout ne doit être que la conséquence de l'action que des facilités plus grandes offertes au public peuvent exercer sur le développement du trafic, il est possible d'atteindre ce résultat par l'organisation d'un service direct d'Anvers à Lierre, en coïncidence avec les trains de Lierre à Turnhout et *vice versa,* ou, mieux encore, par des trains directs de Turnhout à Anvers, formés par le matériel de la Compagnie, et moyennant abonnement avec l'État, pour l'usage de ce matériel sur la partie du parcours située entre Anvers et Lierre. Ainsi que nous l'avons déjà fait remarquer dans notre premier rapport, ainsi qu'on l'a fait remarquer dans la séance du 21 novembre, ce système concilie l'intérêt du public, l'amélioration que la Compagnie recherche pour l'exploitation de sa ligne, et enfin l'intérêt de l'État qui conserve la perception intégrale et réelle sur sa ligne.

Mais si le système du projet de loi doit avoir d'autres conséquences, s'il doit enlever à l'État des produits dont il jouit ou que l'avenir lui promet, on admettra sans doute qu'il est indifférent qu'il bonifie à la compagnie, sous cette forme ou sous une autre, le *minimum* d'intérêt garanti.

Il se pourrait même que les avantages concédés en vue d'une réduction de l'intérêt garanti restassent sans effet, ce qui serait le cas, si les produits de la ligne de Turnhout à Lierre ne suffisaient pas même dans le système proposé, pour couvrir les frais d'exploitation.

On a invoqué en faveur du projet de loi cette circonstance que le matériel de l'État est insuffisant ; votre section centrale ne croit pas devoir s'arrêter à cette considération qui ne lui paraît pas sérieuse et qui ne tendrait à rien moins qu'à généraliser, dans l'avenir, le système de parcours des voies de l'État que le projet de loi inaugure quoiqu'on en ait dit.

Si le matériel de l'État est insuffisant il y a lieu de faire ce que font les compagnies, soit en s'appropriant le matériel roulant nécessaire, soit en traitant avec l'industrie privée pour la location et l'entretien de ce matériel. Ce n'est pas lorsque

le chemin de l'État voit ses recettes grandir d'année en année et dans une proportion notable que l'hésitation est permise au Gouvernement.

L'opinion publique un moment égarée, s'est déjà sensiblement modifiée par rapport au chemin de fer de l'État ; on comprend mieux aujourd'hui l'action de ce puissant levier sur le développement de la prospérité publique ; on se rend mieux compte du caractère spécial de l'exploitation de notre réseau national et de la distinction à faire entre les exigences d'une exploitation confiée à l'État dans l'intérêt de tous et l'exploitation de grandes lignes par des compagnies particulières qu'un intérêt plus direct et plus exclusif dirige ; on se rend mieux compte des conséquences financières moins favorables qui doivent en découler pour le Trésor, mais, par contre, des conséquences plus avantageuses qu'en retire le public ; mise en regard de l'exploitation des compagnies, l'exploitation par l'État se trouve posée très-avantageusement en ce qui concerne la régularité, la sécurité du service ; la concurrence des compagnies ne pourra qu'améliorer encore l'exploitation par l'État, et ses résultats financiers.

Votre section centrale maintient donc par 5 voix et une abstention les conclusions de son rapport du 31 mai, qui tendaient :

1° A l'achèvement, aux frais de l'État, de l'embranchement de Contich à Lierre ;

2° A l'exploitation par l'État du parcours de Lierre à Anvers par convois directs en coïncidence avec ceux de la ligne de Lierre à Turnhout, ou mieux encore par convois directs entre Anvers et Turnhout, composés par le matériel de la Compagnie de Turnhout, mais avec jouissance respective des produits afférant à la route de l'État comme à la ligne concédée.

Nous rappelons ici que, d'après les renseignements fournis par M. le Ministre des Travaux Publics au mois de mai dernier, l'achèvement de la route et la construction de la station de Lierre ne doivent exiger qu'une augmentation de crédit de 150,000 francs au plus, ce qui porterait le total de la dépense à un *maximum* de 650,000 francs pour 6 kilomètres de route, station comprise.

Le rapport du 31 mai contient des chiffres puisés à une source officielle et qui se rapportent aux résultats moyens généraux de l'exploitation du réseau de l'État. Ces chiffres ont été produits en vue de faciliter l'appréciation des résultats financiers que l'embranchement dont il s'agit pourra produire. Les données positives manquent et l'on ne peut tirer aucune conséquence des résultats de l'exploitation pendant le dernier semestre de 1855, tels qu'ils se trouvent consignés au tableau, annexe *A*. En effet, il est impossible de tirer aucune déduction logique des premiers résultats de l'exploitation d'une ligne nouvelle.

Au reste, les résultats de l'exploitation des premiers mois se modifieraient, sans aucun doute, d'une manière très-sensible, si la route était en bon état, si l'exploitation de Turhout à Anvers avait lieu par train direct, et, *enfin, si le tarif était calculé de manière à se rapprocher de la distance à vol d'oiseau.*

Dans ce cas, le chemin de fer attirerait inévitablement à lui tout le trafic, tant en marchandises qu'en voyageurs, que les messageries ont conservé jusqu'ici.

Votre section croit devoir rappeler à votre attention, Messieurs, les indications que l'on trouve dans l'exposé des motifs de la concession du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, sur le produit moyen des lignes du réseau de l'État.

Il en résulte que le produit par kilomètre a été en 1853 :

De 117,136 francs,	sur la ligne	du Nord.
15,285	—	de l'Ouest.
33,873	—	de l'Est.
41.915	—	du Midi.

L'étendue kilométrique de l'embranchement à céder étant de 6 kilomètres, la Chambre pourra apprécier les résultats financiers que l'avenir réserve à l'État, en ce qui concerne l'embranchement de Contich à Lierre.

Bien qu'elle se soit prononcée contre le principe du projet de loi, votre section centrale a cru devoir examiner avec une sérieuse attention le nouveau projet de convention, déposé par M. le Ministre des Travaux Publics, et que vous trouverez ci-joint annexe *B*.

Les art. 1 et 2 n'ont donné lieu à aucune observation.

Afin d'apprécier la portée de l'art. 3 votre section centrale a réclamé communication des deux conventions, y mentionnées, conclues avec la Compagnie de Turnhout le 10 janvier et le 2 juin 1853. Ces deux conventions sont jointes au présent rapport, annexes *C* et *D*.

Vous remarquerez, Messieurs, que par l'art. 3, de la convention du 2 juin le Gouvernement s'était réservé le droit d'imposer à la compagnie la reprise de l'embranchement de Contich à Lierre, contre remboursement à l'État du capital dépensé, lequel ne pouvait excéder 625,000 francs, non compris la station de Lierre, que dans ce cas la garantie du *minimum* d'intérêt, applicable seulement au chemin de fer de Lierre à Turnhout, devait être augmentée de 28,000 francs de revenu annuel et reportée au *maximum* de 200,000 francs, fixé primitivement par la convention du 10 janvier, mais réduite par la convention du 2 juin à 172,000 francs pour ladite ligne de Lierre à Turnhout.

Les concessionnaires de cette ligne se trouvent dégagés de cette obligation, le Gouvernement n'ayant pas exercé son droit dans le délai fixé.

Lorsque plus tard le Gouvernement a voulu traiter sur le même pied de la cession de l'embranchement, la compagnie s'y est refusée, demandant qu'on substituât à l'augmentation de revenu dont nous venons de parler la faculté de parcourir avec ses convois la ligne de Contich à Anvers. C'est qu'en effet l'exploitation de l'embranchement avec le parcours précité, et la faculté qui en résulte d'exploiter les stations intermédiaires entre Anvers et Contich, constituent pour la compagnie un avantage bien supérieur à celui qui résultait de l'application de l'art. 4 de la convention du 2 juin.

Votre section centrale s'est donc demandé pourquoi le Département des Travaux Publics n'a point usé du droit que lui conférait la convention du 2 juin; alors qu'il déclare avoir toujours considéré l'embranchement comme ne constituant qu'une section du chemin de fer de Contich à Turnhout, et que toutes les considérations, qu'il base sur ce qu'il y a d'onéreux dans l'exploitation d'une ligne de peu d'étendue, devaient faire apprécier la convenance d'user de la faculté dont il s'agit. Cette conduite du Département des Travaux Publics paraît inexplicable, car toutes les raisons alléguées en faveur de l'utilité de la cession existaient avant l'époque où l'art. 4 de la convention du 2 juin a cessé d'être applicable et, dans

ce cas, l'État devait en poursuivre l'exécution et ne pas s'exposer à devoir accepter des conditions imposées par la compagnie, et que ce fait seul démontre être plus onéreuses à l'État.

L'art. 4 § 2 de la convention du 2 juin, se trouve modifié par le projet de convention en ce sens qu'au lieu du partage proportionnel des frais de traction, la convention nouvelle stipule que le partage comprendra les frais généraux dont la répartition entre les deux lignes de Turnhout à Lierre et de Lierre à Contich aura lieu au prorata des recettes brutes. Ces recettes étant calculées pour les diverses lignes du réseau d'après les parcours opérés sur chacune d'elles.

Votre section centrale pense que cette modification est avantageuse à l'État, en ce qu'elle fera refluer vers une section, pour laquelle il n'y a point de garantie de *minimum* d'intérêt, une partie des frais généraux qui incombent aujourd'hui à la ligne de Turnhout.

Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement avait fixé à fr. 359,496-54, la somme dépensée par l'État, et qui devait lui être remboursée par la compagnie; la convention nouvelle porte (art. 4) cette somme à fr. 362,018-57.

Votre section centrale signale cette légère différence sans s'y arrêter; elle provient en effet de quelques travaux exécutés par l'État depuis la présentation du projet de loi. L'état ci-annexé sous le litt. B^{bis}, l'explique d'ailleurs. Il est possible que de nouveaux travaux soient nécessaires avant que la Législature se soit prononcée; ce motif a fait laisser en blanc, à l'art. 6 de la convention, le montant de la somme à y indiquer, et il est même désirable, par la même raison, de ne point fixer définitivement la somme à porter à l'art. 4.

Nous avons vu que l'achèvement de la route et des stations ne devait pas élever à plus de 650,000 francs, le prix total *maximum* de la route. Il en résulte nécessairement que les dépenses, prévues à l'art. 7, seront renfermées dans les mêmes limites en ce qui concerne la conséquence qui pourrait en résulter pour l'État en cas de reprise de l'embranchement.

L'art. 8 n'a donné lieu à aucune observation.

Pour apprécier la portée de l'art. 10, il était bon de se rendre compte de la somme à dépenser :

1° Pour l'achèvement de la ligne de Lierre à Turnhout;

2° Pour l'achèvement de l'embranchement de Lierre à Contich.

En ce qui concerne le premier point :

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu que depuis la date de la première convention la compagnie avait pour ainsi dire achevé les travaux de Lierre à Turnhout.

Quant au second point, ce haut fonctionnaire s'en réfère aux données reproduites dans l'annexe *A* du rapport de la section centrale du 31 mai 1855.

Au surplus, M. le Ministre ne verrait aucun inconvénient à ce que la partie disponible du cautionnement, soit 67,000 francs, fut divisée en deux parts égales pour garantir les travaux de l'une et de l'autre section.

Votre section centrale est d'avis qu'il ne peut qu'être utile de modifier dans ce sens l'art. 9 de la convention nouvelle.

Pour apprécier la portée de l'art 11 de la convention nouvelle, il faut se rappeler l'exposé des motifs du projet de loi déposé le 16 mai; la position qui en

résulte pour la compagnie est celle-ci : au lieu d'avoir l'origine de sa ligne à Lierre ou même à Contich, dans le cas de cession de l'embranchement, on lui permet par la concession du droit de parcours de transporter la tête de sa ligne à Anvers même, dans la station du chemin de fer de Rotterdam, et même au sein de l'entrepôt ; en sorte que si la ligne de Turnhout se trouvait par un point quelconque reliée à l'Allemagne, par un parcours offrant un avantage sur le parcours actuel de la ligne de l'État, les marchandises et les voyageurs emprunteraient nécessairement la ligne de la compagnie. L'exposé des motifs reconnaît que cela constituera un avantage pour la compagnie, mais la section centrale n'hésite pas à dire qu'une pareille position faite à la compagnie ne saurait se justifier et porterait le plus notable détriment aux recettes des voies de l'État, puisqu'il résulte des propositions de concession déposées par le Gouvernement qu'une voie nouvelle dont nous avons énuméré les avantages doit être ouverte vers l'Allemagne. Elle n'admet donc pas que dans le système du projet de loi la compagnie puisse être autorisée à prendre des voyageurs ou des marchandises à Anvers.

Et, remarquez-le bien, Messieurs, le droit de résiliation n'est pas réservé d'une manière absolue, en faveur du Gouvernement ; cette résiliation est subordonnée à des conditions qui conservent à la Compagnie la position que nous venons d'indiquer et qui constitue, selon nous, pour l'État, un préjudice considérable ; en effet, si le Gouvernement résilie le droit de parcours, la Compagnie n'en conserve pas moins la tête de sa ligne à Anvers et le droit de faire remorquer ses convois de l'entrepôt et de la station d'Anvers jusqu'à Contich.

A propos de l'art. 12 votre section centrale a posé à M. le Ministre la question suivante :

Les prix fixés au § *A* de l'art. 12 ont sans doute une relation avec la dépense que l'État doit faire et avec le produit du trafic.

Si cette supposition est fondée, n'y aurait-il pas lieu d'introduire dans la convention une clause qui prévoie l'obligation d'une révision périodique de ces prix, par exemple, tous les 5 ou 10 ans?

La section centrale avait demandé de plus qu'on voulut lui communiquer les calculs qui ont servi de base à la fixation des prix stipulés.

M. le Ministre a répondu ce qui suit :

« Les prix fixés, à l'art 12, ne sont pas seulement en relation avec les dépenses, » mais assurent, ainsi qu'on le démontrera plus loin, un bénéfice certain à l'État. » Quant à la recette qu'ils donneront, elle dépendra du trafic, attendu que cette » recette sera en rapport avec le nombre de voitures qui sera nécessairement » proportionnel au trafic.

» La section centrale a pris pour base des calculs qu'elle a présentés dans son » rapport du 31 mai 1855, les renseignements publiés dans le compte rendu de » l'exploitation des chemins de fer en 1853. En prenant la même base, on remar- » quera que la somme de fr. 2.2187 (1) qui représente la dépense moyenne d'un » convoi kilométrique se subdivise comme suit :

---

(1) La section centrale a indiqué par erreur le prix de 2.187.

» *a*. Voies et travaux	fr.	0.6851
» *b*. Traction et arsenal.		0.9605
» *c*. Mouvement et trafic		0.5048
» *d*. Service général et régie		0.0683
» Ensemble.	fr.	2 2187

» D'après le système admis par la convention, la compagnie prend à sa charge » les dépenses *b* et *c*, qui s'élèvent ensemble à fr. 1.4653 ; tandis que cette même » convention ne met à la charge de l'État que l'usure de la voie, résultant du » passage des convois et quelques dépenses accessoires de très-minime impor- » tance. En cherchant à se rendre compte de ces derniers frais, on remarquera » que c'est à peine s'ils s'élèveront au quart des sommes qui figurent sous les » lettres *a* et *d* ; mais admettons même qu'ils montent à la moitié, soit à fr. 0.3767, » et mettons en regard de cette dépense les recettes qu'un convoi rapportera à » l'État.

» Les convois qui donnent lieu à une dépense moyenne kilométrique de fr. 2.2187 » se composent en moyenne d'une locomotive et de huit voitures à voyageurs » ou de dix-neuf voitures à marchandises, la recette par convoi et par kilomètre

» sera donc en moyenne de	fr.	1.68
» en prenant pour la dépense une somme de		0.38
» le bénéfice serait de.	fr.	1.30

» Les explications qui précèdent, jointes à cette considération, que les dépen- » ses incombant à l'État iront en diminuant plutôt qu'en augmentant, par suite » de l'augmentation successive du trafic, il ne semble pas qu'il soit utile de sou- » mettre les prix de l'art. 12 à une révision périodique. »

La section centrale admet les explications du Ministre comme satisfaisantes et ne croit pas devoir insister sur une révision périodique des prix.

A propos de l'art. 13, la section centrale a cru devoir poser à M. le Ministre des Travaux Publics, la question suivante :

L'art. 13 n'a point paru suffisamment clair : on a cru apercevoir que l'intention du deuxième alinéa était de régler la traction pour le cas où, en vertu du premier alinéa les stipulations relatives au droit de parcours entre Contich et Anvers, auraient été dénoncées. Mais, ne résulte-t-il pas de l'article qu'il y aurait un abonnement forcé avec la compagnie dont le matériel devrait être employé. Dans cette hypothèse, la compagnie aurait-elle à payer à l'État autre chose qu'un droit fixe pour le remorquage, et quelle serait l'indemnité à bonifier par l'État à la compagnie pour l'usage de son matériel sur le parcours de l'État?

Le Gouvernement a fait à cette question la réponse suivante :

« La pensée qui a présidé à la rédaction de cet article, c'est l'établissement de » convois directs entre Turnhout et Anvers et *vice-versâ*, conformément d'ail- » leurs au vœu exprimé par la section centrale dans son rapport du 31 mai 1855.

» Tant que la convention dont il s'agit sera en vigueur, la traction du matériel » de la compagnie se fera entre Anvers et Contich aux frais de la compagnie, et » pour prix de ce parcours elle percevra des péages conformément à ce qui est » prescrit par le § 4 de l'art. 14.

» En cas de dénonciation de cette convention, les convois de la Compagnie con-
» tinueront à aller directement, et sans transbordement, à Contich, d'Anvers à
» Lierre et Turnhout ou *vice-versâ ;* seulement, et dans ce cas, la traction de ces
» convois sera faite entre Anvers et Contich par les soins du Gouvernement, qui
» percevra toutes les sommes dues pour ce parcours, conformément aux tarifs
» existants et à ce qui est stipulé à l'art. 14. »

La section centrale doit insister sur les conséquences du système prévu à l'art. 13, et qui aura pour conséquence de permettre à la Compagnie de prendre à Anvers des voyageurs et des marchandises en destination de la ligne d'Anvers à Turnhout et de toutes les extensions ultérieures que cette ligne pourrait acquérir. La faculté du parcours d'une ligne étrangère n'a jamais été admise avec de semblables conséquences, qui, en effet, doivent entraîner le plus notable préjudice pour celui qui accorde le parcours à de semblables conditions.

La section centrale repousse donc la portée qu'aura l'art. 13 sous ce rapport.

Vous remarquerez, Messieurs, que le projet de convention prévoit (art. 13, le cas de dénonciation du droit de parcours de la ligne de Contich à Anvers et (art. 21) le droit pour la Compagnie de faire reprendre l'embranchement par l'État.

En cas de dénonciation du droit de parcours sur la ligne de l'État, entre Contich et Lierre, l'État s'engage à employer le matériel de la Compagnie pour les convois directs en destination de la ligne de la Compagnie ou provenant de la ligne de la Compagnie en destination d'Anvers et de l'entrepôt. La traction de ces convois se ferait par l'État, qui percevrait les produits du parcours d'Anvers à Contich à raison du tarif. Une seule distinction est à faire à cet égard, c'est que dans le cas de dénonciation de la convention de parcours, la disposition de l'art. 14, relative à la taxe fixe, sortirait son effet, c'est-à-dire que la taxe fixe à percevoir pour les voyageurs et les marchandises, serait unique, que le parcours ait ou non lieu sur les deux lignes appartenant à l'État et à la Compagnie.

Votre section centrale a pensé qu'il convenait de compléter la convention projetée en y déterminant les conditions auxquelles, dans le cas de la dénonciation du droit de parcours, l'État aura l'usage du matériel de la Compagnie ; M. le Ministre a répondu « qu'aucun arrangement à cet égard n'était intervenu jusqu'ici » avec la Compagnie. Votre section centrale pense que la convention aurait dû » régler cet objet et qu'il convient de remplir cette lacune. »

A propos de l'art. 17, votre section centrale avait demandé s'il excluait pour la Compagnie le droit d'exploiter les stations entre Contich et Anvers ; M. le Ministre répondit ce qui suit :

« D'après la convention, la Compagnie est autorisée à faire circuler ses convois
» entre Contich et Anvers, afin de faciliter les relations entre Anvers, Lierre et
» Turnhout, mais non à se servir des stations de l'État établies à Anvers et à
» Contich. Si rien n'est précisé, en ce qui concerne, la halte du Vieux-Dieu,
» située entre les deux stations précitées, et où la Compagnie ne possède aucune
» voie d'évitement ; c'est que d'une part, on n'a pas cru convenable de s'écarter du
» principe qui interdit à la Compagnie de faire usage des stations appartenant à
» l'État, et que, d'autre part, il a paru néanmoins utile, dans un intérêt public,

» de ne pas interdire à l'administration des chemins de fer, la faculté de conclure, » conformément à l'art. 18, une convention avec la Compagnie, qui autorise » cette dernière à faire stationner son matériel dans la halte du Vieux-Dieux.

» Dans le cas où cette autorisation serait accordée, ce serait évidemment sous » la condition que l'exploitation de la halte du Vieux-Dieu, par la compagnie, » aurait exclusivement pour but de faciliter les relations entre cette halte et les » stations au-delà de Contich de la ligne de Contich à Turnhout. »

Votre section centrale ne peut se dispenser de vous faire remarquer que le Gouvernement se réserve la faculté de conclure, avec la Compagnie, une nouvelle convention de nature à lui concéder des avantages nouveaux, en lui permettant d'exploiter une station intermédiaire sur la ligne d'Anvers à Contich, sans poser même le principe d'une indemnité ou d'une participation, en faveur de l'État, à ces avantages. Votre section centrale admet que la Compagnie puisse, dans le système de la convention proposée, embarquer et débarquer à la station du Vieux-Dieu des voyageurs et des marchandises en destination ou en provenance de la ligne de Contich à Lierre ; elle pense qu'on doit accorder cette faculté dans l'intérêt du public, mais, elle s'est demandé, si la rémunération de l'État ne devait pas être augmentée dans ce cas, ainsi qu'elle incline à le croire.

Afin de mettre la Chambre à même d'apprécier le mouvement des relations entre les stations de Contich et Vieux-Dieu et celle d'Anvers, votre section centrale a réclamé de M. le Ministre des Travaux Publics, des renseignements qui font l'objet de l'annexe *F*.

Au reste cet objet paraît, en ce moment, peu important et il est à présumer que le Gouvernement fera ses réserves à cet égard.

L'art. 21 prévoit un droit réciproque de résiliation et stipule l'obligation par l'État de rembourser le cas échéant :

1° La somme stipulée par le projet de convention pour le prix de la ligne de Contich à Lierre ;

2° Les frais faits pour l'achèvement ainsi que pour les bâtiments des stations, y compris celle de Lierre, pour la part incombant à l'État dans cette station. Votre section centrale s'est demandé, en premier lieu, s'il n'était pas contraire au principe sur les concessions de travaux publics de stipuler une indemnité, un remboursement en faveur d'un concessionnaire, parce que l'État concéderait ou construirait lui-même un nouveau chemin de fer pouvant faire concurrence à la ligne précédemment concédée ?

Elle fait remarquer ensuite, qu'il est incontestable que chaque année de jouissance d'une concession doit rembourser une quotité du capital primitif et qu'après une certaine révolution d'années, il ne peut plus être question de rembourser l'intégralité de ce capital, ce qui est cependant proposé dans l'art. 21.

Désirant être complétement édifiée sous ces deux rapports, elle a soumis ces deux objections à M. le Ministre des Travaux Publics, qui a répondu ce qui suit :

« L'art. 21 stipule des conditions plus favorables à l'État que celles de même » nature insérées généralement dans les actes de concession des chemins de fer. » En effet, il a toujours été admis qu'en cas de rachat (la clause de résiliation, dont

» il s'agit à l'art. 21, équivaut au rachat) par l'État d'une ligne de chemin de fer. » on capitaliserait à 5 p. % le revenu des dernières années d'exploitation et qu'à » la somme ainsi obtenue on ajouterait une prime variant de 15 p. % à 20 p. % » (ce sont aussi les conditions insérées dans le cahier des charges de la concession » de la ligne de Lierre à Turnhout). Pouvait-il d'ailleurs en être autrement ? » Évidemment non. La clause du rachat ne sera sans aucun doute invoquée qu'à » l'occasion de lignes de chemins de fer se trouvant dans des conditions financières » favorables. Dès lors, si la pensée indiquée par la section centrale devait préva- » loir, la possibilité du rachat aurait constamment pour effet de réprimer la va- » leur réelle des actions. Cette considération seule a paru suffisante pour engager » le Gouvernement à ne pas entrer dans la voie indiquée par la section centrale. »

Votre section centrale éprouve le regret de devoir déclarer que les explications de M. le Ministre ne l'ont point satisfaite ; il lui paraît étrange que l'État se soumette à l'obligation de devoir racheter l'embranchement de Contich à Lierre, dans le cas, par exemple, où l'État construirait ou concéderait un chemin de fer direct d'Anvers à Lierre ou Hérenthals.

Votre section centrale considère comme un danger d'introduire, dans la convention dont il s'agit, le principe déposé dans l'art. 21 et qui, se reproduisant dans les actes de concessions futures, deviendrait une entrave au développement des voies ferrées.

La section centrale se prononce donc contre la clause qui rend la reprise de l'embranchement obligatoire pour l'État ; elle adhère à la clause qui confère au Gouvernement le droit de reprise de la route, dans le cas prévu au § 1er de l'art. 21, mais dans ce cas, comme aussi dans le cas où, contrairement à l'opinion de la section centrale, le principe de la reprise obligatoire pour l'État serait admis, votre section centrale pense que le prix de la reprise devrait être réduit proportionnellement au nombre d'années pendant lesquelles la Compagnie aurait eu la jouissance de la route, s'en référant au système indiqué dans le cahier des charges de la concession de Turnhout.

Nous venons, Messieurs, de vous rendre compte des délibérations de votre section centrale, tant sur le principe même du projet de loi que sur les questions que soulève la convention proposée par M. le Ministre des Travaux Publics.

Votre section centrale terminera ce rapport par cette réflexion générale, que le système du projet de loi et de la convention qui en est la conséquence, paraît devoir donner lieu à des conflits inévitables, à des difficultés sérieuses et consacre des précédents qu'il conviendrait de ne point poser.

C'est en vain qu'on prétendrait que le droit de parcours consacré par le projet de loi se trouve déjà consacré par des conventions de même nature.

La section centrale a réclamé de M. le Ministre communication des conventions, conclues par lui, qui accordent à des Compagnies la faculté de parcourir certaines parties du réseau de l'État.

Les renseignements fournis par M. le Ministre font l'objet de l'annexe *E*.

Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer à la Chambre, toutes ces conventions ont un caractère provisoire ; rien ne démontre mieux la différence radicale qui existe entre ces conventions et celles dont nous nous occupons, que la circonstance que M. le Ministre a cru devoir recourir avant de conclure celle-ci à l'approbation de

la Chambre. Dans la discussion du 21 novembre, on a insisté sur la nécessité de conserver à la convention à conclure, pour le parcours de Contich à Anvers, un caractère essentiellement provisoire qui laissât au Gouvernement toute liberté d'action et de résiliation. La Chambre appréciera si, comme le pense M. le Ministre, le projet de convention répond au but qui a fait ajourner le projet de loi.

Dans votre séance du 3 mars, vous nous avez renvoyé une pétition du conseil communal de Turnhout, réclamant une décision de la Chambre sur le projet de loi dont nous venons de nous occuper; nous vous proposons le dépôt de cette pétition sur le bureau de la Chambre pendant la discussion.

Le Rapporteur,
E. PRÉVINAIRE.

Le Président,
Ch. ROUSSELLE.

ANNEXES.

ANNEXE *A*.

CHEMIN DE FER DE CONTICH A TURNHOUT.

Résultat des opérations de la section de Contich à Lierre.

MOIS.	RECETTES.	DÉPENSES, non compris le remplacement des billes, rails, coussinets, etc.	DIFFÉRENCE.		*Observations.*
			BÉNÉFICE.	PERTE.	
Juin	3,820 33	3,700 12	120 21	»	
Juillet	4,892 43	4,113 13	779 30	»	
Août	5,356 28	3,744 48	1,611 80	»	
Septembre	5,778 03	3,801 45	1,976 58	»	
Octobre	5,052 47	3,917 44	1,135 03	»	
Novembre	3,108 94	3,458 97	»	350 03	
Décembre	3,129 71	3,869 58	»	739 87	

ANNEXE *B*.

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

Entre le Ministre des Travaux Publics soussigné, agissant au nom du Gouvernement belge, d'une part, et le sieur Adolphe Stoclet, 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 comprgnie, en date du 2 mai courant et dont une expédition est ci-annexée, d'autre part, a été convenu ce qui suit :

ART. 1er. 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 Lierre à Contich 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.

ART. 2. 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.

ART. 3. 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 de Contich à Lierre, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges, en date du 10 janvier 1855, 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 :

La ligne de Contich à Lierre sera concédée à la compagnie prémentionnée, sans garantie de *minimum* d'intérêt ou d'un revenu net annuel.

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

Les frais généraux seront répartis entre les deux lignes au prorata des recettes brutes, ces recettes étant calculées pour les diverses lignes du réseau d'après les parcours opérés sur chacune d'elles.

ART. 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. 362,018-53, montant des dépenses faites ou des engagements pris pour l'établissement de ladite ligne.

ART. 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.

ART. 6. Après qu'elle aura été reprise par la Compagnie, celle-ci ne pourra être tenue d'acquitter aucune dépense, faite antérieurement à ladite date, du chef des acquisitions de terrain et des travaux, dont il est fait mention à l'état ci-annexé, portant la date. . . . . en sus de la somme de. . . . .

ART. 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 nécessaires pour mettre la ligne de Contich à Lierre en état complet d'exploitation, y compris les stations de Contich et de Lierre.

ART. 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.

ART. 9. Les 67,000 francs, restant du 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.

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

ART. 11. La Compagnie pourra faire circuler son matériel, ainsi que celui de la ligne d'Anvers à Rotterdam, 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.

ART. 12. L'autorisation de faire circuler son matériel sur la partie du 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, à charge ou à vide. . . .	»	05
3° Par voiture à marchandises, chargeant ou pouvant charger six tonnes au *maximum*, 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

Pour les voitures ayant plus de quatre roues, les prix ci-dessus seront majorés de moitié par paire de roues.

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 Gouvernement se réserve la faculté de substituer aux redevances fixées ci-dessus § *a*, pour la circulation du matériel entre Contich et Anvers, l'obligation par la Compagnie de payer à l'État 50 p. % de la recette brute effectuée sur ce parcours.

d. 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.

e. Les heures de départ tant de la station d'Anvers que de celle de Contich, 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, 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.

f. 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.

Art. 13. Les stipulations relatives au droit de parcours entre Contich et Anvers pourront être dénoncées par chacune des parties en prévenant six mois à l'avance.

Le cas échéant, il est dès à présent convenu que l'État devra faire remorquer constamment et avec célérité entre la station de Contich et celle d'Anvers et l'entrepôt, et réciproquement les convois venant de la ligne de Turnhout à Contich ou en destination de cette ligne, de manière à éviter tout transbordement à Contich et à assurer la marche régulière et continue des convois d'Anvers ou vers

Anvers, comme si la Compagnie les transportait elle-même en exécution du droit de parcours ci-dessus stipulé.

Art. 14. La Compagnie ne pourra, dans aucun cas, percevoir pour prix du transport des marchandises sur la ligne d'Anvers à Turnhout qu'une seule taxe fixe.

Il en serait de même de l'État, dans le cas où il exploiterait lui-même la ligne d'Anvers à Contich par suite de la dénonciation du droit de parcours.

La taxe fixe serait alors répartie proportionnellement aux distances.

Dans aucun cas les péages à percevoir entre Lierre et Anvers ne seront plus élevés que ceux exigés par l'État sur ses lignes eu égard à la distance entre ces deux villes.

Art. 15. 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.

Art. 16. 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 du 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.

Art. 17. 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.

Art. 18. 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.

Art. 19. 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'exiguité 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.

Art. 20. Les infractions aux dispositions qui précèdent, réglant les conditions auxquelles le matériel de la Compagnie est admis à circuler sur le chemin de fer de l'État, seront 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.

ART. 21. La présente convention pourra être résiliée par le Gouvernement, dans le cas où il concéderait ou construirait un chemin de fer qui emprunterait, en tout ou en partie, la ligne de Contich à Turnhout.

Et, par la Compagnie, dans le cas où le Gouvernement concéderait ou construirait un chemin de fer partant d'Anvers ou d'un point quelconque de la ligne d'Anvers vers Malines, et aboutissant à un point de la ligne de Contich à Turnhout.

Dans l'un et l'autre cas, l'État rembourserait à la compagnie :

1° La somme stipulée par la présente convention pour le prix de la ligne de Contich à Lierre ;

2° Les frais faits pour l'achèvement ainsi que pour les bâtiments de station y compris celle de Lierre pour la part incombant à l'État, dans les frais de cette station.

Le Gouvernement se réserve la faculté de s'assurer de la réalité de ces dépenses.

ANNEXE B^{bis}.

Relevé des dépenses faites pour l'établissement du chemin de fer de Lierre à Contich, jusque inclus le 7 décembre 1853, à rembourser par la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout.

1.	Frais d'étude. . . . . fr.	487 75
2.	Acquisitions à l'amiable des terrains incorporés dans le chemin de fer (y compris les frais de transcription des actes de vente)	84,798 97
3.	Indemnités	94 »
4.	Honoraires pour l'évaluation des terrains et pour la passation des actes de vente	673 05
5.	Terrains expropriés judiciairement (sommes allouées par les tribunaux)	15,708 95
6.	Frais des poursuites et honoraires d'avocat.	3,367 74
7.	Terrassements et ouvrages d'art (adjudication du 12 novembre 1852)	27,690 »
8.	Ouvrages supplémentaires en exécution du même contrat. .	1,429 71
9.	Placement de conduits en potterie (soumission du 8 décembre 1853)	2,600 »
10.	Rails (adjudication du 3 mars 1854).	94,481 50
11.	Coussinets (adjudication du 3 mars 1854)	23,538 50
12.	Chevilles (adjudication du 3 mars 1854).	2,102 85

13. Coins en bois (adjudication du 3 mars 1854)	1,762	50
14. Billes (adjudication du 3 mars 1854)	30,590	»
15. Fourniture de sable, pose de la voie, etc. (adjudication du 26 mai 1854.	58,000	»
16. Exécution de 2,400 mètres de tunage (soumission du 19 septembre 1854)	960	»
17. Fourniture supplémentaire de sable (soumission du 19 octobre 1854)	9,375	»
18. Creusement d'un puits à la station de Lierre (soumission du 19 octobre 1854).	240	»
19. Construction d'un réservoir d'eau à la même station (soumission du 30 octobre 1854).	673	04
20. Placement d'une buse en bois (soumission du 30 octobre 1854).	40	32
21. Creusement d'un fossé (soumission du 30 octobre 1854). .	29	40
22. Fourniture et placement d'excentriques et crossings dans les stations de Lierre et de Contich.	1,776	»
23. Établissement de voies d'évitements dans les mêmes stations.	833	25
24. Construction d'un aqueduc et quelques autres petits travaux (soumission du 13 juillet 1855).	766	»
Total. . . . . fr.	362,018	53

ANNEXE C.

Convention du 10 janvier 1853.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. ÉMILE VAN HOOREBEKE, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et d'autre part, MM. JONATHAN-RAPHAEL BISCHOFFSHEIM, banquier, à Bruxelles; HENRI-FRANÇOIS MATTHYSSENS, négociant, à Anvers; THÉODORE LEYSEN, ingénieur-architecte, à Anvers,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1er. Les contractants de seconde part s'engagent à construire et à exploiter, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente, un chemin de fer de Lierre à Turnhout par Herenthals.

ART. 2. Pour faciliter aux contractants de seconde part l'accompplissement de l'engagement qui précède, le Gouvernement consent, sauf la ratification de la Législature, à leur garantir, pendant un terme de cinquante ans, un *minimum* d'intérêt annuel de 4 p. % portant exclusivement sur le capital affecté à la construction dudit chemin de fer, et qui est fixé à cinq millions de francs.

Cette garantie est accordée sous les conditions suivantes :

1° L'intérêt garanti ne courra au profit des concessionnaires qu'à dater du jour de la mise en exploitation de la ligne entière dudit chemin de fer.

2° Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, sera arrêté de concert entre le Gouvernement et les concessionnaires, au 31 décembre de chaque année.

Le Gouvernement aura le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entreront dans ledit compte des recettes et dépenses.

Parmi les frais d'entretien, ne seront compris ni les augmentations ou renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements de rails, billes ou accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions des ouvrages de la route, des stations et des dépendances.

3° L'intérêt à couvrir sera acquitté par le Gouvernement sur le vu du compte des recettes et dépenses, arrêté comme il est dit à l'article précédent.

Il est expressément entendu que, quels que soient les résultats de ce compte, l'État ne pourra être tenu de payer à la Compagnie une somme plus forte que celle représentant 4 p. °/₀ du capital affecté à la construction de la ligne.

4° Dans le cas où la différence entre les recettes brutes et les dépenses présenterait un bénéfice de plus de 7 p. °/₀ du capital admis pour les frais de construction, l'excédant en serait versé dans les caisses du trésor, à concurrence des sommes payées par l'État, pendant les années antérieures, à titre de garantie d'intérêt.

Art. 3. La présente convention et le cahier des charges qui y est annexé seront soumis aux Chambres dans la session actuelle.

Si les Chambres refusaient de ratifier ces actes ou si elles y introduisaient des modifications auxquelles les contractants de seconde part ne voudraient pas souscrire, la présente convention et le cahier des charges seront, par ce seul fait, annihilés de plein droit.

Fait en double, à Bruxelles, le dix janvier 1800 cinquante-trois.

J.-R. Bischoffsheim. Em. Van Hoorebeke.

H.-F. Matthyssens.

Théod. Leysen.

Annexe *D*.

Convention du 2 juin 1853.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. Émile Van Hoorebeke, Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et d'autre part, MM. Jonathan-Raphaël Bischoffsheim, banquier à Bruxelles,

et Henri-François Matthyssens, négociant à Anvers, ce dernier stipulant tant en son nom qu'au nom de M. Théodore Leysen, ingénieur-architecte à Anvers, pour lequel il se porte fort,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Les contractants de seconde part s'engagent à construire et à exploiter, aux clauses et conditions de la convention et du cahier des charges du 10 janvier 1853, sauf les modifications résultant de la présente convention, le chemin de fer de Lierre à Turnhout.

Art. 2. La garantie de *minimum* d'intérêt, stipulée à l'art. 2 de la convention du 10 janvier 1853, ne portera que sur un capital de quatre millions trois cent mille francs, affecté à l'exécution de l'entreprise, et sera ainsi réduite à cent soixante et douze mille francs de revenu annuel.

Art. 3. Le Gouvernement se réserve le droit d'imposer aux contractants de seconde part, la reprise du chemin de fer de Contich à Lierre contre le remboursement du capital qui aura été dépensé pour la construction de cette section de chemin de fer, et qui ne pourra excéder la somme de six cent vingt-cinq mille francs non compris la station de Lierre; dans ce cas les dépenses d'établissement de cette station seront en totalité à leur charge.

Art. 4. Si le Gouvernement fait usage du droit qu'il s'est réservé, par l'article qui précède, la garantie du *minimum* d'intérêt applicable seulement au chemin de fer de Lierre à Turnhout sera augmentée de vingt-huit mille francs de revenu annuel, et par suite reportée au *maximum* prévu par l'art. 2 de la convention du 10 janvier 1853.

Les frais de traction pour l'exploitation de la ligne entière depuis Contich jusqu'à Turnhout seront, dans ce cas, répartis entre les sections de Contich à Lierre et de Lierre à Turnhout, dans la proportion de leur étendue respective.

Art. 5. Le Gouvernement ne pourra faire usage du droit qui lui est réservé par l'art. 3, que jusqu'au 1er mars 1854. Passé ce délai, les contractants de seconde part seront dégagés de l'obligation qui en résulte pour eux.

Dans ce cas, la garantie de *minimum* d'intérêt annuel restera définitivement fixée à la somme de cent soixante et douze mille francs.

Art. 6. La présente convention ne peut avoir pour effet de suspendre l'exécution des stipulations du cahier des charges du 10 janvier 1853, et notamment de celles formant les articles 4 et 5 dudit cahier des charges.

Fait en double, dont chacune des parties contractantes en a retiré un.

Bruxelles, le 2 juin 1853.

J.-R. Bischoffsheim. Em. Van Hoorebeke.

H.-F. Matthyssens.

ANNEXE *E*.

Chemin de fer de Contich à Lierre.

CONVENTION.

Entre le Ministre des Travaux Publics soussigné, agissant au nom et pour le compte de l'État belge, d'une part, et la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Lierre à Turnhout, représentée par le sieur Stoclet, également soussigné, directeur délégué de ladite Compagnie et se faisant fort pour elle, d'autre part, a été convenu ce qui suit :

1° En attendant qu'il soit intervenu une décision au sujet de la reprise de la ligne de Contich à Lierre par la Compagnie concessionnaire de celle de Lierre à Turnhout, ladite Compagnie est autorisée, aux conditions indiquées ci-après, à exploiter provisoirement la première de ces lignes ;

2° La Compagnie exécutera les ouvrages et effectuera les constructions nécessaires, pour que ladite ligne soit susceptible d'être livrée à l'exploitation ;

3° Ces ouvrages pouvant être achevés pour le 23 du courant, la Compagnie sera autorisée à commencer simultanément ledit jour, à exploiter, tant la ligne de Contich à Lierre que celle de Lierre à Turnhout.

Il est toutefois entendu qu'en ce qui concerne la ligne de Lierre à Turnhout, la garantie d'un *minimum* d'intérêt ne commencera à courir qu'après que, pendant trente jours consécutifs, l'exploitation de la ligne aura eu lieu régulièrement et sans interruption ;

4° Si le 23 du courant, tous les ouvrages nécessaires, pour que la ligne de Contich à Lierre puisse être livrée à l'exploitation, ne sont pas achevés, le Département des Travaux Publics fixera ultérieurement le jour où l'exploitation de cette ligne commencera, et pourra faire exécuter, d'office et aux frais de la Compagnie, la partie de ces ouvrages qui ne sera pas achevée ;

5° La Compagnie payera à l'État, par kilomètre de chemin de fer parcouru, toute fraction de kilomètre de plus de deux cinquièmes comptant pour un kilomètre plein,

1° Par locomotive attelée ou non d'un convoi.	fr.	1 20
2° Par voiture à voyageurs ou à bagages, circulant, soit à charge soit à vide		0 05
3° Par voiture à marchandises, circulant à charge ou à vide . .		0 05

6° Les heures de départ de Contich ou d'arrivée à cette station, des convois de Contich à Turnhout et réciproquement, seront réglées de commun accord entre l'administration des chemins de fer de l'État et la Compagnie, de manière à ce que dans chaque sens, il y ait au moins trois convois par jour, pour lesquels elles coïncident avec les heures de passage à Contich de convois de l'État, allant soit de Malines à Anvers, soit d'Anvers à Malines ;

7° Pendant aussi longtemps que la Compagnie exploitera provisoirement la ligne de Contich à Lierre, elle sera considérée comme se trouvant, par rapport à la dite ligne, dans la même position que si celle-ci lui avait été concédée aux mêmes clauses et conditions que celle de Lierre à Turnhout, sauf, en premier lieu, en ce qui concerne le *minimum* d'intérêt garanti par l'État, par rapport à la ligne de Lierre à Turnhout, et, en second lieu, qu'en ce qui concerne celle de Contich à Lierre, la Compagnie pourra n'exécuter et effectuer respectivement que des ouvrages de parachèvement et des constructions provisoires et ne faire, à cet égard, que ce qui sera strictement nécessaire pour que l'exploitation puisse avoir lieu avec régularité et sécurité;

8° La présente convention ne liera les parties contractantes que jusqu'au 1er juin de la présente année ; à ladite époque, il sera facultatif pour chacune des deux parties de la faire considérer comme non avenue.

Si l'une ou l'autre des deux parties fait usage de cette faculté, la Compagnie pourra faire enlever ou démolir les constructions qu'elle aura effectuées et remettre les choses en l'état où elles se trouvaient au moment où elle aura commencé à exploiter la ligne de Contich à Lierre, à moins que le Gouvernement ne lui en paye la valeur d'après une estimation à l'amiable ou à dire d'experts;

9° 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 de la circulation du matériel de la Compagnie entre Contich et Lierre ;

10° Les comptes seront réglés et arrêtés mensuellement et celui de chaque mois sera soldé dans le courant de la première quinzaine du mois suivant.

Fait en double à Bruxelles, le 18 avril 1855.

Le délégué de la Compagnie, STOCLET.

Le Ministre des Travaux Public. A. DUMON.

Chemin de fer de Morialmé à Châtelineau.

L'acte de concession au date du 23 juin 1853, du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau, porte à son art. 29 : « Les concessionnaires seront tenus d'opérer » la traction sur la partie du chemin de fer de l'État, comprise entre la station de » Châtelineau et celle de Charleroy, pour le prix de 6 centimes par tonne-kilo- » mètre, tous frais quelconques compris, de toute marchandise de la catégorie » désignée plus loin (marchandises comprises aux tarifs du chemin de fer de » l'État, dans la première classe des grosses marchandises et expédiées par charge » complète de wagons), expédiée d'un point quelconque du chemin de fer faisant » l'objet de leur concession, et en destination d'un établissement sidérurgique » situé dans la vallée de la Sambre, en aval de Charleroy ou réciproquement, » pourvu qu'au point désigné il y ait immédiatement, le long dudit chemin de » fer de l'État, une gare ou voie d'évitement, comme il est dit à l'article qui » précède. »

En exécution de cette disposition, la convention pour le service mixte intervenue, sous la date du 25 avril 1855, entre le chemin de fer de l'État et la So-

ciété concessionnaire de Morialmé à Châtelineau, porte à son art. 20, ce qui suit :

« La société concessionnaire payera pour le parcours des voies de l'État, dans » l'un comme dans l'autre sens, entre Châtelineau et les établissements sidérurgi- » ques de Montigny et de Couillet, une redevance de *deux* francs pour tout convoi, » quel qu'en soit le nombre de wagons, remorqué par une seule locomotive. Cette » taxe sera applicable à la machine circulant seule sur ces voies. »

Le parcours de Châtelineau à Montigny et Couillet est de 3 kilomètres.

Chemin de fer de Charleroy à Louvain.

L'acte de concession des embranchements industriels de Lodelinsart vers les Quatre-Bras de Gilly et de Lodelinsart vers Jumet, en date du 23 décembre 1852, porte à son art. 14 :

« La Société concessionnaire est tenue d'opérer la traction sur le chemin de fer » de Charleroy à Louvain, depuis la station de Lodelinsart, soit jusqu'à la station » du chemin de fer de l'État, soit jusqu'aux rivages à établir le long de la Sambre, » en exécution de ce qui est stipulé ci-dessus à l'art. 7 et réciproquement, de toute » grosse marchandise expédiée ou en destination d'un point quelconque des » branches du chemin de fer faisant l'objet de la présente convention, pour le » prix de 30 centimes par tonne, tout compris. »

» Elle est tenue, en outre, en attendant que les branches de chemins de fer dont » il est fait mention à l'art. 3 aient été établies (embranchements vers Châtelineau » d'une part et vers Marchiennes d'autre part) d'opérer la traction tant sur le » chemin de fer de Charleroy à Louvain que sur celui de l'État, de toute grosse » marchandise expédiée d'un point quelconque des branches de chemins de fer » faisant l'objet de la présente convention et en destination d'un établissement mé- » tallurgique situé dans la vallée de la Sambre entre Marchiennes et Châtelineau, » depuis la station de Lodelinsart jusqu'au point à désigner par l'expéditeur ou le » destinataire et réciproquement, pour le prix de 48 centimes et de 66 centimes, » selon que le lieu de destination ou d'expédition sera ou bien la station de Mar- » chiennes ou bien celle de Châtelineau, et pour le prix de 6 centimes tout com- » pris par tonne-kilomètre, si le lieu de destination ou d'expédition se trouve » entre ces deux stations, toute fraction de kilomètre de plus de deux cinquièmes » étant, comme il est ci-dessus, comptée comme un kilomètre. »

La disposition qui précède sera « applicable aux mines, minerais de fer venant » du côté de Ligny et en destination des mêmes établissements. »

En exécution de ces dispositions la convention relative au service mixte intervenue sous la date du 18 août 1855, entre le chemin de fer de l'État et la Société concessionnaire, porte :

ART. 15. La Société concessionnaire payera pour le parcours des voies de l'État :

1° Entre la station de Marcinelle et celle de Charleroy, d'une part :

Entre la station de Marcinelle et le point de raccordement du chemin de fer de

l'Entre-Sambre, d'autre part, dans l'un comme dans l'autre sens : Parcours un kilomètre.

Par locomotive.	fr.	0 60
Pour chaque voiture à voyageurs ou à bagages, à charge ou à vide .		0 025
Pour chaque wagon à marchandises, à charge ou à vide.		0 015

2° Pour les transports à faire, en exécution du 2° de l'art. 14 de la convention du 17 décembre 1852, par convoi, quel que soit le nombre de wagons, remorqué par une seule locomotive :

Entre la station de Marcinelle et celle de Marchiennes dans l'un comme dans l'autre sens	fr.	1 80
(Parcours, 3 kilomètres.)		
Entre la station de Marcinelle et les établissements sidérurgiques de Montigny et de Couillet, dans l'un comme dans l'autre sens		3 70
(Parcours, 5 kilomètres.)		
Entre la station de Marcinelle et celle de Châtelineau, dans l'un comme dans l'autre sens		5 70
(Parcours, 8 kilomètres)		

Ces taxes seront applicables aux machines circulant seules entre ces parcours.

Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Charleroy à Erquelines.

Les actes de concession ne consacrent pas pour les sociétés le droit de parcours sur le chemin de fer de l'État. Mais les conventions mixtes intervenues respectivement sous les dates des 27 novembre 1852 et 24 août 1855 entre le chemin de fer de l'État et les sociétés concessionnaires portent respectivement à leurs art. 6 et 7 :

La Compagnie payera pour le parcours des voies de l'État entre les points de jonction des deux branches de raccordement et la station de Charleroy, d'une part, et celle de Marchiennes-au-Pont, d'autre part, dans l'un ou l'autre sens :

Par locomotive	fr.	1 20
Pour chaque voiture à voyageurs ou à bagages à charge ou à vide . .		0 05
Pour chaque wagon à marchandises à charge ou à vide		0 03
(Parcours, 1 $^1/_2$ kilomètre.)		

Même disposition pour le chemin de fer de Namur à Liége en ce qui touche le parcours depuis le point de jonction avec le chemin de fer de l'État à Angleur et la station des Guillemins,

D'un autre côté, d'après l'art. 21 de la convention avec l'Entre-Sambre-et-Meuse, c'est la Société concessionnaire qui effectue, au moyen de son matériel, les transports de minerai en destination des établissements de Couillet, Champeau-Chapel, Dupont et la Société de Châtelineau.

Mais c'est l'État qui perçoit la recette pour ce parcours, qui est de 30 centimes par tonne, et la Société concessionnaire se trouve indemnisée par le payement que lui fait l'État d'un franc par locomotive et par kilomètre de parcours, conformément aux stipulations de l'art. 17.

Service international franco-belge.

La convention du 29 mai 1854, qui règle les relations de service entre le chemin de fer l'État et le chemin de fer du Nord porte à son art. 1er :

« L'administration française paiera à l'administration belge, pour le service des » stations de Mouscron, de Quiévrain et pour le parcours de la voie belge :

» Sur la ligne de Lille à Mouscron 2 francs par convois, (parcours 3 kilomètres).

» Sur celle de Vanlencienne à Quiévrain 1 franc par convois, (parcours 1 kilo- » mètre). »

Chemin de fer de Contich à Turnhout.

L'arrangement provisoire, en date du 18 avril 1855, pour la traction par la Société concessionnaire de la partie du chemin de fer de l'État entre Contich et Lierre, porte :

ART. 9. « 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 de la circulation du matériel de la Conpagnie entre » Contich et Lierre. »

Chemin de fer de Manage à Mons.

Le cahier des charges, annexé à l'arrêté royal du 20 juin 1845, porte que le chemin arrivé près de l'avancée de la porte du parc, où la Haine le sépare du chemin de fer de l'État, il se divise en deux branches, dont l'une se raccorde à la voie existante pour entrer dans la station de Mons.

La convention réglant les relations de service avec le chemin de fer de l'État, en date du 14 mai 1849, dispose :

« ART. 19. Le service de traction des convois de la Compagnie concessionnaire, » jusqu'au point d'arrêt dans la station de Mons, sera fait par cette Compagnie au » moyen de ses agents et de son matériel.

« Pour l'usage de la voie de l'État, depuis le point de jonction des deux che- » mins de fer jusqu'à Mons, la Compagnie paiera une indemnité calculée d'après » les bases suivantes :

» 1° Pour chaque locomotive.	fr.	1 20
» 2° Pour chaque voiture à voyageurs à charge ou à vide		0 05
» 3° Pour chaque wagon à marchandises, à charge ou à vide . . .		0 03

Pour le service fait par le personnel de l'État, pour le compte de la Société, celle-ci payera en outre à l'État une somme égale à 5 p. % de toutes les recettes effectuées pour son compte à la station de Mons.

Chemin de fer d'Audenarde vers Gand.

Le cahier des charges, annexé à l'arrêté royal du 27 octobre 1853, porte :

« ART. 1er. Le chemin de fer dont la concession sera accordée aux clauses et » conditions du présent cahier des charges prendra son origine à Audenarde et

» aboutira au chemin de fer de l'État, à la courbe que présente ce dernier à en-
» viron 3 kilomètres de distance de la halte de Nazareth vers Gand. »

ART. 2. Le chemin de fer d'Audenarde vers Gand sera raccordé avec le chemin de fer de l'État au point ci-dessus indiqué.

Les concessionnaires auront la faculté de faire circuler leurs convois sur le chemin de fer de l'État, entre ce point et la station de Gand (Parcours : 8 kilomètres).

Une convention spéciale réglera les conditions auxquelles cette faculté sera subordonnée et déterminera notamment l'indemnité qu'ils auront à payer de ce chef à l'État.

La convention du 28 septembre 1853, annexée également à l'arrêté, porte :

« ART. 3. Le Gouvernement se réserve, sauf la ratification des Chambres, la
» faculté de faire exploiter et entretenir par ses agents, et au moyen du matériel
» de l'État, le chemin de fer d'Audenarde vers Gand. Dans le cas où il voudrait
» user de cette faculté, une convention préalable réglera les conditions auxquelles
» cette exploitation et cet entretien auront lieu. »

Chemin de fer de Mons à Haumont.

L'art. 1er du cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 15 janvier 1854 est ainsi conçu :

« ART. 1er. La partie de chemin de fer dont les soussignés demandent la con-
» cession se confondra avec le chemin de fer de l'État de Mons à Quiévrain, depuis
» la station de Mons jusques au delà des ponts existants sur les fossés des fortifica-
» tions, longera ensuite le chemin de fer de l'État jusques au delà du passage à
» niveau de la route de Mons à Cuesmes, laissera la majeure partie de Cuesmes
» sur la gauche, passera près et à la gauche de Frameries et aboutira à la frontière
» française près d'Aulnois. »

ANNEXE *F*.

Relevé du produit des transports de toute nature entre les stations d'Anvers à Contich et d'Anvers à Vieux-Dieu et vice versa, *pendant l'année* 1855.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	VOYAGEURS.				BAGAGES.	PETITS PAQUETS.	PETITES MARCHANDISES.	GROSSES MARCHANDISES.	FINANCES.	PRODUITS DIVERS.	TOTAL.
	1re CLASSE.	2e CLASSE.	3e CLASSE.	TOTAL.							
Anvers à Contich . .	1,222 »	3,631 60	8,392 05	13,245 65	331 59	97 10	343 52	1,463 »	16 75	692 95	16,190 56
Anvers à Vieux-Dieu.	96 80	760 »	2,640 »	3,496 80	21 12	3 20	12 34	» 90	»	11 40	3,545 76
Contich à Anvers . .	1,193 »	3,430 »	8,039 70	12,662 70	192 76	57 40	170 56	545 30	53 »	304 45	13,986 17
Vieux-Dieu à Anvers.	71 20	817 20	3,056 75	3,945 15	»	1 10	10 91	13 91	»	7 70	3,978 77
TOTAUX. . .	2,583 »	8,638 80	22,128 50	33,350 30	545 47	158 80	537 33	2,023 11	69 75	1,016 50	37,701 26