

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 MAI 1857.

Cession et abandon, au profit de l'État, de tous les droits compétents à la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. VANDER DONCKT.

MESSIEURS,

Aux termes des statuts de la société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, tels qu'ils ont été modifiés par arrêté royal du 29 octobre 1854, l'exploitation de l'un ou de l'autre de ces deux chemins de fer peut, avec l'assentiment du Gouvernement, être remise, à titre de location ou autrement, à un tiers chargé de remplir toutes les obligations résultant de la concession.

C'est en vertu de cette faculté qu'un arrêté royal du 31 janvier 1855 autorisa la Société précitée à céder à bail, à la Compagnie française du Nord, la ligne de Namur à Liège.

C'est encore en vertu de la même faculté que ladite Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage traita, au mois d'août 1856, également avec la Compagnie française du Nord, de la cession à bail de la ligne de Mons à Manage.

L'assentiment du Gouvernement fut réclamé pour que ce second acte de cession pût sortir ses effets ; mais, le Gouvernement refusa la ratification sollicitée et conclut lui-même, avec la société concessionnaire des voies ferrées de Namur à Liège et de Mons à Manage, une convention par laquelle cette Société fait abandon à l'État belge de sa concession, et lui cède l'ensemble de son matériel, pour ce qui

(1) Projet de loi, n° 122.

(2) La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. FAIGNART, LICOT DE NISMES, COPPIETERS, OSY, VANDER DONCKT et PRÉVINAIRE.

concerne la ligne de Mons à Manage, moyennant une annuité de 672,330 francs, payable pendant la durée du temps que la concession avait encore à courir, soit pendant quatre-vingt-quatre ans.

Dans votre séance du 10 mars 1887, M. le Ministre des Travaux Publics a soumis cette convention à l'approbation de la Chambre.

L'exposé des motifs fait suffisamment connaître les considérations invoquées par le Gouvernement à l'appui de sa proposition, nous croyons inutile de les reproduire dans ce rapport.

Examen en sections.

La 1^{re} section adopte un amendement ayant pour objet de réduire de 672,330 francs à 680,000 francs le montant de l'annuité à payer à la compagnie concessionnaire. — Elle admet l'ensemble du projet par *deux* voix contre *une*.

La 2^e section s'est bornée à demander si l'assemblée générale de la Société avait ratifié la convention avec l'État belge.

La 3^e section rejette le projet par *six* voix contre *une*, tout en approuvant à l'unanimité le refus d'autoriser la cession à la Compagnie du Nord.

La 4^e section réclame la production : a) de la convention conclue, le 30 août 1886, entre la Compagnie du Nord et celle de Mons à Manage ; b) une expertise du matériel et de la situation de la route. — Cette section repousse le projet par *deux* voix contre *une* et *trois* abstentions.

La 5^e section adopte le projet sans observation et à l'unanimité des *trois* membres présents.

Dans la 6^e section, la convention n'a donné lieu à aucune observation ; le projet a été adopté par *quatre* voix et une abstention.

Ensuite des demandes de renseignements formulées par les 2^e et 4^e sections, M. le Ministre des Travaux Publics a transmis :

1^o La convention du 30 août 1886, par laquelle la Compagnie du Nord prenait à bail la ligne de Mons à Manage ;

2^o Une convention additionnelle portant la même date et mettant à la charge de la Compagnie du Nord les dépenses d'administration ;

3^o Le procès-verbal de la séance dans laquelle l'assemblée des actionnaires du chemin de fer de Mons à Manage a approuvé la convention faite avec le Gouvernement belge ;

4^o Le rapport du commissaire du Gouvernement constatant que le vote émis par l'assemblée ne peut donner lieu à aucune observation ;

5^o Une note renseignant les dépenses à faire pour mettre en bon état la route et le matériel cédés, laquelle note évalue les dépenses urgentes à fr. 372,598 et les dépenses susceptibles d'ajournement à 879,000

Ensemble. fr. 1,251,598

Ces divers documents resteront déposés sur le bureau pendant la discussion.

Examen en section centrale.

Outre les renseignements réclamés par les sections et qui sont indiqués ci-dessus, la section centrale a adressé au Gouvernement diverses demandes d'éclaircis-

sements qui sont reproduites textuellement dans les réponses de M. le Ministre des Travaux Publics, annexées au présent rapport sous les n° 1 et 2.

Après avoir reçu ces communications, la section centrale a abordé l'examen des questions que soulève le projet de loi, et son attention a été fixée avant tout sur le refus de sanctionner la convention passée, le 30 août 1856, entre la compagnie française du Nord, d'une part, et la Société anonyme des chemins de fer de Liège à Namur et de Mons à Manage, d'autre part.

Les dangers inhérents à cette convention, en ce qu'elle était de nature à favoriser une trop grande extension de la puissance d'une compagnie étrangère, par la concentration entre ses mains de plusieurs lignes de chemins de fer belges, ont éveillé à juste titre la sollicitude du Gouvernement, et la prudence lui faisait un devoir de prévenir une pareille situation, alors surtout qu'il pouvait le faire par l'usage parfaitement légitime, d'un droit incontestable et incontesté. Aussi, la section centrale a été unanime pour approuver, à cet égard, la conduite du Gouvernement.

La discussion a porté ensuite sur le véritable objet du projet de loi, c'est-à-dire sur la reprise du chemin de fer de Mons à Manage par l'État. On a posé la question de savoir si le Gouvernement s'était trouvé dans l'alternative, ou bien d'autoriser la cession de l'exploitation à la compagnie du Nord, ou bien de reprendre lui-même la ligne concédée. La section centrale est encore unanimement d'avis qu'en droit une pareille alternative n'existait pas; en effet, la disposition des statuts, transcrite dans l'exposé des motifs, démontre que le droit de refuser son assentiment est reconnu au Gouvernement de la manière la plus absolue, sans être soumis à aucune condition ni restriction; il est donc évident qu'il a pu en faire l'usage le plus conforme à ses intérêts dont il est seul juge, sans contracter la moindre obligation, et en conservant sa liberté pleine et entière vis-à-vis de la société concessionnaire; mais, en l'absence de toute obligation de droit, des considérations d'équité et de loyauté ne doivent-elles pas déterminer l'État belge à acquiescer aux propositions de la société de Mons à Manage, alors surtout qu'elle offre de lui céder sa ligne à des conditions même moins onéreuses que celles qui ont été acceptées par la compagnie du Nord? Cette question, soulevée en section centrale, a été résolue négativement par quatre voix contre une et deux abstentions.

Les membres qui se sont abstenus pensent que les considérations invoquées à l'appui du projet de loi doivent être examinées et pesées dans leur ensemble, et qu'il n'est guère possible d'arriver à une conclusion vraiment pratique en les isolant les unes des autres.

Le membre qui s'est prononcé pour une solution affirmative a fait valoir les considérations suivantes :

Le Gouvernement avait le droit absolu de s'opposer à la cession du chemin de fer de Mons à Manage au projet de la compagnie du Nord; cela n'est contesté par personne.

En droit strict, il n'était pas tenu non plus de reprendre lui-même le chemin dont il empêchait la cession. Cela est également vrai.

Mais s'ensuit-il que le Gouvernement est dégagé de toute obligation quelconque? Qu'il peut user de son *droit* sans tenir aucun compte des intérêts d'autrui?

Nous ne le pensons pas. Cette manière d'agir n'est pas dans les allures du Gouvernement belge.

En effet, on ne peut nier que le Gouvernement, s'il était dans son droit, a fait de ce droit un usage très-rigoureux, en s'opposant à la cession de la ligne de Mons à Manage, en forçant la Société concessionnaire à continuer, malgré elle et contrairement à ses intérêts, l'exploitation de cette ligne.

Dès lors, n'était-ce pas, en quelque sorte, une obligation morale pour le Gouvernement d'atténuer le préjudice causé aux actionnaires, en reprenant lui-même la ligne, puisqu'il pouvait le faire sans préjudice sensible pour l'État et au contraire à son avantage?

D'ailleurs, ne pourrait-on pas prétendre que le Gouvernement fait de son droit un usage excessif, en se prévalant du texte des changements apportés aux statuts primitifs de la Société de Mons à Manage, pour lui interdire toute cession?

Il est à remarquer que les statuts primitifs ne contenaient aucune défense de l'espèce, et, peut-être, est-on fondé à soutenir que, en l'absence d'une défense formelle, la Société avait le droit de céder son exploitation, sans que le Gouvernement eût rien à y voir.

Si, dans les changements des statuts approuvés par l'arrêté royal du 29 octobre 1854, une réserve a été faite, s'il a été stipulé que la cession est soumise à *l'assentiment du Gouvernement*, ne peut-on pas soutenir que cette prescription a été faite dans un but déterminé, et qu'elle ne comportait pas, dans l'esprit de l'arrêté et des statuts de 1854, une application aussi large que celle qu'on lui attribue aujourd'hui?

Quand et pour quel motif les statuts ont-ils été changés? Ils ont été changés en 1854, et ils l'ont été en vue de la cession de la ligne de Namur à Liège à la Compagnie du Nord; en effet, le changement aux statuts date de la fin d'octobre 1854, et la Compagnie du Nord a repris le chemin au mois de janvier suivant.

On doit en déduire, semble-t-il, que c'est précisément pour faciliter et pour régulariser la cession des lignes exploitées par la Société concessionnaire des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, que les statuts primitifs ont été modifiés, et qu'on y a introduit la réserve dont le Gouvernement se prévaut aujourd'hui; que les modifications introduites n'ont donc point eu pour objet de restreindre ou d'entraver la faculté qu'avait la Société de céder tout ou partie de son exploitation.

On peut supposer que la réserve n'a été faite que pour s'assurer que le chemin de fer ne serait cédé qu'à une compagnie sérieuse, capable de l'exploiter convenablement et présentant sous ce rapport de suffisantes garanties. Et, s'il en est ainsi, si, en effet, la réserve n'a été faite que pour prévenir la possibilité d'une cession anormale, irrégulière ou frauduleuse, n'est-ce pas exagérer le droit que de s'opposer, pour un tout autre motif, à l'opération projetée et arrêtée par la Société de Mons à Manage?

Il semble que ces considérations méritent quelque attention, et qu'elle sont de nature à faire regarder favorablement la reprise par l'État de la ligne de Mons à Manage, d'autant plus que, sous le rapport financier, l'opération est très-acceptable.

Il a été répondu, par les membres de la majorité, que, pour résoudre la ques-

tion soulevée ci-dessus, dans les termes dans lesquels elle a été posée, il est nécessaire de faire abstraction des inconvénients ou des avantages attachés à la convention qui est soumise à l'approbation législative ; que, sous peine de confondre deux ordres d'idées entièrement distincts, les résultats de l'opération, surtout au point de vue financier, doivent être discutés séparément. Pour le moment, il s'agit uniquement de savoir si la loyauté exige que le chemin de fer de Mons à Manage soit repris par l'État, par cela seul que le Gouvernement a refusé son assentiment à la cession de cette ligne, négociée avec la Compagnie du Nord, cession qui eut été incontestablement avantageuse à la Société concessionnaire du chemin de fer de Mons à Manage. Si cette question était résolue affirmativement, la reprise devrait être décrétée, sans même faire attention aux sacrifices qu'elle pourrait entraîner pour le trésor public, car les lois de l'honneur et de la loyauté sont au moins aussi sacrées pour les gouvernements que pour les particuliers. Mais, en examinant les faits dans leur ensemble, on demeure convaincu que cette solution affirmative est inadmissible, à moins d'invoquer abusivement les considérations d'équité et de loyauté pour imposer au Gouvernement un véritable rôle de dupe.

En effet, les concessionnaires du chemin de fer de Mons à Manage, qui étaient aussi concessionnaires du chemin de fer de Namur à Liège, se sont engagés à exploiter ces deux lignes à leurs frais et par leurs propres moyens. Ces conditions, formellement écrites dans le cahier des charges de la concession, font aussi la loi de la Société anonyme qu'ils ont constituée en suite, et dont les statuts, approuvés par l'arrêté royal du 12 août 1845, ne contiennent aucune autorisation quelconque de remettre l'exploitation à des tiers. La défense de céder l'exploitation résultait donc tout à la fois de la nature du contrat, des stipulations qu'il renferme et du silence des statuts déterminant positivement l'objet de la Société anonyme et le cercle de ses opérations. Aucun doute sérieux ne peut être élevé à cet égard. Aussi, lorsqu'il a été question de conclure un arrangement avec la Compagnie du Nord, la Société concessionnaire a été la première à reconnaître la nécessité de demander la modification de ses statuts, et le Gouvernement lui a fait une véritable faveur en consentant à l'introduction de la clause suivante :

« L'exploitation de l'un ou de l'autre des chemins de fer (lignes de Namur à Liège et de Mons à Manage), objet de l'entreprise, pourra, avec l'assentiment du Gouvernement, suivant le mode déterminé par l'art. 22, et pour tel terme que ce soit, même pour toute la durée de l'entreprise, être remise, à titre de location ou autrement, à un tiers chargé de remplir toutes les obligations résultant de la concession, moyennant le paiement d'une rente fixe, à opérer soit annuellement, soit de six en six mois, et avec faculté de déléguer ce paiement à tout porteur d'un titre d'emprunt, et ce, tant pour servir de garantie de paiement de l'intérêt du capital, que de son amortissement annuel. »

Il est d'abord à remarquer que cette clause est rédigée d'une manière disjunctive, c'est-à-dire qu'elle ne parle de la remise de l'exploitation que de l'un ou de l'autre des chemins de fer formant l'objet de l'entreprise, de manière que l'on serait peut-être fondé à soutenir qu'elle avait sorti entièrement ses effets par l'approbation donnée à la cession de la ligne de Namur à Liège. Quoiqu'il en soit, le texte transcrit ci-dessus prouve à la dernière évidence que la réserve de l'assentiment du Gouvernement est absolue, qu'elle n'est soumise à aucune res-

triction quelconque dans tel ou tel but déterminé, qu'elle est au contraire stipulée dans les termes les plus généraux en vue de sauvegarder tous les intérêts de l'État. Dès lors, l'on tombe dans une véritable contradiction en prétendant, d'un côté, que le Gouvernement ferait un usage trop rigoureux de son droit en se bornant à refuser son assentiment à la cession projetée, et en admettant, d'un autre côté, que ce refus lui était commandé par une sollicitude intelligente des intérêts du pays. La loyauté du Gouvernement ne pourrait être véritablement engagée que pour autant qu'il se serait prévalu arbitrairement de la clause susmentionnée, en empêchant sans motifs légitimes l'accomplissement d'une convention avantageuse à la Société concessionnaire; et, en ce sens, on peut soutenir qu'il ne doit pas s'arroger le droit *d'interdire toute cession*; mais la loyauté saine ment entendue crée des obligations réciproques; elle oblige les particuliers aussi bien que les Gouvernements; elle s'oppose évidemment à ce que la *réserve* formant une condition expresse de la modification des statuts primitifs, que la Société anonyme doit à la bienveillance du Gouvernement, soit *dénaturée* au point de ne pouvoir être exercée qu'à titre onéreux, ce qui aurait réellement lieu, si, comme on le prétend, le Gouvernement ne pouvait en faire usage sans contracter l'obligation morale de prendre pour son propre compte la cession qu'il aurait refusé de sanctionner, comme étant de nature à porter préjudice aux intérêts de l'État.

Quant aux plaintes des actionnaires ou des porteurs d'obligations, auxquelles il est fait allusion dans l'Exposé des motifs, page 9, § 2, elles tomberaient devant cette seule observation que ces actionnaires et porteurs d'obligations ont accepté librement et en pleine connaissance de cause, les conditions de l'entreprise dans laquelle ils ont engagé leurs capitaux, et que le Gouvernement ne leur doit évidemment autre chose que la garantie de leurs droits de propriété, tels qu'ils sont créés et définis par l'acte de concession et par l'acte constitutif de la Société anonyme.

En résumé, la convention du 16/17 février 1857, qui a été négociée sans aucune autorisation préalable de la Législature, n'est susceptible d'être ratifiée que par des considérations puisées dans les intérêts de l'État, qui ne doivent être sacrifiés ni aux intérêts de la Société concessionnaire, ni aux exigences exagérées de certains intérêts engagés dans les industries du Centre.

Un membre, envisageant la question à ce point de vue, a signalé les conséquences financières de l'opération, qu'il a résumées comme suit :

Le chemin de fer de Mons à Manage a donné, en 1855, une recette brute de 1,106,000 francs, qui est descendue, en 1856, à . . . fr.	1,051,000
Les frais d'exploitation s'étant élevés à	510,000
le revenu net serait de fr.	541,000
Mais, d'après l'Exposé des motifs, il sera nécessaire, pour mettre la route et le matériel en bon état d'exploitation, de dépenser un capital de 1,400,000 francs, dont l'intérêt annuel à 5 p. % est de	70,000
Le revenu net se trouve ainsi réduit à	471,000

Or, le Gouvernement s'engage à servir pendant quatre-vingt-quatre ans une rente de 672,330 francs, c'est-à-dire qu'il souscrit à une perte annuelle de 200,000 francs, soit pour toute la durée de la concession, de 16,800,000 francs!...

Il est à remarquer en outre que dans les évaluations qui précèdent les frais d'exploitation n'atteignent que la proportion de 48.53 p. % de la recette brute ; tandis que le Gouvernement n'exploite qu'à 59 p. %. Si l'on calculait sur cette dernière base, la perte dépasserait plus de 300,000 francs par an.

L'Exposé des motifs fait ressortir l'importance des recettes obtenues par l'administration du chemin de fer de l'État, du chef des transports mixtes provenant de la ligne de Mons à Manage ; mais il reconnaît en même temps que ces recettes, qui, en 1854, se sont élevées à 1,050,000 francs, étaient descendues, en 1856, à 685,000 francs, diminution qui doit être attribuée en grande partie à la concurrence du chemin de fer concédé de Manage vers Nivelles, vers Wavre et vers Louvain. Par suite de la construction d'un chemin de fer de Nivelles à Groenendael, certains transports originaires du Centre et en destination de Bruxelles, surtout pour le haut de la ville, seront encore enlevés au chemin de fer de l'État, et les recettes mentionnées ci-dessus subiront une nouvelle réduction. Ces effets naturels de la concurrence des lignes concédées, ne pourraient être empêchés que par des mesures arbitraires, violentes et préjudiciables au commerce, ils sont indépendants de la reprise du chemin de fer de Mons à Manage. La même observation est aussi applicable à ce qui est dit dans l'Exposé des motifs relativement aux 30,000 francs de péage perçus sur le canal de Mons à Condé. En effet, la concession du chemin de fer de Mons à Haumont a été demandée principalement pour transporter nos houilles en France, à des conditions plus avantageuses que par le canal de Mons à Condé. Comment le chemin de fer de Manage à Mons, qui n'aboutit pas à la frontière française, pourrait-il mettre obstacle à ce que l'on renonce, pour les transports en destination de la France, à la navigation de Mons à Condé, chaque fois qu'il y aura plus d'avantage à suivre la voie nécessairement plus expéditive de Mons à Haumont ?

D'un autre côté, il ne faut pas perdre de vue qu'un nouveau chemin de fer concédé traversant le bassin du Centre et aboutissant directement, d'un côté, à la frontière française à Erquelinnes, et de l'autre côté au chemin de fer de l'État aux Écaussines, sera mis très-prochainement en exploitation et s'emparera d'une partie considérable des transports de houille qui s'effectuent aujourd'hui par le chemin de fer de Mons à Manage. C'est un fait très-important qui n'est pas même mentionné dans l'Exposé des motifs, mais qui réduira notablement les recettes déjà insuffisantes qui ont été indiquées plus haut.

Le membre qui a présenté ces observations en conclut que, suivant les résultats constatés dès maintenant, la ratification de la convention du 16/17 février 1857 entraînerait pour le Trésor public une perte sèche de 200,000 francs par an ou de 16,800,000 francs pour toute la durée de la concession, et que tout porte à croire que cette perte augmenterait encore surtout par la concurrence du nouveau chemin de fer desservant les relations du Centre, tant vers l'intérieur du pays que vers la France.

Aux yeux des membres de la section centrale qui se sont déclarés pour le projet de loi, les objections que nous venons de reproduire ne détruisent pas les faits très-concluants, suivant eux, que renferment l'Exposé des motifs et les communications ultérieures de M. le Ministre des Travaux Publics. L'un d'entre eux émet les considérations suivantes :

La question de la reprise par l'État du chemin de fer de Mons à Manage a été examinée à des points de vue différents : au point de vue exclusivement financier par rapport à l'État ; au point de vue financier de la Compagnie concessionnaire ; au point de vue de l'extension du réseau de l'État, et enfin au point de vue de la convenance de la reprise, regardée comme conséquence du veto mis par le Gouvernement à la cession consentie en faveur de la Compagnie du Nord.

Il est très-indifférent d'examiner si les concessionnaires font ou non une bonne affaire, en cédant leur chemin de fer aux conditions stipulées ; à un prix déterminé, une affaire peut, en effet, convenir aux vendeurs comme à l'acheteur.

Le chemin de fer dont il s'agit exige de nouvelles dépenses, et tandis que l'État pourra se procurer les capitaux nécessaires, à 5 p. % au plus, les concessionnaires ne les obtiendraient qu'à des conditions infiniment plus onéreuses, ainsi que le prouvent les négociations conclues par plusieurs compagnies, et notamment par celles du Nord et de l'Est qui ont offert au bailleur de fonds 5 p. % et une prime de plus de 40 p. % au moment du remboursement.

D'un autre côté, une ligne d'une étendue restreinte offre toujours des conditions d'exploitation moins favorables, tant sous le rapport de l'utilisation du matériel que sous le rapport des frais généraux.

Ces deux considérations suffiraient à elles seules pour expliquer la disposition des concessionnaires à vendre leur ligne.

La position du Gouvernement est tout autre sous le double rapport indiqué. C'est ce que l'Exposé des motifs fait ressortir.

On trouve trop élevée la redevance annuelle accordée aux concessionnaires, par la convention soumise à la ratification des chambres, et l'on se base sur ce que leur chemin de fer cédé n'aurait coûté que 13 millions ; mais, si c'est là, en effet, le chiffre du compte de construction, le compte financier fait, par contre, ressortir à 18 millions le coût réel de ce chemin.

Le compte capital de la Société, pour les deux lignes de Namur à Liège et de Mons à Manage, s'élève à 44 millions.

La Société reçoit de celle du Nord un million, et recevrait 672,330 francs pour la ligne à céder à l'État : dira-t-on que c'est trop ? Du reste, la Compagnie du Nord, qui sait calculer sans doute, offrait le même prix et prenait à sa charge (ainsi que le Gouvernement le fait remarquer) des frais qui n'incomberont point à l'État.

L'Exposé des motifs établit de la manière la plus claire qu'il existe pour l'État un intérêt financier, en ce sens que, possesseur de la ligne de Mons à Manage, il conserve pour son propre réseau, sinon la totalité, au moins la plus grande partie des transports originaires du bassin du Centre et destinés à l'intérieur du pays.

Pour contester les avantages financiers que la ligne de Mons à Manage présentera, on est obligé de chercher à amoindrir les résultats des dernières années, en élevant les frais d'exploitation à un chiffre supérieur à la moyenne que présente l'administration de la Compagnie, tandis qu'il est clair que l'État exploitera plus économiquement.

En 1855 et en 1856, les frais de la Compagnie se sont élevés respectivement à 47.11 p. % et à 48.53 p. % de la recette brute ; et, pour amoindrir la combinaison financière, on prétend que l'État n'exploitera qu'à 59 p. %.

Il y a exagération évidente à dire que la dépense d'exploitation du che-

min de fer de l'État est de 59 p. % de la recette brute. Il est à remarquer, en outre, que ce serait une erreur que de calculer ici sur la moyenne de la dépense générale. Chacun sait que les différentes parties du réseau des chemins de fer de l'État présentent entre elles de notables différences. Tandis que l'exploitation de certaines parties est très-productive, elle cesse de l'être sur d'autres parties qui ont été construites plutôt en vue d'un intérêt public qu'en vue des résultats financiers qu'on pouvait en attendre. Si on prenait isolément, par exemple, la ligne de Bruxelles à Anvers ou la ligne du Midi, la dépense comparée à la recette brute apparaîtrait dans une proportion très-favorable. Eh bien ! il s'agit ici de l'exploitation d'une section de peu d'étendue, très-féconde en transports, encastrée dans la ligne du Midi, et l'on peut soutenir avec raison que l'État, en prenant l'exploitation de cette section en sus de son exploitation actuelle, tirera un parti meilleur et plus économique du matériel relativement considérable de la Compagnie concessionnaire, et que la dépense d'exploitation comparée à la recette brute sera en dessous de la moyenne générale appliquée à l'ensemble des chemins de fer de l'État, et restera bien loin du chiffre de 59.

On paraît aussi avoir fait bon marché de l'extension probable du trafic sur la route à reprendre. Une bonne exploitation importe, au plus haut degré, aux charbonnages du Centre qui, à leur tour, fourniront des éléments précieux de transports vers la France.

C'est une obligation pour l'État d'assurer les services internationaux et la bonne exploitation des voies ferrées qui relient les bassins charbonniers aux centres de consommation. En général, l'exploitation des Compagnies n'a répondu qu'imparfaitement à ce que ces grands intérêts exigent.

On a dit que, par le fait de la construction du chemin de fer de Mons à Haumont, la ligne de Mons à Manage perdait toute importance, comme *affluent*, pour les transports par eau sur le canal de Condé. Mais, si cela était exact, on devrait en conclure que désormais il n'y aura plus de navigation du tout sur le canal de Condé, et que *tous* les transports, sans exception, se feront exclusivement par chemin de fer.

On a dit aussi, et ceci serait plus grave, que toute importance du chemin de Mons à Manage, considéré comme affluent du chemin de l'État de Manage à Bruxelles, par Braine-le-Comte, devait disparaître devant l'ouverture effectuée de la ligne de Manage à Wavre et la construction prévue de la section de Nivelles à Groenendaël.

Mais, encore une fois, si l'assertion était juste, le principal motif du refus de sanction de la vente de la ligne de Mons à Manage à la Compagnie du Nord cesse d'exister.

Il faut connaître bien peu les détails d'une exploitation de chemin de fer pour ne pas voir l'influence que peut exercer, sur la direction des transports originaires de la ligne de Mons à Manage, l'administration de l'État exploitant cette dernière ligne.

Supposez celle-ci aux mains d'une compagnie particulière ; cette compagnie résistera-t-elle aux offres qu'on ne manquera pas de lui faire pour détourner les transports de la direction par Braine-le-Comte. Ces offres, on aura tout intérêt à les faire et le Gouvernement ne saurait l'empêcher.

Qu'une partie des transports qui passaient jadis par Braine-le-Comte soient, quoi qu'on fasse, dirigés désormais par la voie nouvelle de Manage à Nivelles, nous l'admettons, mais, dans l'hypothèse de la reprise par l'État du chemin de fer de Mons à Manage, cette dérivation des transports ne portera que sur une fraction, tandis qu'autrement elle porterait, sinon sur la totalité, au moins sur la très-grande partie.

Done, sans vouloir s'arrêter à discuter un chiffre, on peut soutenir que le chemin de fer de Mons à Manage a conservé une valeur très-réelle, très-saisissable, comme affluent pour le chemin de fer de l'État de Manage à Bruxelles, par Braine, et qu'il s'en faut qu'il soit indifférent que cette ligne de Mons à Manage soit aux mains de l'État ou aux mains d'une compagnie particulière.

Si l'on veut bien tenir compte des considérations qui précèdent, on reconnaîtra que l'écart signalé de 200,000 francs, entre le produit annuel du chemin de fer de Mons à Manage et la rente à payer aux actionnaires, n'existe pas en réalité.

Ne faut-il pas d'ailleurs tenir compte de la progression marquée dans le produit de la ligne, du développement continu des établissements d'industrie dans le bassin du Centre? La construction du chemin de fer de Mons à Manage a donné naissance à plusieurs établissements d'industrie très-considérables qui sont venus s'installer le long de la voie; elle a augmenté la production de ceux qui existaient avant. Ce mouvement n'est point arrêté. A l'heure qu'il est, un nouveau charbonnage est sur le point d'être mis en exploitation contre la voie; il fournira à lui seul, en transports nouveaux, de 500 à 550 tonnes par jour; ce qui exercera une influence marquée sur la recette. Assurément la production du riche bassin du Centre n'a pas dit son dernier mot, et l'on peut, sans crainte de se tromper, compter sur un accroissement des transports et par conséquent sur un accroissement de recette. La progression normale, que l'on remarque sur toutes voies ferrées en général, présente ici, pour l'avenir, des chances particulièrement favorables.

Ces observations ont été combattues par plusieurs membres qui ont conclu formellement au rejet du projet de loi. Voici les principaux motifs allégués à l'appui de cette opinion, qui a prévalu au sein de la section centrale :

1° Le projet de loi tend à consacrer un fait nouveau dans l'histoire de nos chemins de fer. C'est la première fois que le Gouvernement fait la proposition de racheter une concession de chemin de fer. Un pareil précédent présenterait une gravité réelle. Il serait de nature à faire surgir plusieurs propositions du même genre. L'administration de nos chemins de fer n'est-elle pas assez vaste et assez étendue? Convient-il de la compliquer davantage, surtout par l'adjonction de lignes établies depuis plusieurs années et exploitées jusqu'ici par l'industrie privée?

2° Environ 200 millions grevant notre dette publique ont été employés à la construction et à la mise en exploitation des voies ferrées qui forment le réseau de l'État. En outre, les intérêts garantis aux compagnies concessionnaires figurent déjà au budget pour une somme de 750,000 francs, et sous peu ils se traduiront en une dépense annuelle d'environ 2 millions. Le Gouvernement a signalé, à différentes reprises, cette situation à l'attention de la Législature, en faisant remarquer que les intérêts des capitaux empruntés, de même que les intérêts garantis aux compagnies, constituent une charge certaine, indépendante des événements, tandis que les revenus que peut donner l'exploitation des voies fer-

rées sont soumis à bien des chances aléatoires et peuvent faire défaut, en grande partie, dans les moments de crise, alors que l'État a surtout besoin de ressources.

Cette observation, d'une haute gravité, a encore été présentée par le Gouvernement, l'année dernière, en opposition à l'idée de construire, aux frais du trésor public, un chemin de fer direct entre Bruxelles et Louvain ; cependant, le capital nécessaire pour l'exécution de ce projet n'était que de 8 à 9 millions, et il s'agissait de doter le pays d'une nouvelle voie de communication non-seulement utile mais devenue indispensable. Aujourd'hui, au contraire, on propose d'augmenter notre dette publique d'un nouveau capital de 13 à 14 millions, sans ajouter un seul kilomètre aux voies ferrées qui sillonnent notre territoire, sans autre résultat que celui de substituer l'État à une compagnie, pour l'exploitation d'une ligne livrée à la circulation depuis plusieurs années.

3° La contradiction qui vient d'être signalée s'explique d'autant moins qu'il s'agit ici d'une opération qui, même dans les circonstances normales, serait essentiellement onéreuse pour les finances de l'État. Car on n'a opposé aucun argument sérieux aux évaluations établies ci-dessus, et qui démontrent, à la dernière évidence, que le trésor public aurait à supporter une perte annuelle d'au moins 200,000 francs. En effet, que l'on veuille bien remarquer que cette perte de 200,000 francs est calculée sur les résultats actuels de l'exploitation de la ligne, tels qu'ils sont constatés officiellement par le Gouvernement, et en aucune manière sur la supposition que les frais d'exploitation seraient désormais plus élevés et atteindraient la proportion de 59 p. %, au lieu de 48 à 49 p. %. Toutes les observations qui ont été présentées pour combattre cette supposition sont donc sans portée ; elles pourraient servir, tout au plus, à démontrer que la perte annuelle sera inférieure à 300,000 francs. Mais la situation actuelle n'a pas besoin d'être aggravée pour rendre la convention négociée par le Gouvernement réellement inacceptable.

4° On prétend, à la vérité, que l'exploitation sera plus économique entre les mains de l'État, et que les recettes iront en augmentant ; mais, les faits démentiraient infailliblement ces illusions.

Quant aux économies dans la dépense, on se borne à des allégations vagues qui ne reposent sur aucune donnée positive. Ainsi, on parle d'une réduction dans les frais d'administration générale qui ne forment qu'une fraction peu importante dans l'ensemble de la dépense ; on parle encore de la suppression d'un atelier spécial pour les grosses réparations, ce qui n'empêcherait pas que l'entretien et le renouvellement du matériel donnent lieu, *proportionnellement*, à la même dépense que sur les autres lignes exploitées par l'État ; bref, les économies possibles, sous certains rapports, ont si peu de valeur qu'on a jugé prudent de ne pas les traduire en chiffres, ce qui exclut, pour ainsi dire, une appréciation raisonnée, et, sous d'autres rapports, la dépense sera très-probablement plus élevée. On sait, d'ailleurs, que l'expérience n'a aucunement prouvé que le Gouvernement exploite à meilleur compte que l'industrie privée.

Dans l'exploitation par la Compagnie de Mons à Manage, les dépenses sont restées inférieures à 49 p. % de la recette brute. Pour les lignes exploitées par l'État, la moyenne de la dépense a atteint une proportion bien plus forte ; en 1855, elle était encore de 56 p. %, non compris le service de l'administration générale.

(Voir le rapport sur le budget des travaux publics pour l'exercice 1856, p. 38.) Ce n'est que pour un petit nombre de sections privilégiées que la dépense reste au-dessous de la proportion de 49 p. $\frac{1}{2}$ %. Ainsi, même pour la section de Bruxelles à Braine-le-Comte, le rapport entre la dépense et le produit est encore de 48 p. $\frac{1}{2}$ %, et, pour la section de Braine-le-Comte à Manage, il s'élève à 58 p. $\frac{1}{2}$ %. Il est évident que le chemin de fer de Mons à Manage ne saurait être rangé dans la même catégorie que la section de Bruxelles à Braine-le-comte : on pourrait le comparer avec plus de vérité à la section de Braine-le-Comte à Manage. Or, en présence de tous ces faits, n'est-il pas clair comme le jour qu'on s'expose à des mécomptes inévitables en fondant ici des prévisions sur une réduction sérieuse dans les frais d'exploitation. En 1856, l'administration affirmait très-positivement que l'exploitation par l'État des lignes à construire par la société de Dendre-et-Waes ne donnerait lieu qu'à une augmentation de dépense d'environ 770,000 francs, en y comprenant même les intérêts du capital nécessaire pour un supplément de matériel roulant ; et l'on cherchait à justifier cette évaluation en raisonnant à peu près comme aujourd'hui. Alors aussi, on disait qu'il ne s'agissait que d'une extension de lignes déjà exploitées par le Gouvernement, que les frais d'administration générale resteraient les mêmes, que le matériel recevrait un emploi plus économique et plus productif, etc. ; mais, les faits ont parlé et ont réduit toutes ces appréciations à leur juste valeur. Les lignes de Dendre-et-Waes ont figuré au budget, en 1856, pour une dépense de plus d'un million, calculée sur une étendue moyenne de 76 kilomètres. Or, le développement total de ces lignes aujourd'hui livrées entièrement à la circulation est d'environ 110 kilomètres ; et, quoique l'exploitation soit encore incomplète, au point de soulever de vives réclamations de la part des localités intéressées, elle entraînera vraisemblablement, cette année, une augmentation de dépense d'un million et demi au lieu de 770,000 francs, sans même y comprendre les intérêts du capital engagé dans le matériel roulant. Les leçons de l'expérience sont précieuses pourvu que l'on sache les mettre à profit.

5° Les recettes iront-elles en augmentant ? Mais il suffit de jeter les yeux sur la carte pour être convaincu que les recettes doivent nécessairement subir une dépression même notable, par suite de la concurrence du nouveau chemin de fer déjà mentionné plus haut, celui d'Erquelines vers les Écaussines, passant par le Centre, qui sera mis prochainement en exploitation ; car, enfin, ce sont bien les produits du Centre qui ont alimenté jusqu'ici la ligne de Mons à Manage, et il est incontestable qu'une partie considérable de ces produits doit être transportée désormais par la nouvelle ligne concurrente qui se dirige, d'un côté, de la Louvière vers la frontière française, et, de l'autre côté, de la Louvière vers les principaux lieux de consommation du pays (Bruxelles, les Flandres, etc.). Telle est, en effet, la principale raison d'être de la nouvelle entreprise ; on peut donc admettre que le bassin du Centre n'a pas dit son dernier mot, et que ses industries déjà si importantes, continuant de se développer, le mouvement des personnes et surtout des choses ira aussi en augmentant ; mais il importe aussi de ne pas perdre de vue que les transports originaires du Centre, ayant appartenu jusqu'ici, pour ainsi dire, exclusivement au chemin de fer de Mons à Manage, seront répartis désormais entre deux lignes, et cela très-probablement dans une proportion favorable à la nouvelle ligne (des Écaussines à Erquelines), dont les deux sections forme-

ront la communication la plus directe du Centre, aussi bien vers les contrées les plus importantes de l'intérieur du pays que vers la France. Le chemin de fer de Mons à Manage perdra encore une partie de ses transports, si la surtaxe inique qui frappe les produits du Centre sur le canal de Charleroi vient à être abolie. En résumé, il a été prouvé plus haut que rien ne garantit une réduction sérieuse des frais d'exploitation, et une diminution des recettes est au contraire inévitable, même en tenant largement compte de l'accroissement des industries du Centre; de manière qu'en calculant les résultats d'après la situation actuelle, on atténue très-probablement les sacrifices que le Trésor aura à subir;

6° A l'appui du projet de loi, on insiste beaucoup sur cette considération que le rachat du chemin de fer de Mons à Manage serait devenu indispensable pour conserver les transports importants que cette ligne fournit comme affluent au chemin de fer de l'État, et aussi pour pouvoir déjouer toutes les combinaisons des sociétés concessionnaires, qui seraient de nature à dépouiller plusieurs voies de communication appartenant au Gouvernement d'une partie notable de leurs revenus. L'Exposé des motifs entre à cet égard dans de longs développements, en envisageant la question au triple point de vue :

- a. *Des transports dans la direction vers Bruxelles;*
- b. *Des transports dans la direction vers la France;*
- c. *Des transports internationaux de France en Belgique.*

Partout le Gouvernement se dit menacé d'une concurrence désastreuse, en faisant observer que pour remédier au mal, il ne suffit pas d'empêcher la cession à la Compagnie du Nord, parce que les mêmes conséquences pourraient se produire par une entente combinée entre les diverses sociétés concessionnaires.

Il est facile de démontrer que ces appréciations du Gouvernement pèchent par une grande exagération, et qu'elles sont fondées en général sur des faits erronés ou incomplets. Ainsi, il n'est pas exact de dire que la ligne du Centre vers Bruxelles, par Braine-le-Comte, exploitée en grande partie par l'État, a 2 kilomètres de plus que la ligne du Centre vers Nivelles, par Manage, prolongée jusqu'à Bruxelles, au moyen de la rectification de Nivelles à Groenendael; le contraire résulte du tableau officiel publié par le Gouvernement. Voici, en effet, la comparaison des distances à partir de Manage, point commun des deux lignes :

Manage à Braine-le-Comte	15 kil.	
Braine-le-Comte à Bruxelles	30 »	
Ensemble	45 kil.	
Manage à Nivelles	14 kil.	
Nivelles à Groenendael	21 »	
Groenendael à Bruxelles	10 »	
Ensemble	45 kil.	

Les distances sont donc les mêmes. Mais pourquoi passe-t-on ici sous silence un fait nouveau qui change complètement la situation? Savoir : La construction d'un chemin de fer allant directement du Centre vers Écaussines et par conséquent vers Braine-le-Comte, et qui raccourcit les distances de 5 à 7 kilomètres en faveur de l'État, de manière que le Gouvernement jouira, quant aux distances, d'un avantage de 13 à 15 p. % sur la ligne prétendument concurrente qui présente,

d'ailleurs, de fortes rampes et offre ainsi une exploitation plus difficile. Dès lors, peut-on soutenir sérieusement que le Gouvernement se trouve en présence d'une concurrence vraiment redoutable, *quant aux transports dans la direction vers Bruxelles*, qui sont ceux qui ont la plus grande importance ? On ne répond pas à cette observation péremptoire, en disant que si cela était vrai, le principal motif du refus de sanction de la convention conclue avec la Société du Nord aurait cessé; car il est évident que le refus de sanction est suffisamment justifié par cette seule considération qu'il était du devoir du Gouvernement de s'opposer, en vue des intérêts généraux du pays, à ce qu'une compagnie étrangère puisse acquérir trop d'influence dans l'exploitation des chemins de fer qui sillonnent le territoire belge. Quant aux craintes manifestées relativement à une dérivation anormale des transports, elle, ne pourrait être opérée qu'à l'aide d'arrangements illicites faits dans le but d'éluder et de frustrer les droits de l'État, et il est évident que le Gouvernement serait à même de déjouer de pareilles manœuvres, en exigeant, comme il en a le droit, l'exécution franche et loyale des tarifs et des conditions des concessions. On trouve un précédent à cet égard dans la conduite tenue envers la Compagnie de Dendre et Waes. Toutefois, ainsi qu'on veut bien le reconnaître, une partie du trafic ayant appartenu jadis à la ligne par Braine-le-Comte revient naturellement à la ligne de Manage à Nivelles, et il est à remarquer que le Gouvernement doit d'autant moins chercher à entraver et empêcher ce mouvement par une direction forcée, qu'il est obligé de garantir à la Société de Manage à Nivelles et Wavre *un minimum d'intérêt* qui, pour l'exercice 1855, a donné lieu à une dépense effective de 157,000 francs à charge du Trésor public.

Quant aux transports vers la France, ici ce n'est plus le chemin de fer de l'État qui est en cause, mais la navigation de Mons à Condé. Il est d'abord à remarquer qu'il ne s'agit que d'une recette de 30,000 francs, dont l'intégralité n'est pas même menacée par la concurrence du chemin de fer de Mons à Haumont, car l'exposé des motifs reconnaît que les 150,000 tonnes de charbon amenées au quai de Mons par le chemin de fer de Manage ne sont pas dirigées en totalité vers la France; et puis, il est évident que, parmi les marchandises qui doivent être expédiées en France, il en est beaucoup qui, à raison de leur destination spéciale sur le territoire français, continueront d'être transportées plus avantageusement par le canal que par le chemin de fer de Mons à Haumont, ce qui prouve que la voie navigable conservera une importance réelle, nonobstant la concurrence du railway, qui n'aura de supériorité qu'à raison de la *spécialité* de certaines destinations en France. Mais ce qu'il est plus difficile de comprendre, c'est que le Gouvernement, devenu possesseur de la ligne de Manage, puisse empêcher loyalement les marchandises, amenées à Mons, de prendre le chemin de fer vers Haumont, lorsque ce mode de transport serait, suivant les lieux de destination, plus avantageux que la navigation de Mons à Condé. D'ailleurs, ici encore une fois, on ne tient aucun compte du changement très-important qui sera apporté à l'état actuel des choses par la construction du chemin de fer du Centre à Erquelinnes. Si la Compagnie du Nord veut absolument attirer, sur la ligne d'Erquelinnes à Paris, les transports originaires du Centre, elle n'a pas du tout besoin pour cela du chemin de fer de Manage à Mons, la ligne d'Erquelinnes à Paris étant reliée bien plus directement au bassin du Centre, par le nouveau chemin de fer d'Erquelinnes à La

Louvière, que par les deux chemins de fer combinés de Haumont à Mons et de Mons à La Louvière, qui présentent un parcours au moins double. Ce seul fait détruit complètement toutes les considérations que le Gouvernement fait valoir, quant aux transports vers la France. Il se présente ici naturellement une observation assez curieuse : pour appuyer le projet de loi, on manifeste des craintes évidemment exagérées, quant à une concurrence *anormale* qui pourrait être faite au chemin de fer de l'État, tandis que c'est le chemin de fer de Manage à Mons, qu'on veut faire reprendre par le Gouvernement, qui est menacé, en réalité, d'une concurrence très sérieuse et parfaitement *normale*. Ainsi, la section très-productive jusqu'ici de La Louvière à Manage perdra la partie peut-être la plus considérable de son trafic, par suite des transports qui auront lieu par la nouvelle ligne directe du Centre aux Écaussines, et le mouvement de la section de La Louvière à Mons sera nécessairement amoindri par l'ouverture de la ligne du Centre à Erquelinnes. Cependant, dans l'exposé des motifs, il n'est pas même fait allusion à ces deux résultats immanquables qui diminueront considérablement la valeur du chemin dont on propose le rachat.

Il reste à examiner la question des transports internationaux. Ici encore les appréciations du Gouvernement sont loin d'être exactes ; il est même étonnant que l'on soutienne sérieusement que la ligne de Mons à Manage, combinée avec celle de Manage à Nivelles, prolongée jusqu'à Bruxelles par la construction de la section de Nivelles à Groenendael, puisse faire une concurrence réelle à la ligne de l'État, de Mons à Bruxelles, par Braine-le-Comte. En effet, cette dernière ligne n'a qu'une longueur de 64 kilomètres, tandis qu'en suivant l'autre direction il y aurait un parcours de 70 kilomètres, savoir :

De Mons à Manage.	23	kilomètres.
De Manage à Nivelles	14	
De Nivelles à Groenendael	21	
De Groenendael à Bruxelles	10	
Ensemble.	70	kilomètres.

c'est-à-dire une différence de plus de 14 p. % en faveur de la ligne de l'État présentant d'ailleurs une exploitation plus facile et plus commode.

Ajoutons en outre : 1° que les transports amenés par la ligne de Haumont à Mons ne peuvent arriver à la ligne de Mons à Manage, qu'après avoir parcouru le chemin de fer de l'État sur plusieurs kilomètres, et que sous ce rapport encore le Gouvernement aurait les moyens d'empêcher toute concurrence anormale, de même qu'en tenant la main à l'exécution loyale des tarifs et des conditions acceptées par les concessionnaires ; — 2° que le chemin de Nivelles à Groenendael ne peut être construit qu'en vertu d'une nouvelle concession, et qu'au besoin on pourrait stipuler les mesures de précaution reconnues utiles pour sauvegarder complètement les intérêts de l'État, même contre toute tentative ayant pour objet de lui enlever un trafic qui lui est naturellement acquis.

7° On a soutenu que la convention négociée par le Gouvernement avec la Société anonyme de Mons à Manage ne saurait être considérée comme onéreuse pour l'État, puisque les conditions qui y sont stipulées avaient été acceptées par la Compagnie du Nord, qui sait calculer et qui prenait, en outre, à sa charge

plusieurs dépenses accessoires montant ensemble à environ 100,000 francs à répartir sur plusieurs années.

Cette considération examinée de près est absolument dénuée de toute force probante. D'abord, il ne paraît pas que la convention du 30 août 1856, conclue avec le conseil d'administration de la Compagnie du Nord ait été ratifiée en assemblée générale. Ensuite, les rapports créés entre les deux sociétés, par la cession du chemin de Namur à Liège, ont pu exercer une influence toute spéciale sur la convention susmentionnée; dans tous les cas, il est évident que la résolution de la Compagnie du Nord a pu être déterminée par plusieurs considérations dont le secret nous échappe, et qu'il ne nous appartient pas d'apprécier. Ainsi, il pouvait entrer dans ses intentions de s'imposer des sacrifices pour acquérir une influence prépondérante dans l'exploitation des chemins de fer belges. Elle pouvait encore avoir en vue d'imprimer une forte impulsion à nos exportations vers la France, afin d'activer considérablement le trafic sur ses lignes; bien d'autres considérations ont pu influencer les déterminations du conseil d'administration de la Société du Nord; mais, il ne s'agit aucunement d'évaluer le chemin de Mons à Manage, au point de vue des intérêts des convenances ou des spéculations de cette compagnie étrangère, nous n'avons à prendre en considération que les intérêts de l'État belge, et c'est en plaçant la question sur ce terrain qu'il a été clairement établi que la convention soumise à la ratification législative serait onéreuse pour le trésor public, et que le sacrifice considérable et sans compensation réelle qu'elle entraînerait, ne pourrait trouver sa raison d'être que dans un excès de condescendance pour les intérêts des actionnaires et des porteurs d'obligations de la Société anonyme de Mons à Manage.

8° On a fait ressortir encore les intérêts très-importants des charbonnages et des centres de consommation qui sont placés plus ou moins directement sous l'influence du chemin de fer de Mons à Manage, en faisant observer que l'exploitation des compagnies ne répond souvent qu'imparfaitement aux exigences des ces grands intérêts, qui ont droit à la sollicitude du Gouvernement. Mais pour réduire cette observation un peu vague à sa juste valeur, il suffira de faire remarquer que la production du Centre a pris, depuis quelques années, de très-larges développements, ce qui prouve évidemment que le chemin de fer de Mons à Manage, exploité par l'industrie privée, n'a guère laissé en souffrance les intérêts qu'il est appelé à desservir; or, cette même contrée, qui a atteint déjà un si haut degré de prospérité, sera dotée très-prochainement d'une nouvelle voie de communication des plus importantes, savoir : le chemin de fer des Écaussines vers Erquennes, mentionné déjà plusieurs fois parce qu'on n'en a pas assez tenu compte dans l'exposé des motifs. Certainement, il serait permis de taxer d'exagération les exigences qui, dans une pareille situation, tendraient encore à imposer à l'État des sacrifices considérables.

A la suite de cette discussion, il est procédé au vote sur l'art. 1^{er} du projet de loi, qui est rejeté par *quatre* voix contre *trois*. Il a été décidé, à la même majorité, que, par suite de ce vote, les autres articles sont devenus sans objet.

En conséquence, la section centrale, à la majorité de *quatre* voix contre *trois*, vous propose, Messieurs, le rejet du projet de loi relatif à la cession, au profit de l'État, du chemin de fer de Mons à Manage.

En vertu d'une décision de la Chambre, du 26 mai dernier, la section centrale a été saisie de l'examen d'une pétition datée de Courcelles, le 23 mai 1857, par laquelle les sieurs Reul, Dupont et autres directeurs de charbonnages dans la vallée du Piéton et le bassin intermédiaire, prient la Chambre d'adopter le projet de loi concernant la reprise, par l'État, du chemin de fer de Manage à Mons.

La section centrale a l'honneur de proposer le dépôt de cette pétition sur le bureau, pendant la discussion.

En terminant, nous croyons devoir faire connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, dans les différentes dépêches qu'il a adressées à la section centrale, a renouvelé les instances faites dans l'exposé des motifs, pour que la Chambre s'occupe de cette affaire dans le plus bref délai possible.

Le Rapporteur,

T. VANDER DONCKT.

Le Président,

J. G. DE NAEYER.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Bruxelles, le 30 mars 1837.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'objet principal de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser avant-hier est la demande « d'explications destinées à faire connaître séparément le coût » réel : *A.* De la voie ferrée de Mons à Manage avec les dépendances; *B.* du » matériel roulant, en indiquant, autant que possible, la différence entre les » sommes effectivement dépensées et le montant des actions émises qui forment » aujourd'hui le capital de l'entreprise. »

J'ignore dans quel but ces explications me sont demandées, et je n'aperçois pas, je l'avoue, l'opportunité qu'il peut y avoir d'entrer dans tous les détails de la construction primitive du chemin de fer de Mons à Manage, pour apprécier le projet de loi qui est soumis à l'examen de la section centrale.

Je conçois que, s'il s'agissait de porter aujourd'hui un jugement sur la manière dont a été conduite l'entreprise de la construction de cette ligne, de rechercher si toutes les sommes dépensées ont été bien et utilement employées, si, à toutes les époques, l'entreprise a été dirigée avec régularité et économie, en un mot, conformément à l'intérêt bien entendu des actionnaires. Je conçois, dis-je, que, dans ce cas, les renseignements réclamés seraient indispensables. Mais il ne s'agit nullement de cela.....

Que le chemin de fer de Mons à Manage ait été établi à peu de frais ou qu'il ait coûté des sommes énormes; que l'entreprise ait été bien ou mal gérée; que les actionnaires, en vendant aujourd'hui leur concession, fassent une affaire plus ou moins profitable, une affaire désastreuse ou excellente pour eux..... Qu'importe? Avons-nous à nous occuper beaucoup de cela?

Quand on achète un charbonnage, une usine quelconque ou un chemin de fer, de quoi s'enquiert-on? On recherche avec soin le produit actuel et futur du charbonnage, de l'usine ou du chemin de fer; on suppose les avantages directs ou indirects que l'on peut en tirer; on règle la valeur ou le prix d'après cela, et l'on s'inquiète fort peu du reste, de ce que l'objet cédé a ou n'a pas coûté dans le passé. Ce dernier point regarde exclusivement le cédant ou le vendeur.

Si je me permets de présenter ici ces réflexions, Monsieur le Président, c'est que, en présence des questions nouvelles posées par la section centrale, j'appréhende que celle-ci ne porte son attention sur des points qui me paraissent sans corrélation avec le projet de loi soumis à son examen, ce qui pourrait entraîner d'assez longs délais dans la présentation de son rapport.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, qu'en présentant cette observa-

tion, je suis bien loin de méconnaître le droit qu'a la section centrale de porter ses investigations aussi loin qu'elle le juge convenable; mais j'ai pensé que, dans la circonstance, il pouvait y avoir opportunité à appeler votre attention sur la direction que quelques membres de la section centrale semblent vouloir donner à l'examen du projet de loi relatif à la cession de la ligne de Mons à Manage.

Je m'estime heureux, d'ailleurs, d'être en mesure de fournir, d'une manière très-complète, les renseignements demandés par la section centrale, et j'ai l'honneur de vous adresser ⁽¹⁾ :

1° Le compte de la construction de la voie ferrée de Mons à Manage, avec les dépendances, s'élevant, suivant détail, à fr. 8,013,617-89 ;

2° L'état détaillé du matériel roulant existant, sur la ligne de Mons à Manage, à la date du 30 avril 1853, lequel représente une somme de 2,731,000 francs.

Depuis 1853, une somme d'environ 200,000 francs a été dépensée en plus pour outillage, etc.

A titre de renseignement, je joins à cet état le relevé du matériel de la ligne de Namur à Liège, lequel a été racheté par la Compagnie du Nord et se trouve porté dans ce relevé comme représentant, en 1853, une valeur de 3,630,300 francs; plus le détail des sommes payées pour les fournitures de matériel des deux lignes, montant à fr. 6,838,746-64.

La différence d'environ 437,000 francs, que l'on remarque entre ce chiffre de fr. 6,838,746-64, et celui de 6,381,300 francs, que donne l'addition de la valeur attribuée, en 1853, au matériel de l'une et de l'autre ligne, représente les dépenses faites en plus, pour outillage, etc., *depuis 1853* ;

3° L'état des *frais divers* à charge de la construction, comprenant les dépenses préliminaires, la somme payée au sieur d'Harcourt, concessionnaire primitif, les frais généraux, les intérêts, les commissions de banque, etc., etc.

Cet état s'élève, pour les deux lignes formant la concession de la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Manage, à la somme de fr. 10,324,431-03. La Société a toujours, dans ses comptes, appliqué, à la ligne de Mons à Manage, le tiers de cette somme, soit fr. 3,508,150-34.

J'espère, Monsieur le Président, que ces renseignements donneront satisfaction complète à la section centrale, en ce qui touche la question principale.

Elle a demandé aussi :

« Un état estimatif détaillé du matériel roulant compris dans l'acte de cession. »

Le détail du matériel se trouve dans l'acte de cession même; quant à la valeur qu'il faut attribuer à chaque objet de ce matériel, je dois avouer que cette estimation en détail n'a pas été faite; elle n'a pas été jugée nécessaire, attendu qu'il s'agissait, dans l'opération négociée avec la Société concessionnaire du chemin de fer de Mons à Manage, d'un *prix global à forfait*, et que ce prix global était en quelque sorte basé sur celui qui avait été fixé dans la convention passée entre la Société et la Compagnie française du Nord, convention restée sans exécution par le fait seul du Gouvernement belge.

(1) Les pièces dont l'envoi est annoncé se trouveront déposées sur le bureau pendant la discussion.

(Note de la section centrale.)

Il est à remarquer, d'ailleurs, que la valeur d'un matériel de chemin de fer est relative. La valeur vénale à réaliser, par exemple, en cas de vente, et la valeur de ce matériel pour l'exploitant de la ligne pour laquelle il a été construit, sont essentiellement différentes.

Toutefois, voici quelques données qui pourront servir, je pense, à satisfaire au désir de la section centrale :

L'état cité plus haut et ci-annexé fait connaître le prix partiel et total payé, au 30 avril 1885, pour le matériel roulant de la ligne de Mons à Manage. Cet état s'élève à la somme de fr. 2,751,000

Il faut ajouter, pour dépenses analogues faites depuis, environ 200,000

Ensemble fr. 2,951,000

Il résulte de la vérification que j'ai fait faire par un ingénieur de l'administration, que la dépense à faire pour mettre ce matériel en bon état de service, s'élève, suivant le détail déjà communiqué à la section centrale, à la somme de 234,100 francs.

J'ajouterai, à titre de simple renseignement, que lors de la reprise par la Compagnie du Nord de la ligne de Namur à Liège, cette Compagnie a payé pour le matériel roulant de cette ligne, lequel est porté dans les comptes ci-joints à la valeur de 5,650,500 francs, qu'elle a payé, dis-je, une somme de fr. 5,575,361-15, ainsi qu'on en trouve la preuve dans le rapport présenté aux actionnaires de la Compagnie, le 28 avril 1886 (page 11).

Il me reste à répondre à la dernière question, par laquelle la section centrale demande « des éclaircissements détaillés sur les affaissements (mentionnés au » n° 4 de l'art. 2 de la Convention) qui ont déjà donné lieu ou qui paraissent » devoir donner lieu à des contestations. »

Je puis assurer que ces affaissements n'ont aucune importance ou aucune gravité. Sur tous les chemins de fer, il arrive que l'on doive relever les voies, en certaines parties, principalement pendant les premières années de l'exploitation; des relèvements de l'espèce doivent être faits, de temps à autre, sur la ligne de Mons à Manage; mais ici les affaissements doivent être attribués aux travaux souterrains des mines. Les relèvements à effectuer occasionnent chaque année des dépenses s'élevant ensemble à quelques centaines de francs, qui sont remboursées par les compagnies charbonnières. Cependant, deux d'entre elles ont contesté l'obligation de rembourser ces dépenses à la société exploitant le chemin de Mons à Manage, et celle-ci a jugé à propos de recourir aux tribunaux pour faire reconnaître son droit.

Quelle que soit la décision à intervenir, il ne semble pas qu'il y ait à s'en préoccuper grandement, puisque la note ci-jointe (1) donne le détail de toutes les dépenses faites, depuis neuf ans, du chef des affaissements causés à la voie par les travaux souterrains et qu'il résulte de ce détail que la somme est véritablement sans importance.

Afin de rendre plus complets encore les renseignements réclamés par la section

(1) Cette note sera déposée sur le bureau pendant la discussion.

centrale, j'ajoute aux pièces annexées, déjà mentionnées ci-dessus, une note indiquant ⁽¹⁾ :

1° Le nombre et la valeur représentative des actions primitives émises par la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage ;

2° Le nombre et la valeur des actions privilégiées ;

3° Le nombre et la valeur des obligations émises.

Si, contre mon attente, la section centrale exigeait encore d'autres renseignements, il me serait agréable, Monsieur le Président, qu'elle voulût bien le faire connaître dès à présent, afin que je puisse me mettre en mesure de lui fournir les éclaircissements désirés, sans perte de temps.

Je vous prie, etc.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

ANNEXE N° 2.

Bruxelles, le 24 Avril 1857.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Vous m'avez fait l'honneur de me demander, par votre lettre du 10 de ce mois, à titre de renseignement, « quel est, séparément pour les années 1855 et 1856, » le mouvement des transports : 1° de la station de Charleroi (comme lieu de » départ) vers la station de Mons (comme lieu de destination) ; 2° de la station de » Mons vers la station de Charleroi. »

Je regrette, Monsieur le Président, de me trouver dans l'impossibilité de vous fournir ce renseignement. Depuis l'année 1847, on ne fait plus à l'administration du chemin de fer le relevé du mouvement spécial de chaque station. Ce relevé, qui exigeait un travail considérable, a été supprimé pour motif d'économie.

Les éléments pour calculer le mouvement de marchandises indiqué dans votre lettre, existent dans les archives de l'administration ; mais, pour faire ce calcul et pour arriver à un résultat, il faudrait un travail très-long, très-coûteux et qui, vraisemblablement, ne pourrait être terminé en temps utile.

Agréez, etc.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DUMON.

(1) Cette note sera déposée sur le bureau pendant la discussion.