

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 JANVIER 1884.

Constitution d'une Société nationale pour la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. LE HARDY DE BEAULIEU.

MESSIEURS,

Le Gouvernement a déposé, le 12 mai dernier, sous la signature des Ministres des Finances et des Travaux publics, un projet de loi autorisant la constitution d'une *Société nationale* à laquelle serait confiée exclusivement la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux.

Cette loi sollicitée, attendue depuis longtemps, a été renvoyée aux sections qui lui ont, en général, fait bon accueil, ainsi que le témoignent leurs procès-verbaux dont voici l'analyse succincte :

EXAMEN EN SECTIONS RÉUNIES LE 22 NOVEMBRE 1882.

1^{re} SECTION. — Un membre critique le projet de loi qui constitue le Gouvernement absolument maître du service des transports. Il voudrait que l'État fût seulement appelé à donner des concessions et, au besoin, des encouragements pour créer ces services.

Un autre membre, tout en préférant l'action individuelle à l'action de l'État, fait observer que l'intervention de l'État assurerait une plus grande

(1) Projet de loi, n° 237 (session de 1881-1882).

(2) La section centrale, présidée par M. DESCAMPS, était composée de MM. NEUJEAN, NOTHOMB, LE HARDY DE BEAULIEU, DEMEUR, MALOU et DE BRUYN.

équité dans la création de ces lignes; si les particuliers seuls avaient à les entreprendre, les branches les plus lucratives seules seraient établies et beaucoup de communes resteraient privées de communications ferrées avec leurs marchés ou avec les chemins de fer du réseau général.

Un autre se préoccupe de l'emploi qui sera fait de l'excédent des bénéfices après le paiement des intérêts et l'acquittement des charges prescrits par l'article 3 du projet. Sera-t-il affecté à aider les communes nécessiteuses? Il signale l'insuffisance du premier crédit alloué par le Gouvernement dans l'article 27 du projet.

Un membre demande si une commune pourra être contrainte à entrer dans la Société projetée pour la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux.

La section adopte le projet à l'unanimité des huit membres présents.

2^{me} SECTION. — Après s'être ajournée lors de sa première convocation, ne voulant pas délibérer avant d'être saisie des amendements annoncés aux Budgets, elle s'est réunie de nouveau le 6 décembre.

Lors de la première réunion, quatorze membres étaient présents; ils n'étaient plus que quatre à la seconde réunion. Le projet est adopté sans observations par une voix et trois abstentions.

3^{me} SECTION. — Elle a examiné et discuté le projet pendant trois séances. Un membre a exposé, dans les deux premières, les principes sur lesquels le projet de loi était établi, savoir la constitution d'une Société exclusivement composée de corps moraux, savoir : communes, provinces et État, représentées par un conseil général nommé, la première fois, dans les statuts et, par la suite, par les délégués des trois corps moraux associés.

A cette association d'êtres politiques, sociaux et moraux dont la nature est d'être perpétuels, autant que chose humaine peut l'être, le projet de loi donne le caractère de durée perpétuelle.

Les concessions seraient donc perpétuelles ou tout au moins dureraient-elles autant que les institutions qui composeront la Société, à moins que le législateur n'intervienne pour la dissoudre et répartir son avoir.

L'État ne pourra reprendre les lignes communales et provinciales que pour autant qu'il doive incorporer l'une des lignes ou une partie de ligne dans le réseau général. Dans ce cas, il devra compenser la perte éventuelle que pourrait faire la commune, ou la Société nationale, soit en remboursant les dépenses faites, soit en rachetant sur la base du revenu net réalisé.

Le danger politique et financier qu'il faut absolument écarter, c'est la reprise par l'État déjà surchargé de déficits par les lignes les plus productives du pays qu'il exploite, reprise dont la conséquence nécessaire et immédiate serait l'exigence de toutes les communes quelque peu intéressées qu'elles y puissent être, à demander, à exiger des lignes vicinales improductives et coûteuses aux frais de la nation entière, avec des tarifs ruineux et des emprunts incessants qui ne permettraient jamais de fermer le grand livre de la Dette publique.

D'après ce membre, d'accord avec la Commission spéciale qui a été chargée

d'examiner le principe du projet, toutes les forces nationales doivent être appelées à concourir à la création des embranchements vicinaux des chemins de fer, initiative privée et capitaux particuliers, communes, provinces et État dans certaines proportions qui seront naturellement déterminées d'après l'intérêt réel qu'ils auront dans la création de ces nouveaux moyens de transport économiques.

Un membre fait observer qu'il convient de laisser au Gouvernement le soin de faire les expropriations et acquisitions de terrains.

Un autre membre voudrait, au contraire, que la fourniture des terrains par les communes intéressées soit la condition *sine qua non* du concours de la Société nationale, de la province et de l'État, exactement comme pour les chemins vicinaux ordinaires; ni l'État ni la province n'interviennent jamais dans le coût d'acquisition des terrains, ils contribuent dans les frais de travaux d'art et de pavage ou d'empierrement et ce dans une proportion établie par l'usage ou la loi. Il cite le chemin de fer vicinal de Tavier-Embresin comme exemple des difficultés que crée l'acquisition des terrains par des concessionnaires ou des entrepreneurs, fussent-ils les délégués et représentants des communes, des provinces et de l'État. Là où il y a de l'argent à prendre, on cherchera toujours à s'en emparer par tous les moyens possibles.

D'autres membres sont d'avis que le système du projet, consistant à laisser à la Société la charge d'exproprier elle-même les terrains nécessaires, est préférable en ce que les opérations se feraient en dehors de toute pression politique tant au point de vue des influences locales qu'à celui de la politique générale.

La section charge son rapporteur à la section centrale de réclamer des renseignements sur les motifs qui ont porté l'auteur du projet à limiter aux quatre cinquièmes des souscriptions d'actions les titres de délégation?

Sur l'article 17, un membre fait observer qu'il trouve dangereux de créer un monopole ou tout au moins une entrave aux entreprises de l'industrie privée, en subordonnant à l'intervention de la Société nationale ou à celle de la Législature la construction des lignes propres à donner les meilleurs résultats et à donner satisfaction aux intérêts les plus marquants.

La section propose de modifier le texte trop absolu de l'article 22 en y ajoutant une disposition dans le sens suivant : à raison des objets ou du personnel affectés directement à la construction ou à l'exploitation du chemin de fer.

L'attention de la section centrale est appelée sur la disposition de l'article 24 dont les termes généraux comporteraient une interprétation trop générale. La faculté de reprise par l'État devrait être limitée aux cas où la ligne intéressée devrait être incorporée en tout ou en partie dans une ligne du réseau général des chemins de fer.

Sous réserve de ces observations, la section adopte à l'unanimité des membres présents le projet de loi.

4^{me} SECTION. — Un membre critique le projet de loi qui lui paraît exagérer l'influence administrative et gouvernementale. Aucune des raisons qui ont engagé les Chambres à fusionner le réseau national n'existe. Aucun danger

à craindre au point de vue international comme lors de l'affaire du Luxembourg. Le nombre des fonctionnaires augmentera considérablement et par là les abus de l'ingérance politique.

D'après lui, l'exploitation pourrait être laissée à l'industrie privée sous des conditions parfaitement déterminées.

D'autres membres opinent qu'il est utile de maintenir la solidarité entre les communes du pays.

ART. 6. — Un membre fait observer que le nombre des membres du conseil est considérable. D'après la section, ce nombre devrait être variable de sept à quinze.

ART. 9. — Une rémunération devrait être accordée sans avantages pécuniaires, puisqu'il n'y a pas de responsabilité sérieuse.

ART. 12. — Le Gouvernement devrait avoir la mission de surveiller.

Le projet est adopté par quatre voix et deux abstentions.

5^{me} SECTION. — La section, sans se prononcer sur le projet qui exige une étude plus approfondie, nomme son rapporteur et le charge de soumettre à la section centrale diverses questions indiquées dans l'examen sommaire du projet.

6^{me} SECTION. — Divers membres présentent des observations dont le rapporteur entretiendra la section centrale.

Elle adopte le projet par sept voix et une abstention.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Dans la séance du 19 décembre 1882, la discussion générale étant ouverte, un membre croit que le projet de loi faisant dépendre l'exécution des chemins de fer de la participation de divers intéressés, particuliers, communes, provinces, État, le peu d'élasticité des budgets des provinces ne leur donne pas les moyens d'intervenir. Les communes le pourront moins encore, car leur situation financière est effrayante, la plupart d'entre elles ont engagé pour longtemps toutes leurs ressources, d'autres ont même engagé plus que leurs revenus. Il croit qu'il serait désirable d'obtenir les statistiques des dettes communales (1).

Ce membre croit que la réalisation du projet serait fort difficile, sinon impossible, car il ne détermine pas la part de chacun des intervenants; les communes sont incapables de suivre, et les particuliers ne souscriront pas les bons qui ne leur donnent pas de chances de bénéfices. Le seul intervenant sérieux sera l'État qui payera tout. Autant vaudrait dire que les chemins de fer vicinaux seront construits par et aux frais de l'État. Dans la situation actuelle de ses finances, le projet constitue donc un grand danger; il expose le pays à des dépenses dont on ne peut mesurer ni l'étendue, ni la fin.

(1) On trouvera aux annexes les tableaux fournis par le Ministre de l'Intérieur, donnant la situation générale des dettes communales en 1865 et 1875.

Un autre membre critique le projet de loi qu'il considère comme préparant une centralisation nouvelle et dangereuse; c'est encore un monopole; s'il est à trois il n'en est pas meilleur. Mieux vaudrait, selon lui, abandonner la construction et l'exploitation des chemins de fer vicinaux à l'initiative privée assez puissante en Belgique pour vaincre les difficultés nombreuses d'une pareille entreprise.

L'État ne doit faire, ajoute-t-il, que ce que l'initiative privée est impuissante à faire. Qui soutiendra que les forces individuelles ne puissent créer des chemins de fer secondaires?

Une démocratie suppose des êtres agissant sous leur responsabilité dans la plénitude de leur raison pour le développement de leurs intérêts.

Plus que jamais il importe de réagir contre la tendance de substituer l'État à l'action des forces individuelles aussi bien dans l'ordre moral que dans l'ordre matériel.

Le projet de loi semble faire dériver sur l'État une responsabilité financière dont il est bien difficile de calculer la portée. La garantie dont il s'agit au § 2 de l'article 24; la prise d'actions dont parle l'article 26 donnent beaucoup à réfléchir.

Un troisième membre défend le projet de loi qui, dans son opinion, s'impose par le fait du monopole des chemins de fer dans les mains de l'État.

Il faut éviter la fusion ou le groupement des concessions faites dans le but de ramener la situation faite à l'État par les combinaisons des Bassins-Houillers. L'initiative privée sur laquelle est basée la loi de 1875 sur les tramways n'a rien produit depuis 1876. Elle se bornera dans l'avenir à l'exécution des concessions offrant des chances exceptionnelles et certaines de succès, tandis que l'intérêt général et même celui de l'État comme exploitant du grand réseau des chemins de fer demandent leur extension sur toute la surface du pays.

Le projet de loi n'exclut pas absolument l'initiative privée; il ne s'agit pas en effet de créer une institution gouvernementale ni un monopole dans le sens ordinaire du mot, mais de créer une institution indépendante qui assurera à toutes les communes qui s'adresseront à elle les moyens financiers de se donner, en remplissant certaines conditions égales pour toutes, les moyens de communications économiques dont l'utilité n'a été contestée par personne.

En effet les administrateurs de la Société Nationale sont nommés par les participants, c'est-à-dire par les communes, les provinces et l'État qui souscrivent aux actions de la Société; c'est en un mot la même organisation que celle du Crédit communal et de la Banque Nationale.

Les communes constituées de cette façon en société avec l'aide et le concours subsidiaire des provinces et de l'État pourront traiter tant avec les capitalistes qu'avec les entrepreneurs à des conditions bien plus favorables que si elles étaient isolées et livrées sans défense aux entreprises et aux combinaisons financières des spéculateurs de toutes catégories.

Chaque année la Société qui aura, comme la Banque Nationale et le Crédit communal, un caractère public, quoique indépendant de l'État, devra rendre compte aux Chambres de sa gestion et de ses agissements; les communes

nommeront le conseil de surveillance; elles pourront se rendre un compte exact et certain de chaque ligne et pourront s'opposer éventuellement aux dépenses exagérées.

Les communes n'ont d'ailleurs aucune obligation d'intervenir ni de s'engager, elles restent libres de conserver les anciens moyens de transport, quelque coûteux et onéreux qu'ils puissent être.

Leur intervention se borne à garantir un minimum de revenu pour couvrir leur part dans la formation du capital; la perte ne peut donc être que la différence entre les recettes et les dépenses.

Le coût des lignes vicinales devant être très faible, il ne leur faut qu'une recette très minime pour couvrir les frais et les intérêts.

Les communes s'exposeront très rarement à grever leurs finances, car très souvent elles seront couvertes par l'intervention spéciale d'un industriel, ou par celle de grands et moyens propriétaires qui s'engageront à partager leurs risques.

Les provinces et l'État interviendront par subsides, comme ils le font actuellement pour les chemins vicinaux ordinaires.

L'État a un très grand intérêt à la création de lignes affluents au réseau qu'il exploite, son intervention est donc pleinement justifiée.

On peut du reste limiter cette intervention. Il n'y aurait aucun inconvénient à faire voter les Chambres sur chaque demande en concession.

Le favoritisme est exclu si la Société donne la priorité selon l'ordre des demandes de concession.

Enfin la crainte d'un entraînement funeste est chimérique si l'on tient compte du contrôle des provinces, de l'État, des Chambres, de la Société et de l'opinion publique.

La construction et l'exploitation pourront se faire par voie d'adjudication et c'est ici surtout que l'initiative privée pourra exercer son action vivifiante.

Les communes, par leur influence, pourront coopérer utilement à assurer la construction à bon marché des lignes qui les intéressent.

Ces différents motifs justifient le projet de loi et l'intervention des pouvoirs publics pour assurer la création et la continuation d'un service public d'intérêt général.

Dans la séance du 2 février un quatrième membre fait remarquer que les mêmes questions ont été soulevées et résolues dans d'autres pays, de façons différentes, sans doute, selon le génie propre de chaque nation et l'action des intérêts en cause, mais que ces intérêts, divers, mais concordants au fond, ont déterminé la construction de chemins de fer secondaires ou vicinaux dans ces divers pays.

Ainsi, en Angleterre, d'après le rapport du *Board of trade* au Parlement pour l'exercice de 1880, les Compagnies de chemins de fer avaient été autorisées par le Parlement à souscrire, pour plus de 24 millions sterling (600 millions de francs) à la construction d'affluents pour la Grande-Bretagne et le pays de Galles seulement; ce chiffre seul démontre la nature de l'intérêt des grands chemins de fer dans la question.

En France la même question s'est présentée depuis plusieurs années, mais les grandes Compagnies qui se sont partagé l'exploitation des transports sur le territoire de la France, certaines que l'État finira par payer la grosse part,

à leur profit et avantage, se gardent bien d'offrir aucune intervention : elles ont attendu qu'on la leur imposât, en la faisant payer largement et même très largement, comme on l'avait déjà fait, sous l'Empire et la République, pour le second réseau.

En Belgique il existe de nombreux embranchements créés par l'industrie privée pour relier les usines, les charbonnages, les carrières et les mines aux voies exploitées par l'État ou par des Compagnies concessionnaires ; mais la plupart de ces embranchements sont privés et ne rendent aucun service au public. Parfois il leur est interdit d'en rendre. Parfois l'État ou les Compagnies font payer très cher le service qu'on leur rend de débarasser leurs gares de l'encombrement des voitures, des chariots, des chevaux, des ouvriers et des wagons, sous le prétexte futile que leurs wagons quittent leurs voies et vont sur des rails « étrangers » tandis qu'ils n'eussent rien pu réclamer si l'État ou les Compagnies avaient dû eux-mêmes agrandir leurs stations et poser de nouvelles voies.

D'après l'honorable membre, l'intervention des communes, des provinces et de l'État, d'une part, et des particuliers, de l'autre, n'est pas assez nettement définie dans le projet de loi ; il craint que cela ne conduise à des discussions oiseuses et à des confusions voulues dont l'État seul supportera les frais malgré la prépondérance que lui donne le projet de loi dans la direction et l'administration de la Société nationale, chargée d'exécuter la loi.

Il croit que les communes devraient tout au moins fournir l'assiette, le terre-plein des voies ferrées vicinales qu'elles demandent à établir sur leur territoire. Elles seraient ainsi arrêtées dans leur élan, irréfléchi peut-être, par la nécessité d'obtenir, outre l'accord de l'administration communale, celui avec les propriétaires du territoire. Elles seraient, dès lors, intéressées à offrir leurs chemins communaux pour l'assiette de la voie ferrée, elles seraient moins exigeantes pour l'emplacement et l'étendue des gares si elles devaient les fournir pour être écoutées par la Société. En échange de cet apport, elles recevraient les actions ou parts de propriété afférentes à la partie de la ligne située sur leur territoire.

L'État et la province pourraient, par des subsides, les aider à pouvoir faire cette offre à la Société, avec cet avantage pour l'État et la province, de n'avoir plus à recommencer chaque année comme pour la voirie vicinale ordinaire.

Cette première et importante question résolue, celle de la fourniture de l'assiette de la voie ferrée, resterait celle, très simple, uniforme pour toutes les parties du pays, à très peu de chose près, le placement des rails, des évitements et des accessoires de la voie. On peut, dès maintenant, chiffrer cette partie de la dépense pour toutes les parties du pays. On trouvera certes des entrepreneurs pour la livraison d'une bonne voie étroite d'un mètre, recommandée par la commission spéciale, aux environs de 20,000 francs par kilomètre, évitements et garages compris.

De simples hangars pour les haltes ou stations suffiraient, pour abriter les voyageurs, peu nombreux du reste, contre les intempéries et pour enfermer les colis, paquets, etc., en attendant leur remise aux destinataires ou leur chargement.

Quant à l'exploitation, il ne lui semble pas nécessaire qu'elle soit obligatoire

pour la Société, elle peut être adjugée ou concédée par bail à des entrepreneurs divers dans les diverses parties du pays, lesquels y apporteront tous les perfectionnements économiques que sait trouver l'intérêt privé mis en éveil.

La Société nationale n'aurait donc, dans cet ordre d'idées, qu'à pourvoir à la fourniture et à la pose des rails et du matériel fixe qu'il croit possible au moyen d'une dépense effective de 20,000 à 25,000 francs par kilomètre, tous frais compris, pour une voie d'un mètre.

L'État pourrait, sans risques dans ces conditions, assurer le placement au pair d'obligations par une garantie de 1000 à 1,250 francs par kilomètre qui, même au cas improbable où il devrait y faire face, lui serait, en tous cas, remboursée et largement par l'apport du trafic des embranchements vicinaux sur ses lignes, sans autres frais pour lui.

Dans les idées de ce membre, les chemins de fer vicinaux doivent être et rester la propriété des communes sur le territoire desquelles elles se trouvent, car elles sont, avant tout d'intérêt communal, et la Constitution est formelle à cet égard. Il sera néanmoins disposé à accorder à l'État et aux provinces, pour l'apport des accotements ou du sol de leurs routes, des actions ou parts de propriété, comme aux communes.

Un membre combat la perpétuité des concessions, il n'y en a qu'un seul exemple en Belgique, le chemin de fer de Bruxelles à Anvers, concédé en 1852.

Un autre membre ajoute que les communes ne peuvent être propriétaires d'actions, car elles ne peuvent pas disposer de leur bien.

Le premier revient sur ses observations précédentes, sur l'état précaire des finances de l'État et des communes. Il propose de demander au Ministre des Finances un état des dettes communales en le divisant par séries de dix, vingt, ou trente années.

Dans l'opinion de l'honorable membre, l'intervention de l'État sera inévitablement la plus importante et peut-être la seule, car les communes ne sauront pas payer. Il en trouve la preuve dans l'article 26 du projet qui alloue un crédit de deux millions sans attribution déterminée.

Un membre déclare réserver son opinion jusqu'à ce qu'il ait pu étudier ce projet d'une façon plus approfondie.

Les relevés des dettes communales demandés dans la première séance sont produits, ils ne comportent que les états par province. D'après ces tableaux que l'on trouvera aux annexes, la dette des communes qui, en 1865 s'élevait à 126,519,126 francs, a été grossie en 1875 au chiffre de 451,961,568 ⁽¹⁾.

Un membre produit des relevés dont il résulte que l'accroissement des dettes communales provient presque en totalité des villes, et que, pour autant que l'on puisse être renseigné à cet égard, la dette des communes rurales ne paraît pas avoir eu une très grande importance en 1875 ⁽²⁾.

Le Ministre des Finances, invité par le Président, assiste à la séance du 5 avril.

Il fait un exposé complet du projet, conforme aux développements qui précèdent le projet de loi.

⁽¹⁾ Voir annexe A, B, C, D, E, (pp. 77 à 82).

⁽²⁾ Voir id. F., p. 85.

Il dit que la *Société nationale* qu'il s'agit de constituer n'a pas les véritables caractères d'une Société anonyme industrielle ou commerciale dont la durée est limitée; c'est une association de corps publics permanents et perpétuels de leur essence. Elle sera une institution indépendante du Gouvernement qui se borne à lui donner sa tutelle.

La Société agira dans les limites et suivant les attributions précises qui lui sont conférées par la loi et ses statuts, comme le fait la Banque Nationale, dont les attributions sont beaucoup plus étendues et plus délicates. Les concessions de tramways resteront régies par la loi de 1873, le projet actuel n'innove rien à cet égard.

Le Gouvernement s'est borné à rechercher par quels moyens pratiques la construction des chemins de fer vicinaux pourrait être assurée en y faisant concourir l'intérêt privé, l'intérêt général et l'intérêt local ou communal.

La Société nationale sera libre dans le choix des concessions, comme dans leur exécution et le mode de leur exploitation. Elle pourra construire dans des conditions plus favorables que les particuliers, ayant plus de crédit et plus de relations que ceux-ci.

Un membre demande que la part de l'État soit limitée; quel principe appliquera-t-on pour déterminer la quotité de l'intervention de l'État, des provinces et des communes?

Le Ministre répond qu'il ne croit pas qu'il y ait utilité à fixer dans la loi organique de la Société nationale la quotité de l'intervention de l'État. Il faut apprécier d'après des circonstances très diverses, c'est ce qui se fait pour la voirie vicinale dont la nouvelle loi se borne à étendre l'application à des chemins vicinaux perfectionnés par la science moderne, en y appliquant la force mécanique.

Un membre demande si l'État ne s'exposera pas à des pertes considérables, par la garantie des obligations émises par la Société.

Le Ministre des Finances ne le croit pas, par ce que le chiffre de l'émission des obligations d'après le projet de loi est limitée au montant de la souscription d'annuités. Ces obligations sont donc garanties d'abord par le produit des lignes, puis par les communes intéressées qui peuvent être couvertes elles-mêmes par les propriétaires, usiniers et exploitants de mines ou de carrières, l'État n'intervenant que pour obtenir par son crédit les capitaux au taux le plus bas possible.

Le 18 avril, l'honorable Ministre des Finances, invité par le M. Président, assiste à la séance.

La discussion porte principalement sur le droit de la Société nationale d'abandonner l'exploitation des lignes improductives, si, malgré l'étude préalable des lignes proposées et le contrôle du Gouvernement, des lignes de cette nature étaient construites, ou si, après avoir été productives, elles devenaient mauvaises ou inutiles par suite d'abandon d'une industrie ou de dépopulation. Cette discussion est terminée par la promesse du Ministre des Finances d'étudier un amendement dans le sens suivant : « Dans le cas où une » ligne donnerait une perte sur l'exploitation pendant dix années successives, » la Société nationale aura le droit de cesser l'exploitation. Sur la proposition des communes intéressées, l'assemblée générale, consultée, pourra » ratifier cette mesure à la majorité des 3/5^{mes} des voix présentes et exprimés.

» La perte, défalcation faite des amortissements et de la valeur des rails
» et matériaux réalisables ou transportables sur d'autres lignes, sera sup-
» portée par les intéressés pour le montant de leur intervention dans la four-
» niture des travaux ou du matériel fixe; l'excédent sera supporté par la
» réserve, si aucune faute ne peut être attribuée à la ou aux communes
» intéressées. (¹) »

La section prie le Ministre des Finances d'examiner la question de suppression du crédit de *deux millions* inscrit à l'article 26 et supérieur de beaucoup aux frais de premier établissement. Si des crédits sont nécessaires, les Chambres les voteront à mesure des besoins.

L'ensemble du projet de loi est voté par 3 voix contre 2, deux membres étant empêchés d'assister à la séance.

M. Le Hardy de Beaulieu est nommé rapporteur

Il est autorisé à poser les questions qu'il jugera utiles à MM. les Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux publics et à présenter les amendements dont l'étude détaillée du projet ferait reconnaître l'utilité.

La section centrale se réserve de discuter et d'approuver le rapport avant son dépôt sur le bureau de la Chambre.

La section centrale a, de nouveau, été réunie le 5 décembre dernier.

Le projet de rapport avait d'abord été communiqué en épreuve à tous ses membres pour en prendre connaissance et y faire les critiques, observations ou modifications qu'il leur suggérerait.

Après des explications échangées entre les membres présents et le Ministre des Finances, qui avait bien voulu se rendre à l'invitation du président, il a été décidé, en présence des divergences d'opinions qui persistaient sur des points importants, que le projet du Gouvernement, tel qu'il a été déposé et adopté en bloc par les sections, serait adopté et présenté à la Chambre par la section centrale pour servir de base à la délibération, et que les membres de la Chambre pourraient présenter, à mesure de la discussion des divers points ou articles du projet, tels amendements qui donneraient une formule meilleure à l'idée principale.

Le but que la section centrale a surtout eu en vue est l'adoption la plus prochaine possible et dans la session en cours, d'une loi qui permettra de passer à l'exécution des nombreux chemins de fer vicinaux dont la nécessité est depuis longtemps reconnue.

Le rapporteur a été autorisé à déposer son rapport tel qu'il l'a rédigé et à soutenir son système.

RAPPORT.

CHAPITRE PREMIER.

Ce rapide résumé de l'examen dans les sections et en section centrale nous montre que les divergences d'opinions qui s'y sont manifestées ont porté, non sur le fond même de la question, personne en effet n'a contesté ni l'uti-

(¹) Voir article 23 du projet amendé par M. Le Hardy de Beaulieu (p. 52).

lité, ni même la nécessité, depuis longtemps reconnue, de relier, aux grandes voies ferrées, aux marchés ou aux ports, les parties du pays qui en sont encore écartées, mais sur le mode d'exécution.

L'attention a surtout été attirée sur ce point par le fait que le titre de la loi semblerait indiquer que son objet principal est, non pas de faciliter l'établissement d'embranchements vicinaux aux grandes voies ferrées, mais de créer un nouveau monopole de transports à côté de celui qui existe déjà entre les mains d'une administration de l'État. L'objet principal et véritable du projet de loi a donc été, en quelque sorte, perdu de vue, dans la discussion et toute l'attention s'est portée sur le moyen d'exécution proposé par le Gouvernement, c'est-à-dire sur la création d'une *Société nationale* composée exclusivement de corps moraux, communes, provinces et État, représentés aux assemblées générales et aux conseils par leurs délégués, Société qui serait chargée à la fois de la création des ressources financières, de l'étude technique et du choix des embranchements à construire; de la direction générale des travaux et enfin de l'exploitation et du règlement des péages et des tarifs.

Le Gouvernement n'est pas arrivé à cette conception originale et sans précédents, sans une longue étude, et beaucoup de délibérations.

Préconisée d'abord par feu le sénateur J.-R. Bischoffsheim, qui s'est adjoint un ingénieur distingué, M. l'inspecteur général des ponts et chaussées Wellens, chargé de la direction des travaux du Palais de Justice, l'idée a été ensuite soumise à l'examen d'une grande Commission⁽¹⁾ composée de membres des deux Chambres du Parlement belge, d'ingénieurs et d'administrateurs appartenant à la haute administration, d'administrateurs et directeurs des chemins de fer de l'État et des Compagnies et de divers services.

Les procès-verbaux de cette Commission ont été publiés en un volume et distribués aux membres des deux Chambres. Les conclusions qu'elle a formulées sous forme de réponses aux questions qu'elle avait à résoudre ont été jointes aux développements du projet de loi sur lequel je fais rapport : (Annexe B, p. 28 du projet).

Je puis donc me borner à une très brève analyse de ces documents afin de les rappeler au souvenir des membres de la Chambre.

La Commission des chemins de fer vicinaux fut réunie sept fois du 28 janvier 1881 au 6 avril, même année. Elle entendit les auteurs du projet de constituer une *Société nationale*, MM. Bischoffsheim et Wellens ainsi que les observations et objections que cette combinaison soulevait tant au point de vue du monopole qui était demandé pour cette Société nationale qu'à celui

(¹) La Commission désignée par les Ministres des Finances et des Travaux publics était composée de MM. Jamar, membre de la Chambre des Représentants; Tesch, id.; Bischoffsheim, sénateur; baron T'Kint de Roodenbeke, id.; Fiéchet, id.; Everaerts, id.; Pirmez, Eud., membre de la Chambre des Représentants; Tack, id.; Le Hardy de Beaulieu, id.; Lippens, id.; Couvreur, id.; J. Urban, directeur du Grand-Central; Vandersweep, président du Comité d'administration du chemin de fer de l'État; Lavallée, inspecteur général des ponts et chaussées; Derote, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées; Trouet, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées. Par arrêté ministériel du 21 janvier 1881, MM. Vergote, directeur général au Ministère de l'Intérieur, Wellens, inspecteur général des ponts et chaussées, et Pirot, ingénieur principal à la même administration, furent adjoints à la Commission.

de la concurrence qu'elle pourrait éventuellement faire au réseau national exploité par l'État.

Les questions purement techniques qui pourtant sont destinées à exercer la plus grande influence sur le succès de ces lignes ont été à peine effleurées ; il a seulement été exposé et admis que le coût kilométrique moyen ne devait pas dépasser *trente-cinq à quarante mille francs* (p. 77, *Commission des chemins de fer vicinaux*), la voie d'un mètre d'écartement étant admise comme type. Les conclusions résument les votes émis sur les autres points.

Je n'ai pas été d'accord sur tous les points avec la majorité de la Commission ; j'ai résumé mes raisons dans une note qui a été insérée dans le Compte rendu (pp. 103 à 109).

Enfin ce compte rendu réunit les législations belge et étrangères sur la matière des chemins de fer depuis la loi belge du 19 juillet 1832 jusqu'aux lois et ordonnances françaises, autrichiennes, italiennes et allemandes.

Je renverrai à l'occasion à ces textes dans le cours du présent rapport afin de l'abréger.

Il sera utile, je pense, de diviser le présent rapport en chapitres distincts afin de concentrer davantage l'attention sur les questions principales qu'il s'agit de résoudre de la façon la plus simple et la plus pratique possible.

La division la plus naturelle m'a paru être la suivante : Étude économique, examen de ce qui s'est fait précédemment et ailleurs. Étude des questions techniques ; celle du matériel d'exploitation fixe et mobile, installation, etc. Système d'exploitation, centralisation ou décentralisation ; personnel, ateliers et tarifs ; finances générales, comprenant : constitution du capital, partage des recettes et des dépenses, réserve, amortissement, etc.

Enfin un coup d'œil général sur l'ensemble de ces divers éléments afin de se rendre compte des services que les chemins de fer vicinaux sont appelés à rendre à l'ensemble de la nation et aux populations isolées aujourd'hui des grandes voies de communication.

CHAPITRE II.

ÉTUDE ÉCONOMIQUE.

Les chemins de fer vicinaux ou de troisième ordre, comme on les appelle en France ; branches ou embranchements locaux, comme on les désigne en Amérique, en Angleterre et ailleurs, sont-ils nécessaires ou utiles, sont-ils appelés non seulement à rendre des services aux populations des localités où ils seront établis, mais seront-ils assez appréciés et employés pour qu'ils soient ou deviennent rémunérateurs par leur fréquent usage et par l'intérêt des populations à les réclamer sans hésitation et à en user ?

Rendons-nous d'abord compte de ce qu'est un chemin de fer vicinal et quels services il est appelé à desservir.

De même que la nature a établi dans la plupart des continents et même des îles des fleuves navigables par des embarcations plus ou moins grandes et sur des distances plus ou moins longues, c'est-à-dire des fleuves dans lesquels débouchent des rivières également navigables par des embarcations moins grandes et moins profondes, celles-ci sont alimentées par des

ruisseaux plus ou moins larges, roulant plus ou moins d'eau et qui généralement ne sont navigables par aucune sorte d'embarcations, si l'art ne les pourvoit de digues, de retenues, de pertuis ou d'écluses qui permettent aux embarcations de les remonter et de les descendre comme les rivières navigables elles-mêmes.

La plupart des grandes agglomérations humaines se sont établies aux points où la navigation maritime des fleuves finit et où elle doit se transformer en navigation de rivière. Londres s'est établi au point où la navigation maritime de la Tamise cesse; la Cité est en face du pont de Londres bâti au point le plus éloigné où cette navigation pouvait parvenir. Liverpool s'est établi sur un point semblable de la Meersey; Anvers sur l'Escaut, Rouen sur la Seine, Nantes sur la Loire, Bordeaux sur la Garonne, Hambourg sur l'Elbe, Rotterdam sur la Meuse, Amsterdam sur le Zuijderzee se trouvent dans des conditions identiques.

A l'exception de Séville, point extrême de la navigation maritime du Guadalquivir, aucune ville n'a trouvé de site semblable ni en Espagne, ni en Italie; Barcelone, Valence, Malaga, Cadix, Lisbonne, La Corogne, Santander, Gènes, Naples, Venise, Trieste, Palerme, sont bâties au bord même de la mer sur des anses ou au fond de golfes ou baies, parce que, dans ces pays, aucun fleuve n'est navigable même à son embouchure.

Paris, Lyon, Vienne, Berlin, Moscou ne font pas exception à la règle, car si leur développement ultérieur a été favorisé par les circonstances sociales et politiques, leur origine remonte évidemment au temps où les barges fluviales devaient s'arrêter sur le point du fleuve où ils se sont fondés pour subir le transbordement dans des bateaux plus petits ou sur d'autres moyens de transport.

Bruxelles cependant semble faire exception à la règle générale quoiqu'en réalité, à l'origine de cette ville, la Senne était navigable, par de petites barques de mer, jusqu'au point où les chutes de la rivière qui ont donné naissance aux nombreux moulins, vrais noyaux de notre capitale, interrompaient la navigation et où des gués ou ponts permettaient au voiturage de franchir cette barrière placée entre les pays bas et les pays plus élevés du Midi.

Bruxelles est avec Berlin l'unique exemple d'une ville qui doive principalement son épanouissement aux chemins de fer, et cela malgré les erreurs nombreuses et peut-être irremédiables qui ont été commises dans l'agencement des rapports de ceux-ci avec la population.

J'ai cité ces exemples pour démontrer que, de même les fleuves étendent leur influence bienfaisante comme moyens de transport d'autant plus au loin que le nombre et l'étendue de leurs affluents navigables est plus considérable, de même l'influence des fleuves de fer s'étendra plus au loin s'ils sont reliés aux populations plus écartées par leurs branches ou rameaux secondaires ou tertiaires.

Un exemple fera mieux comprendre l'avantage d'être relié à un chemin de fer de grande communication par un embranchement. Un fermier doit recevoir un wagon de charbon ou il a un wagon de grain à expédier. Sa ferme est située à 5, 6 ou 10 kilomètres de la station la plus prochaine. Il est rattaché à celle-ci par une route pavée ou macadamisée passable, donc dans les meilleures conditions possibles. Et cependant il devra employer

pour charger ou décharger aux deux extrémités deux ou trois hommes, cinq chevaux pour la conduite et un domestique qui y seront employés pendant la plus grande partie de la journée. En ne comptant la journée de chaque cheval qu'à 6 francs, y compris le valet et 6 francs pour la valeur de la main d'œuvre, l'usure et les réparations du matériel employé, non compris l'assurance des accidents possibles aux chevaux et au matériel, nous sommes en présence d'une dépense réelle de *trente-six* francs pour expédier ou faire arriver cinq tonnes de grain ou de charbon lesquels, en supposant même un tarif de vingt-cinq centimes par tonne et par kilomètre, y compris les frais de station, n'auraient coûté pour une distance de 7 kilomètres que fr. 8 75 c.

J'ai supposé ce tarif pour mieux faire ressortir l'avantage à retirer par la population d'un embranchement vicinal (1).

Pour les voyageurs, ouvriers ou autres, pour les petits colis commerciaux, pour le laitage, les légumes, les fruits tendres, pour tous les produits, en un mot, dont on ne peut se défaire à aucun prix aux champs, tandis qu'ils sont à des prix inabordables pour les petites bourses en ville, l'avantage n'est pas moins marqué.

Il s'agit, par exemple, d'un ouvrier, maçon, menuisier, mécanicien ou même un simple manouvrier dont le salaire s'élève à 30 ou 40 centimes par heure et peut-être à 50 ou 60 centimes. Il perdra une heure et demie à franchir la distance de 7 kilomètres outre la fatigue et l'usure de ses habits et de ses forces, donc il perdra au moins 50 centimes de salaires et 15 ou 20 des autres chefs tant à l'aller qu'au retour, s'il veut rentrer chez lui tous les jours. S'il loge en ville, cela lui coûte encore plus cher.

Le chemin vicinal lui demandera au plus 50 centimes, probablement 20 centimes, il fera la route en 15 ou 20 minutes, sans fatigue, sans usure de vêtements et à l'abri des intempéries.

L'habitant des villages les plus écartés sera donc placé sur un pied d'égalité relative avec l'habitant des villes ou des localités situées directement sur les grandes voies ferrées de communication. La nécessité d'émigrer vers les villes et les centres de population pour trouver un travail régulier sera moins grande et les salaires gagnés trouveront plus sûrement et plus intégralement leur chemin vers le foyer domestique. Telle est la part d'avantages à recueillir par les populations rurales depuis le propriétaire ou le fermier qui ont de gros transports à effectuer jusqu'à l'ouvrier qui loue son travail dans les usines, ou dans les villes et qui n'achète ses consommations qu'en détail. La part des villes et des centres manufacturiers ne sera pas moins importante et fructueuse.

L'ouvrier pouvant facilement retourner chez lui chaque jour et y vivre plus économiquement et avec plus d'avantages que s'il reste loger dans de misé-

(1) M. E. Labiche, dans son rapport au Sénat français du 21 novembre 1878, cite les paroles suivantes du Ministre des Travaux publics. « Le profit qu'un chemin de fer procure au pays » ne se mesure pas au revenu commercial ou à la rémunération directe fournie au capital, mais » bien à l'économie que le chemin de fer permet au pays de réaliser sur ses transports. Or, » toutes les statistiques s'accordent à dire que le prix moyen de 6 centimes par tonne » kilométrique payé aujourd'hui au chemin de fer, n'est que le cinquième du prix payé autre- » fois sur les routes de terre. Par conséquent, quand l'entrepreneur fait une recette brute de » un, le pays bénéficie de quatre. »

rables tandis, caravansérails de la corruption et de la débauche dans les villes ou dans les grands centres industriels, il est à espérer que le commerce des choses utiles en profitera, au détriment du cabaret et du bouge, ce sera tout à l'avantage des parties intéressées.

D'autres avantages économiques importants seront acquis par l'établissement des chemins de fer vicinaux : J'ai déjà cité celui de pouvoir faire parvenir en ville plus rapidement, chaque matin, d'une plus grande surface du pays, les produits de la culture horticole et maraîchère, le laitage, les œufs, les volailles etc, etc. Mais bien des terres ne peuvent pas être cultivées en plantes industrielles à cause de la difficulté et de la cherté des transports. De vastes plaines, qui pourraient avantageusement produire du lin, de la betterave, de la chicorée, des pommes de terre, doivent rester cultivées en froment, seigle, ou avoine, parce que le transport de ces produits peut se faire en quelque sorte en temps perdu, pendant les gelées, lorsque les chevaux ou bœufs doivent rester à couvert. Le fermier doit quelquefois perdre l'occasion favorable pour la vente, parce que ses attelages sont et doivent rester sur les champs pour leur préparation pour la récolte suivante. On ne peut pas employer les machines à battre ou autres, parce que le combustible revient trop cher, ou qu'on ne peut le chercher pour les mêmes raisons. Une grande partie du territoire, la plus grande partie sans contredit, est donc rendue moins productive, aussi bien que le travail des habitants, faute de moyens de communications plus réguliers, plus rapides et plus économiques.

Si, comme nous l'avons vu plus haut, le transport de cinq tonnes à cinq, six ou sept kilomètres coûte aujourd'hui de 30 à 40 francs, le produit d'un hectare en céréales sera donc exonéré de frais de transport s'élevant à 15 ou 20 francs, transports qui pourront se faire en tout temps, en toutes saisons, quand ils ne dérangeront plus les travaux de la culture proprement dite; mais s'il s'agit de la betterave, par exemple, qui produit non pas 2,000 à 2,500 kilogrammes par hectare, comme le froment ou le seigle, mais 40, 50 et même 60,000 kilogrammes, qu'il faut transporter à la sucrerie, cela prend des proportions beaucoup plus grandes; c'est par centaines de francs que l'on peut compter, d'autant plus que la création de chemins vicinaux à voie étroite permettra et amènera à sa suite l'établissement de voies ferrées mobiles qui seront placées sur les champs, et permettront d'y faire les transports par tous les temps, rapidement et sans les défoncer ou sans y détruire les attelages, les harnais et les chariots de la ferme.

Je pourrais étendre encore cet aperçu rapide des usages divers que les chemins de fer vicinaux sont appelés à rendre au pays et à la population tant des villes que des campagnes, mais ce que je viens d'esquisser suffit, je pense, pour démontrer aux esprits les moins accessibles aux innovations ou à ce qu'ils croient être nouveau que le service à rendre est réel, considérable, urgent.

Je ne m'attarderai pas à démontrer que ces affluents apporteront un notable contingent de transports nouveaux aux chemins de fer, tant comme expéditions que comme réceptions. Ce serait démontrer la lumière du soleil; je ne dirai à cet égard qu'un seul mot pour le moment. car je devrai y revenir à propos de l'exploitation et des tarifs, c'est qu'il est extrêmement regrettable

que, faute de chemins de fer vicinaux on ait été amené, par la force des choses plutôt que par la volonté de l'administration, à multiplier inconsidérément les haltes, les arrêts et les stations sur les lignes principales du grand réseau, dont ils ont notablement diminué la vitesse et compromis la sécurité, conditions primordiales des grandes voies, en même temps les frais d'exploitation, tout en n'amenant que des transports onéreux parce que les parcours en sont généralement très restreints ont été considérablement augmentés.

Je suis convaincu que, plus tard, quand l'expérience sera faite on établira une et même deux voies étroites le long des lignes principales pour desservir ces stations d'intérêt local, avec avantage et profit pour tous les besoins locaux que l'on a eu en vue de satisfaire et pour rendre aux grandes lignes leur vitesse et leur puissance de transports.

Je ne mentionnerai que pour mémoire, afin que l'on ne puisse dire que je l'aie oublié, un autre intérêt très considérable, celui de la métallurgie et des constructeurs, qui trouveront dans la création de 2,000 à 3,000 kilomètres de chemins de fer vicinaux d'ici à dix ans, l'écoulement de 100,000 à 150,000 tonnes de rails et de 25,000 à 30,000 tonnes de fers et d'aciers pour matériel fixe et roulant.

Avant de passer à l'examen des questions techniques soulevées par le projet, il est, je pense, utile de dire ce qui s'est fait ou se fait à l'égard des chemins vicinaux ou de troisième ordre dans les autres pays.

En Amérique ils se créent exactement comme on le ferait pour un chemin vicinal ordinaire. Le ou les promoteurs convoquent une assemblée publique de la population intéressée, un *Barbecue*, selon l'expression locale. Tout le monde s'y rend comme à une foire. On expose l'idée au public présent et intéressé; si elle comporte deux ou plusieurs solutions, leurs partisans discutent ou exposent leurs raisons et leurs moyens; après quelques heures de débats pendant lesquelles on cherche à s'entendre et à se mettre d'accord s'il y a de l'opposition, on passe au vote, on ouvre des listes de souscription, ou de promesses de cessions de terrains et j'ai vu le cas où, dès le lendemain, un chemin de fer local qui n'était pas même tracé sur le terrain, était effectivement commencé et dont la construction n'a pas été ralentie un seul instant par ce défaut d'études exactes préalables. Il longeait cependant une rivière sujette à des débordements et devait franchir plusieurs torrents fort encaissés.

Les propriétaires avaient signé en bloc la promesse de céder le terrain et de laisser prendre les bois nécessaires, aux traverses et aux viaducs, contre un nombre d'actions égal à la valeur vénale de ces choses. On réglait avec eux, sur place, les difficultés de détail qui pouvaient surgir dans l'exécution des travaux; ici un passage à niveau, là une halte pour le chargement des produits des cultures environnantes, plus loin un aqueduc pour une source ou un ruisseau; ailleurs une grange, un atelier de forgeron, des cases à nègres à déplacer.

Il y a rarement un procès et très souvent les planteurs donnent pendant la saison morte leurs attelages et leurs nègres ou domestiques, pour faire les transports de bois et de matériaux, acceptant des actions comme paiement.

Le seul avantage direct qui leur soit fait ou promis dans le contrat en outre du paiement du sol et des matériaux en actions de la compagnie, quand la valeur est suffisamment importante, c'est le privilège d'obtenir le transport

de leurs produits ou consommations et de leurs personnes à la moitié du tarif commun.

Le résultat atteint par ce système patriarcal a été une grande économie et une grande rapidité dans l'exécution.

Sans doute, quand la première locomotive et le premier train ont franchi cette construction improvisée, elle n'offrait pas le modèle d'une ligne complètement parachevée, mais les ponts et viaducs en bois à peine dégrossis, traversant les affluents et les ravins, étaient solides et bien établis et la station extrême aboutissant à la ville (Rome, État de Géorgie) était couverte et les voyageurs entraient dans les trains ou en sortaient à l'abri des intempéries des saisons.

Les trains prenaient et déposaient les voyageurs tout le long du chemin, il s'agissait tout simplement de se faire voir à temps ou de dire au conducteur où l'on voulait descendre.

Dès la première année d'exploitation le bénéfice net s'est élevé à près de 10 p % du capital engagé, qui s'élevait entre 11 et 12,000 dollars par mille (39,150 fr. par kilom.) à une époque où les rails coûtaient, rendus sur place, plus de 500 francs par tonne. Mais on s'était contenté de rails de 100 livres par yard courant de voie (50 kil. par mètre courant) pour une voie ordinaire de 1^m,44 d'écartement.

Cette « branche » est devenue, depuis lors, la tête d'une ligne importante de plusieurs centaines de milles de longueur.

J'ajouterai que le tarif des voyageurs, même habitant le pays, était très élevé et uniforme pour toutes les distances (2,50 fr.) et moitié pour les nègres, tandis qu'on prélevait le double pour les étrangers.

Le tarif des marchandises suivait les oscillations de l'offre et de la demande, mais il n'atteignait jamais le quart de ce que coûtait auparavant le moindre transport par axe.

Deux ou trois ans plus tard la Législature a voté l'incorporation de la Société propriétaire de la ligne.

J'ai cru devoir entrer dans ces détails pour faire comprendre l'esprit de la population américaine dans la question de voies de communication et la façon avec laquelle la législation correspond à cet esprit.

J'ajouterai pour compléter le tableau que, quelques mois à peine après la mise en exploitation, une malle venant d'Europe à mon adresse et dont j'avais reçu le connaissance et l'itinéraire ayant été perdue en route, l'administration de l'embranchement n'a pas hésité un seul instant à m'en rembourser la valeur déclarée.

On trouverait rarement cette largeur de vues et d'action, même dans les plus grandes administrations européennes.

Des réseaux entiers se sont créés de cette façon dans toute l'étendue des États-Unis et ont formé parfois des agglomérations d'intérêts importantes et productives.

En Angleterre il doit être procédé pour le moindre embranchement comme pour la ligne la plus étendue; il faut un « acte » du Parlement qui fixe les règles et les conditions de l'établissement et de l'exploitation; comme les commissions parlementaires auxquelles sont renvoyés les « bills » privés concernant les chemins de fer changent de session en session, il est constam-

ment apporté des modifications tant dans les conditions générales que dans les tarifs, c'est ce qu'a constaté le comité parlementaire de 1882 chargé de l'enquête sur les péages et les tarifs de transport des chemins de fer lorsqu'il a déclaré, dans son rapport, que « presque toutes les compagnies de chemins » de fer prélèvent des péages sous des actes divers applicables aux différentes parties de leur réseau et, dans certains cas, on doit avoir recours à plus de cinquante actes du Parlement pour déterminer quels sont les péages que la Compagnie a le droit d'exiger du public ⁽¹⁾. »

Si l'on consulte les *Railway returns* (1880) *presented to both houses of Parliament by command of her Majesty*, par le *Board of Trade*, on trouve que les grandes compagnies, telles que Great Eastern, Great Northern, Great Western Manchester-Sheffield and Lincolnshire, Midland et autres, ont souscrit à d'autres compagnies, qui leur créaient des embranchements et des affluents, des capitaux qui s'élèvent pour les trois royaumes à un total de 26,692,250 livres (675,979,500 francs).

Parmi les 219 lignes qui forment le réseau de l'Angleterre proprement dite et du pays de Galles, 96 sont exploitées par leurs propriétaires ou leurs agents, 74 sont exploitées par d'autres compagnies pour compte de leurs propriétaires, 56 sont louées à d'autres compagnies et 13 exploitées par deux ou plusieurs compagnies ou par des entrepreneurs privés.

Parmi les premières, 62 qui n'ont pas plus de 20 milles (32 kilom.) de longueur et peuvent être considérées comme des embranchements, sont exploitées directement par leurs propriétaires; quelques-unes donnent des recettes qui s'élèvent aux environs de 50,000 francs brut par kilomètre; d'autres ne produisent rien du tout sous forme de péage, chacun des intéressés y circulant comme sur un grand chemin avec ses wagons et ses chevaux, les réparations se faisant sans doute à frais communs ⁽²⁾.

La règle la plus générale est donc que les jonctions et les embranchements soient exploités par les compagnies qui leur ont fait des avances ou qui ont souscrit à tout ou partie de leur capital. Les autres embranchements sont ou des voies industrielles conduisant à des ports ou à des stations appartenant à plusieurs compagnies, ou des voies locales conduisant directement à des villes, des marchés ou des ports.

Pour la France, outre le texte de la loi du 11 juin 1880, publiée par la commission des chemins de fer vicinaux, je dois à l'extrême obligeance de M. Léon Say, sénateur, ancien Ministre des Finances et ancien président du Sénat, les documents et rapports complets sur les lois et règlements relatifs aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.

La situation en France est toute différente de celle de l'Amérique et de l'Angleterre où personne n'attend d'autre concours de l'État que la garantie de la liberté et de la sécurité.

En France on attend en outre de l'État un concours pécuniaire prépondérant; l'article 13 de la loi précitée stipule, en effet, que l'État « peut s'engager,

⁽¹⁾ *Report from the select committee on railways (Rates and fares)*. London, 1882, n^o 217. (Communicated from the Commons to the Lords.)

⁽²⁾ Le Gorsedda Junction and Portmadoc, long de 16 kilomètres, est dans ce cas : son produit brut est de 44 livres (1,150 francs).

» en cas d'insuffisance du produit brut pour couvrir les dépenses d'exploitation et 5 p. % par an du capital du premier établissement, tel qu'il a été prévu par l'acte de concession augmenté, s'il y a lieu, des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction par ledit acte, à subvenir pour partie aux paiements de cette insuffisance, à la condition qu'une partie au moins équivalente sera payée par le Département ou par la commune.

» La subvention de l'État sera formée : 1° d'une somme fixe de 500 francs par kilomètre exploité; 2° du $\frac{1}{4}$ de la somme nécessaire pour élever la recette brute annuelle (impôts déduits) au chiffre de 10,000 francs par kilomètre pour les lignes établies, de manière à recevoir les véhicules des grands réseaux; 8,000 francs pour les lignes qui ne peuvent recevoir ces véhicules. »

L'article 14 limite au maximum de 400,000 francs par Département, pauvre ou riche, industriel ou non, la charge annuelle qui peut être imposée de ce chef à l'État, soit environ 35 millions.

L'article 15 stipule le remboursement de ces avances, sans intérêts, dans le cas où l'embranchement vicinal ou secondaire produirait au delà de 6 p. % du capital de premier établissement.

L'article 17 exonère les lignes non subventionnées de tout service gratuit ou à prix réduit envers l'État.

On voit dans cette législation une application en prose de l'art poétique de Boileau :

Ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement
Et les mots pour le dire arrivent aisément.

Rien de moins clair, de moins explicite que cette loi qui ne sait rien concéder à la liberté « libre » ni exprimer franchement que l'État veut être seul maître et se résigne à payer. Malgré l'élévation du coût prévu et garanti de construction, cette loi n'a pas donné de résultats, et le Gouvernement français est réduit à traiter avec les grandes compagnies aux conditions léonines imposées par celles-ci ⁽¹⁾.

La loi autrichienne du 25 mai 1880 stipule que le Gouvernement est autorisé à accorder pour la construction des chemins de fer secondaires toutes les facilités possibles, à les exonérer des obligations imposées aux autres lignes, même à changer les maxima des tarifs.

Elle permet comme en France l'utilisation des grandes routes, sauf à tenir compte du fermage des péages ou barrières; aucun paiement ne sera exigé pour l'usage de ces routes. Il en est de même des autres routes ou chemins avec le consentement de ceux qui sont tenus de les entretenir.

Le Gouvernement peut encore accorder aux concessionnaires les faveurs suivantes : Exemption des droits et frais de timbre tant pour les contrats d'acquisition que pour l'émission des actions et obligations, exemption pen-

(1) Les conventions qui viennent d'être signées avec les grandes compagnies de chemins de fer pour leur « imposer » la construction et l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local sont extrêmement onéreuses pour l'État et il est douteux qu'ils rendent aux populations les services journaliers incessants que peuvent rendre les chemins qui sont exploités au point de vue exclusif de l'intérêt local comme l'étaient les anciennes messageries.

dant trente ans de l'impôt industriel, de l'impôt sur le revenu et des frais de timbre de coupons, etc.

La loi austro-hongroise stipule des avantages analogues pour les chemins de fer hongrois. Le Ministère peut accorder la concession de ces chemins locaux à condition d'en donner notification au pouvoir législatif; celui-ci conserve dans ses attributions la concession des chemins de fer qui relient deux chemins restants ou qui sont le prolongement de lignes de grande communication dans leurs principales directions.

La concession est donnée pour 90 ans au minimum; ils deviennent ensuite la propriété de l'État. La concession, dans l'intervalle, ne peut être cédée à des tiers qu'avec l'autorisation de l'État; celui-ci se réserve de racheter la ligne locale si une ligne principale venait à être créée qui suivrait *absolument* la même direction. Le prix de rachat est fixé au minimum au coût d'établissement prévu par l'acte de concession.

Toutes les facilités et faveurs qui seront compatibles avec la sécurité de l'exploitation seront accordées pour la construction, l'armement et l'exploitation.

Les chemins d'intérêt local sont exempts de l'installation du télégraphe, de l'obligation de fournir des locaux pour la poste et d'effectuer gratuitement les transports postaux; de l'organisation des trains réguliers et quotidiens: on se contente, trois fois par semaine, de trains mixtes à heures fixées et régulières; du paiement de la redevance due pour la surveillance de l'État. Ils sont encore exemptés, pendant toute la durée de la concession, des frais et taxes de timbre du chef de tous contrats; du timbre sur les actions, obligations et autres émissions; des impôts sur les acquisitions et les revenus et sur les sociétés; sur les coupons des actions et des obligations et ce pour une durée de trente ans, à partir de la date de l'acte de concession. Les biens appartenant à l'État qui sont intéressés à la construction de ces chemins de fer devront y participer comme les biens des particuliers.

Les chemins de fer de l'État Hongrois sont tenus :

- a. De se charger du service, dans les stations à utiliser en commun, à raison des dépenses effectives;
- b. De se charger de leur exploitation contre paiement des dépenses effectives;
- c. De transporter au prix coûtant les matériaux destinés à la construction de ces chemins de fer.

ART. 9. — Pour les chemins de fer de l'espèce, les communes sont autorisées à garantir les intérêts pendant une durée qui ne peut dépasser dix ans, ou elles pourront accorder toute autre subvention. Elles peuvent accepter des titres de l'entreprise en échange de leurs prestations ou travaux, elles pourront aussi, à cet effet exclusif, contracter des emprunts.

ART. 11. — Pourront être mises en réquisition pour servir aux chemins d'intérêt local, les parties des voies publiques qui ne sont pas entièrement indispensables à la circulation des voitures, et les dignes protectrices destinées à régulariser le cours des rivières.

ART. 12. — L'acte de concession fixera les maxima des taxes de transport; dès que le produit net dépassera 7 p. %, le Gouvernement pourra, après avoir entendu l'entrepreneur, réduire proportionnellement le tarif.

L'émission des obligations de priorité ne pourra avoir lieu que si les propriétaires intéressés de la contrée en garantissent l'intérêt et l'amortissement.

En Italie, la loi du 29 juin 1873 accorde au Gouvernement le droit de concéder la construction et l'exploitation de diverses lignes ferrées dans les provinces de Venise et de Mantoue.

Il peut accorder aux concessionnaires une subvention annuelle de 1000 livres par kilomètre, pour une période qui ne peut excéder trente-cinq ans.

Si, par suite de l'ouverture à l'exploitation d'une de ces lignes, une route ou un tronçon de route nationale devient provinciale, c'est-à-dire si son entretien incombe à la province, la subvention pourra être augmentée de toute l'économie réalisée par cette modification pour le trésor de l'État.

Les matériaux pourront être admis en franchise des droits de douane ainsi que le matériel.

Les concessionnaires seront exemptés du droit proportionnel d'enregistrement pour tous leurs actes.

La forme des *syndicats* des provinces et des communes pour la concession des voies ferrées locales est déterminée dans la loi.

La loi du 29 juillet 1879, autorisant la construction de lignes complémentaires du réseau italien, contient la disposition suivante, relative aux voies ferrées vicinales : « Pour les lignes dont s'occupe la présente loi et qui ne peuvent faire partie ni d'une ligne principale, ni d'un réseau principal, on devra adopter les systèmes les plus économiques de construction et d'exploitation. »

« Elles pourront, si le Gouvernement le juge opportun, être à voie étroite.

» Il pourra en permettre l'établissement sur la chaussée des routes nationales, provinciales ou communales, pourvu qu'une largeur suffisante reste libre pour la circulation des voitures. »

En Allemagne, je n'ai pas trouvé de législation spéciale qui détermine un système particulier d'organisation des chemins de fer d'intérêt local ou de participation des organes de la puissance publique, État, cercles ou provinces, ou communes, dans leur création ou dans leur établissement.

La *Commission des chemins de fer vicinaux* a publié dans son compte rendu, LES RÈGLES A SUIVRE POUR L'INSTALLATION ET L'ORGANISATION DES CHEMINS DE FER SECONDAIRES rédigées par la Commission technique, en conformité d'une sorte de Congrès technique des chemins de fer tenu à Constance du 26 au 28 juin 1876.

Ces règles divisent les chemins de fer secondaires en trois classes : ceux à voie ordinaire où la vitesse pourra atteindre 40 kilom. à l'heure ; ceux à écartement normal où la vitesse ne pourra dépasser 15 kilom. à l'heure et les chemins de fer secondaires à petit écartement (1^m ou 0^m75).

Nous y trouvons les principes suivants :

Ils pourront être construits à voie unique.

Les pentes supérieures à 40 millim. sont à déconseiller (pour les II et III).

Les plus petits rayons ne seront pas inférieurs à 150 mètres pour la voie large et à 50 mètres pour la voie étroite.

Les rails devront pouvoir supporter une charge par essieu de 3,800 et de 2,500 kilogr.

Dans les stations d'échange les dispositions nécessaires seront prises soit pour permettre le passage des wagons d'une ligne à l'autre, soit le transbordement *direct* des voyageurs ou des marchandises d'un train à l'autre.

Les rails pourront être plus légers que ceux des lignes principales.

Il est également accordé des adoucissements à la discipline pour les locomotives et les véhicules ; pour les barrières et la garde et pour les manœuvres dans les gares ou stations.

On a compris que des chemins qui doivent participer aux habitudes du voiturage particulier ne pouvaient être soumis à une discipline absolument militaire, comme celle qui règne sur les grands chemins de fer allemands qui sont, avant tout, considérés comme appartenant aux moyens offensifs ou défensifs du pays.

Il est à supposer que ces règles, si précises et si détaillées puisqu'elles sont au nombre de 114, sont faites pour des concessionnaires ou des exploitants particuliers, qui fournissent les moyens financiers d'exécution, soit seuls, soit avec le concours des provinces, des communes et de l'État.

Aucune règle spéciale n'est donnée pour des lignes ferrées secondaires qui seraient établies sur la voie publique, sur des routes ou des chemins ; il semble, au contraire, qu'elles s'appliquent plutôt à des lignes qui se bornent à les couper ou à les détourner.

On a pu voir par ce résumé des règles suivies ou établies pour la construction des lignes secondaires ou vicinales dans les principaux pays que chaque nation y a imprimé son cachet propre.

Pour les Américains et les Anglais, le transport des hommes et des choses est du ressort exclusif de l'industrie privée ; la puissance publique, l'action sociale doit se borner à empêcher que l'intérêt individuel ou privé ne fasse obstacle à l'intérêt public et ne parvienne, en aucun cas, à l'exploiter à son profit exclusif.

En France, en Italie, en Autriche on se méfie de l'action individuelle, on n'y a pas confiance, même lorsqu'elle s'exerce par l'association de personnes ou de capitaux privés ; on en est jaloux ; si elle défend ses intérêts ou si elle cherche à les faire prospérer, il semble que ce soit au détriment de tous et de chacun ; on préférerait confier à l'administration anonyme et irresponsable de l'État, qui est censé agir pour tous et au profit de tous, la charge et les soins de ces services qui semblent communs parce que beaucoup en profitent et qu'un nombre beaucoup plus grand pourrait s'en servir. Mais comme en France, en Italie et en Autriche, l'État, ou plutôt l'administration qui agit en son nom, aurait été impuissant à réunir les ressources, il a bien fallu confier à des compagnies strictement vinculées l'action que l'on ne voulait pas laisser à l'initiative ou à l'entreprise privée. En échange des restrictions qu'elles consentaient à accepter, elles ont exigé et obtenu des privilèges parfois exorbitants.

En Belgique nous sommes à peu près dans les mêmes dispositions. Nous vantons fort notre esprit d'initiative, notre hardiesse dans les entreprises, mais si l'on examine les choses au fond, elle se borne à rechercher le monopole et le privilège, elle a peur du droit commun et de la concurrence. Quand une idée nouvelle surgit, on recule devant la première application, et si quelqu'un ou quelques-uns s'y risquent dans l'espoir légitime d'un lucre rémuné-

rateur, tout le monde se rue à l'instant sur l'idée dédaignée la veille et trop souvent l'écrase sous le poids d'une concurrence prématurée.

Nous n'avons qu'à rappeler ce qui s'est passé dans ces derniers temps pour les Tramways, les Téléphones, les Panoramas, etc., etc.

A voir les dates que nous venons de citer pour la législation étrangère, il semblerait que nous soyons en retard sur nos voisins ou nos émules; il n'en est rien cependant, car de nombreuses lignes de tramways locaux et vicinaux ont été établies ou proposées depuis dix à quinze ans.

Tant qu'on a laissé faire, les tramways urbains ont pris un développement rapide et ils se seraient déjà étendus loin des centres si la crainte de la concurrence possible aux transports des chemins de fer exploités par l'État n'avait suggéré la législation de 1873, qui a arrêté net tout développement et fait sombrer toute entreprise qui avait pour objet d'étendre les tramways vers les parties rurales et agricoles du pays.

Le projet de loi actuel a pour objet de faire cesser cette stagnation fatale qui pèse sur l'extension des moyens de transports mécaniques vers les lieux de production agricole afin de les mettre en mesure de concourir avec les pays mieux dotés sous ce rapport. Quand on voit les maraîchers de la Lombardie expédier leurs produits aux marchés de Londres par le St-Gothard, Anvers ou Flessingue, l'attention doit nécessairement se porter sur les causes de notre infériorité, dont l'une et la principale est certainement l'imperfection et le coût de nos moyens de transports actuels, et je le dis sans hésiter l'imperfection plutôt que le coût.

Nos grandes villes elles-mêmes ont leur aire d'approvisionnement extrêmement restreinte; il est souvent aussi difficile et aussi coûteux de faire venir les fruits, les légumes, le laitage, les fleurs, les œufs de deux lieues que de cinquante. Nos grands chemins de fer ne veulent pas se plier aux petites nécessités des petits transports locaux, peu rémunérateurs ou plutôt onéreux parce qu'on y applique les tarifs des grands transports à longues distances, les seuls que l'on ait eus en vue dans la confection de nos tarifs généraux.

Les chemins de fer vicinaux doivent donc surtout et avant tout être destinés d'abord à rapprocher des villes dans un rayon de 10, 15 et, au plus, 20 kilomètres les villages qui n'y sont actuellement reliés que par des chemins de terre ou des routes pavées, donc à accroître le rayon d'approvisionnement des grands centres et par suite à donner une plus grande valeur aux produits des terres dans ce rayon agrandi; ensuite à rapprocher les villages et les populations écartées des grandes voies ferrées de communication des stations, gares ou haltes où l'on pourra concentrer leurs produits pour les envoyer à peu de frais, aux heures convenables et dans le plus court délai possible, vers les marchés où ces produits peuvent trouver un écoulement productif et rémunérateur.

Les chemins de fer vicinaux sont donc destinés à aider puissamment à l'évolution qui doit transformer notre agriculture pour la mettre à la hauteur des nécessités actuelles, savoir, augmenter la production et diminuer les frais; faire de la viande, du laitage, de la volaille et des produits horticoles et diminuer les frais de cette production en rendant plus faciles, plus rapides, moins coûteux le transport des engrais et des amendements vers

les lieux de production et ensuite des produits vers les lieux de consommation.

Nous l'avons vu plus haut, la grande culture n'est pas moins intéressée que la petite à être dotée de moyens de transports faciles et moins coûteux; nul doute qu'avant longtemps les grandes exploitations agricoles ne se relient aux embranchements vicinaux par des sous-embranchements, mêmes mobiles qui leur serviraient tantôt à récolter les betteraves, par tous les temps, et sans défoncer le sol par les charriages, tantôt à conduire sur les terres, les engrais et les amendements.

Inutile, je pense, de m'étendre davantage sur ce premier point, l'urgence d'une loi qui permette au pays d'être doté de chemins vicinaux ou embranchements agricoles qui exonèrent les campagnes des frais et difficultés de transport, causes les plus tangibles et les plus certaines de la détresse agricole actuelle.

CHAPITRE III.

EXAMEN AU POINT DE VUE TECHNIQUE.

On peut dire *a priori* qu'un coût peu élevé dans l'établissement premier s'impose comme une des conditions premières des chemins de fer vicinaux. Ils ne sont pas destinés à faire habituellement un trafic très pressé, ni très urgent, ni très volumineux, sauf pendant quelques semaines du printemps et de l'automne dans les pays de grande culture intensive.

La vitesse des trains n'y sera jamais très rapide, car leur mérite sera, comme celui des tramways, de s'arrêter souvent pour déposer ou pour prendre des voyageurs et des colis de petit volume.

Ils devront faciliter l'accès des marchés aux petits cultivateurs qui, chaque semaine, y portent leurs denrées, selon les saisons.

Le service le plus convenable pour une population desservie par tel embranchement ne conviendra nullement à telle autre. Ici se sera la population ouvrière qui formera le gros du trafic matinal et du soir; là ce sera un marché à desservir dans le courant de la matinée et de la journée. Ailleurs une fabrique, une carrière ou une mine exigera d'autres conditions, mais comme la longueur de ces embranchements ne dépassera que rarement 8, 10 ou 15 kilomètres, la grande vitesse ne sera que très exceptionnellement une des conditions exigées; sauf là où il s'agira d'atteindre certains trains dans les stations des grands chemins de fer, c'est à peine si la ponctualité sera nécessaire.

C'est assez dire que la plupart de ces chemins de fer ne fourniront que deux, trois ou quatre trains de voyageurs par jour dans chaque sens et que tous admettront les passants qui se présenteront, même sur les trains de marchandises.

Le trafic n'étant pas considérable, il ne peut donc être question de répartir la charge des frais généraux, intérêts, etc., sur de grands capitaux.

Toute autre est la condition des lignes de grand trafic; là c'est tout ce qui fait obstacle à la vitesse ou à la multiplicité des trains qu'il faut écarter à tout prix; la possibilité de faire passer vingt ou trente trains de plus en une journée permet de dépenser avantageusement et fructueusement cent ou deux cent mille francs de plus par kilomètre. C'est la puissance de traction qu'il faut agrandir sur ces lignes, tandis que sur les petites, un peu de force perdue, dans les courbes ou les rampes, ne se répétant pas fréquemment ni sur de grandes quantités, est insignifiante.

C'est pour cette raison que toutes les législations ont donné à la construction de ces chemins des facilités très grandes dans le but de diminuer les frais de premier établissement.

On a permis de les établir sur les routes et les chemins, dans les rues et sur les places des villages, évitant ainsi la perte inutile de deux capitaux, l'un le capital agricole par excellence, le sol cultivable que l'on réduit par les emprises quand celles-ci ne sont pas indispensables, l'autre la dépense inutile de huit, dix ou quinze mille francs par kilomètre à ajouter au coût d'établissement des voies.

Les chemins de fer vicinaux ne doivent pas coûter au delà de *vingt-cinq à trente-cinq mille* francs par kilomètre sans le matériel roulant, ce qui réduit à fr. 2 75 c^s ou fr. 3 30 c^s par jour ce qu'il faut gagner pour payer l'intérêt de cette partie du capital.

Il ne faut donc pas exiger pour ces chemins des soins de parachèvement excessifs. Ils doivent simplement être mis et entretenus en bon état de viabilité. Plus tard, quand ils auront réalisé des bénéfices et des profits, on les améliorera avec leurs produits, on pourra même les parer avec luxe, dans cette condition, sans dommage pour personne et sans compromettre leur avenir.

Il faudra donc permettre l'établissement de rampes assez fortes et de courbes à petits rayons bien que, quand on pourra les éviter, fût-ce au prix d'un accroissement de dépense, il sera toujours mieux de le faire.

Il faudra éviter, dans le commencement, le luxe des constructions fixes en briques, et se contenter de simples abris en planches ou en lattis. La station très fréquentée de Watermael sert depuis vingt ans et n'a certes pas coûté 500 francs. La station balnéaire de Nieuport n'a d'autre abri qu'un vieux wagon couvert.

Elles peuvent servir de modèle aux bâtiments de gares des chemins vicinaux. Au milieu d'une grande ville où la toilette exige plus de soins que dans les campagnes, on se contente pour les tramways bien autrement fréquentés que ne le seront les chemins vicinaux, d'abris en planches très restreints et ils suffisent.

La dépense principale qu'il faudra faire, c'est l'accès dans les stations des chemins de fer existants. Toute l'économie des chemins de fer vicinaux consistera surtout dans la facilité et le bas prix des transbordements. Il faut que dans les stations les voyageurs arrivent à portée des points de départ et d'arrivée et que les marchandises, de quelque nature qu'elles soient, puissent être transbordées de la grande sur la petite voie ou le contraire, aux moindres frais et avec le moins d'avaries que possible. Il faudra sans doute, dans certains cas, établir des moyens de transbordements spéciaux, comme cela existe, du reste, déjà en Angleterre depuis 1832 pour les chemins à petite section du pays de Galles.

L'État et les compagnies concessionnaires auront du reste intérêt à donner à cet égard toutes les facilités désirables ; mais pour éviter les contestations et les pertes de temps en négociations et discussions oiseuses, il sera utile de prescrire certaines règles à cet égard dans la loi. Il en sera de même à l'égard de la faculté nécessaire de pouvoir établir certains chemins vicinaux, le long des voies des chemins de fer principaux, notamment à l'entrée de certaines stations situées dans les agglomérations elles-mêmes. En Angleterre, ce droit et même celui de parcours, et l'usage commun des gares et stations a été prescrit par la loi aux compagnies privées, car c'est l'utilité publique qui est l'objectif des chemins de fer, et non les convenances ou les préjugés de leurs propriétaires, administrateurs ou fonctionnaires. Dans presque tous les cas, une voie étroite sera très facilement installée à côté d'une voie principale à la distance nécessaire, sans gêner en quoi que ce soit le service, et ce, au grand avantage de tous, et principalement à celui de la grande voie qui pourra maintenir des tarifs plus élevés, si les frais de transbordement sont minimes.

CHAPITRE IV.

SYSTÈME D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

J'ai dit plus haut ce que devaient être les chemins de fer vicinaux.

Il ne s'agit pas d'un ensemble de lignes communiquant les unes avec les autres, et permettant de parcourir un vaste territoire sans transbordement, comme sur le réseau principal ; il s'agit de branches séparées, sans connexion directe les unes avec les autres, partant soit d'une station de l'État ou d'une compagnie concessionnaire, soit d'une ville ou d'un bourg pour aboutir à des villages ou hameaux écartés.

Pour être établis économiquement, ces chemins de fer devront être, comme nous l'avons vu, à voie étroite. Dans certains cas, des sous-embranchements se grefferont sur la ligne principale, et même des branches mobiles s'y rattacheront pendant la durée d'une exploitation temporaire, d'une récolte, d'une construction, etc.

Le contrôle, la surveillance d'exploitations qui n'auront entre elles aucun lien, seront extrêmement difficiles s'ils doivent partir d'un seul centre, et porter sur tous les détails de l'organisation.

Ces considérations me portent à croire que s'il est nécessaire de réserver à la *Société nationale* le pouvoir et le droit d'exploiter les embranchements ou certains d'entre eux, ce ne doit être qu'une simple faculté et non à titre d'obligation, de devoir absolu.

Il ne faut pas, dans l'examen de cette partie du problème, comme dans les autres, perdre un instant de vue le but à atteindre, celui de desservir le plus complètement que possible les besoins d'une population déterminée dont les intérêts sont identiques. Ici, il s'agit, par exemple, de relier plusieurs communes du Brabant à Bruxelles, à Louvain, ou à Nivelles ; ailleurs, de relier la Hesbaye ou le Condroz aux lignes existantes qui conduisent aux

grands centres consommateurs ou producteurs; ici, ce sont les voyageurs qui fourniront la recette la plus sûre et la plus abondante; là, c'est la marchandise et même, telle marchandise qui exige des wagons spéciaux, des installations et des moyens de chargement particuliers. Dans certains cas, il s'agit de décider que le matin il doit y avoir trois trains de voyageurs successifs, et qu'il faut aller vite; ailleurs, qu'il faut en supprimer un et aller lentement. Voit-on ces intérêts multiples si divers, si capricieux même, livrés à une direction unique, partant d'un seul bureau central placé à Bruxelles au lieu d'être décidé sur place par un entrepreneur responsable ?

Non seulement ce serait difficile, même dans le cas où l'exploitation d'un chemin de fer pourrait être organisée mécaniquement comme un ouvrage d'horlogerie, mais il faut prévoir les besoins journaliers, instantanés même, qui se produiront aussi variés que possible à la même heure, au même instant sur tous les points du pays. Comment répondre aux réclamations simultanées de cent exploitations éloignées, si toute direction doit partir d'un seul centre ?

C'est là une des grandes faiblesses de l'exploitation de grands réseaux par une seule direction; aussi, en Angleterre, laisse-t-on, dans les administrations qui exploitent un grand nombre de branches, une très grande autonomie à chacune de celles-ci.

Il devra en être de même en Belgique pour les chemins de fer vicinaux, si la *Société nationale* voulait en conserver la direction générale. Car non seulement les mêmes règles ne sont pas applicables partout, mais pour faire produire à une exploitation de cette nature toute l'utilité et tout le produit qu'elle peut donner, il faut se prêter aux besoins divers et changeants de la population. Tels jours trois trains suffisent à tous les besoins; tels autres jours il en faut cinq, sept, quinze, à l'occasion d'une foire, d'une kermesse, d'un concours ou d'une autre cause. Ces choses doivent se décider à l'instant, sur place, sans hésitation, ni retard. Tout le profit d'une année peut être assuré par quelques journées productives, saisies pour ainsi dire au vol.

Il est certain que, si l'on prend des voyageurs, de petits colis et même parfois des wagons et des trains de wagons tout le long de la route, ou au croisement des chemins, on ne pourra distribuer des coupons d'après le système actuel. Il faudra avoir recours au système des tramways, distribuer et faire payer les coupons en route. Il faudra adopter un système de tarifs plus simple, celui par zone par exemple et même différentiel selon la direction et les distances, faisant payer proportionnellement moins pour les parcours intérieurs, ou pour les longues distances, que pour les courtes.

Chaque embranchement doit avoir sa liste, peu compliquée du reste, de prix, et il n'est ni désirable ni possible qu'un tarif, basé sur une règle unique, établisse le prix des parcours sur tous les embranchements. Chacun, d'après moi, devra régler le prix du service rendu.

Or, sur les chemins vicinaux, tous les parcours seront nécessairement courts. De plus, le nombre des voyageurs sera beaucoup plus restreint que sur les grandes lignes aboutissant à de grands centres populeux, où le commerce, l'industrie, les affaires et les plaisirs attirent sans cesse du monde.

Ce que je dis des voyageurs s'applique *a fortiori* aux marchandises qui doivent être remuées, chargées ou déchargées, et qui parfois exigent des installations et des engins particuliers pour être transbordées, ou être mises à l'abri des intempéries. Le voyageur se meut et s'embarque lui-même, sans frais spéciaux, sinon le véhicule dans lequel il est transporté, tandis que la marchandise exige des frais, dès qu'il faut seulement la changer de place.

Il est donc, d'après ces données, théoriquement et pratiquement impossible de transporter à aussi bas prix à courte qu'à longue distance.

Les chemins de fer vicinaux transporteraient donc à perte s'ils adoptaient les tarifs kilométriques de l'État, calculés sur de longues distances.

Par contre, il faut aussi observer, que s'ils exigeaient des tarifs trop élevés précisément parce que les distances sont courtes, ils chasseraient la clientèle la plus nombreuse et la plus productive, c'est-à-dire l'ouvrier et le petit commerçant ou fabricant qui sont plus ménagers de leur argent que de leur temps et de vêtements de minime valeur.

Il y a dans ces faits une double garantie naturelle que les tarifs ne seront pas abaissés arbitrairement, ni élevés au-dessus de la limite où ils chasseraient la clientèle. Il faut savoir se contenter de cette garantie et ne pas inscrire dans la loi des clauses léonines, inutiles, dont on peut abuser.

Je ne pense pas que, pour les voyageurs, il soit nécessaire d'adopter le système des trois classes. Deux suffisent pour ces courtes distances, inutile de compliquer le matériel et les livrets. La première classe devrait payer au moins le double de la seconde.

Je crois aussi, les coupons devant être délivrés sur le parcours, et les voyageurs recueillis et déposés presque partout, que le tarif doit être établi par zones, tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Par exemple :

De 0 à 5 kilom.	1 ^{re} classe,	50 centimes,	2 ^{me}	15.
De » à 5	»	40	»	» 20.
De » à 10	»	70	»	» 35.
Au delà	»	fr. 1,00	»	» 50.

Des poteaux indiquent clairement où la zone commence (1^{re} dans un sens, 4^{me} dans l'autre).

Les petits colis doivent être taxés uniformément pour tous les parcours, le tarif comprenant la réception, la délivrance à certains points de la route où il y aurait des gens pour les donner ou les recevoir. Par exemple :

15 centimes	jusques 1 kilog.	ou 25 décim.	cubes.
20	»	5	» 50
50	»	25	» 100

Pour les marchandises au poids, les tarifs devraient comprendre distinctement, mais à part, les frais terminaux, c'est-à-dire le chargement et le déchargement, de façon à donner à l'expéditeur ou au destinataire la faculté de s'en exempter en procédant lui-même ou par ses agents à ces opérations.

C'est le peu de fixité qui règne à ce sujet en Angleterre, qui soulève les

plus vives critiques du commerce et de l'industrie contre les tarifs prélevés pour ces services par les compagnies. Mais s'il paraît injuste de faire peser sur le transport à cinq, six ou huit kilomètres de distance, des frais de transbordement égaux à ceux qui sont exigés pour un transport à cent ou deux cents kilomètres, il n'en est pas moins vrai que cette égalité existe et que des chemins de fer peu étendus, comme le seront les chemins vicinaux, ne pourront pas transporter au même prix que des lignes étendues, et ayant à desservir un trafic assez vaste pour occuper son personnel toute la journée et tous les jours.

Les chemins de fer locaux seront sujets à des intermittences d'activité de trafic beaucoup plus grandes que les chemins de fer d'intérêt régional ou général, où les intermittences se compensent en quelque sorte et maintiennent une espèce de constance dans les niveaux de trafic; et encore y a-t-il dans les grandes exploitations des saisons relativement mortes comparées à d'autres.

Les compagnies américaines et anglaises, peut-être aussi les françaises, à un degré moindre, cherchent à conserver l'activité du trafic de leurs lignes en accordant des réductions notables aux transports qui se font pendant les saisons mortes; aussi parviennent-elles, au moyen de ces réductions, à faire faire, en morte saison, des transports considérables de marchandises qui peuvent se conserver sans soins, lorsque la réduction des frais de transport est supérieure aux frais d'emmagasiner et à l'intérêt du capital représenté par une marchandise inerte.

Il serait utile et favorable aux intérêts de l'agriculture, du commerce, de l'industrie, comme à ceux des chemins vicinaux eux-mêmes, de laisser aux exploitants une certaine latitude de ce genre et de leur laisser, entre certaines limites maxima et minima à déterminer, dans les cahiers des charges, la faculté d'activer les transports en saison morte par des réductions de tarifs, dont les chemins de fer de l'État profiteraient les premiers, puisqu'ils seraient presque dans tous les cas les grands canaux qui fourniraient ou recevraient ces transports.

D'ailleurs ces questions de tarifs si importantes pour le travail d'une part, et pour le succès des entreprises de transport, de l'autre, sont avant tout des questions d'étude pratique sur les faits.

En théorie ils devraient se régler, comme le prix du pain, par l'offre et la demande, avec la limite naturelle du prix de revient comme minimum et le maximum que permet la concurrence possible, concurrence que ne redoutent guère les grands chemins de fer, mais qui sera très fréquemment employée contre toute exagération de tarifs de chemins peu étendus où le fermier, l'industriel pourront continuer l'expédition de leurs produits ou des objets de leur consommation par les moyens actuels, c'est-à-dire par axe si les chemins de fer vicinaux ne leur donnent pas des avantages sérieux et positifs.

Il n'y a donc, à mon avis, aucun danger à laisser à la Société nationale composée des intéressés eux-mêmes, c'est-à-dire des représentants des communes des provinces et de l'État, une latitude, à l'égard des tarifs, beaucoup plus grande que ne la possède l'administration chargée de l'exploitation des lignes de l'État ou des compagnies concessionnaires.

Les tarifs ne doivent pas être uniformes sur tous les chemins; là où l'exploitation coûte davantage, il faut qu'ils permettent de rentrer dans les frais.

C'est ici surtout que se voit bien l'importance capitale d'un établissement peu coûteux. Si le kilomètre ne coûte que 30,000 francs, par exemple, c'est-à-dire 1,550 francs par an pour l'intérêt et l'amortissement, il suffira d'une recette kilométrique de fr. 3 70 c^a par jour pour subvenir à cette dépense, et si l'on obtient une exploitation à forfait, à raison de 1,850 à 2,250 francs par kilomètre, y compris l'entretien de la ligne, soit fr. 6 30 c^a par jour et par kilomètre, les dépenses seront couvertes par une recette de 10 francs par jour et par kilomètre, soit 3,650 francs par an, c'est-à-dire moins du dixième des recettes sur l'ensemble des lignes de l'État qui se sont élevées en 1881 à fr. 59,916 76 c^a par kilomètre exploité.

La dépense sera, en proportion de la recette, plus élevée que celle de l'État puisqu'elle atteindrait 2,250 sur 3,650 francs, cela est inévitable dans une exploitation aussi morcelée; seulement si les recettes s'élèvent à 5,000, 6,000 ou 7,000 francs par kilomètre, ce qui n'est pas impossible pour la plupart des embranchements, la dépense ne s'accroîtra pas dans la même proportion et le bénéfice net peut s'accroître beaucoup plus rapidement que pour les lignes qui ont exigé un grand capital d'établissement premier.

CHAPITRE V.

SYSTÈME FINANCIER.

J'aborde la partie la plus importante et la plus ardue de ce rapport.

Le projet de loi semble au premier abord, n'avoir pour objectif principal que la solution de cette partie du problème en visant presque exclusivement la formation d'une *Société nationale* chargée de recueillir les capitaux nécessaires avec le triple concours des communes intéressées, des provinces et de l'État.

C'est une solution absolument originale et qui n'a de modèle nulle part, que je sache, si ce n'est dans quelques concessions anglaises où les corporations urbaines et les comtés ou corps ruraux ont été autorisés à s'associer aux intérêts privés pour réunir les ressources nécessaires à l'établissement de la voie ferrée, comme ils l'avaient été antérieurement pour la création des routes pavées ou macadamisées, ce qui, au fond, est la même chose, le chemin de fer n'étant que le perfectionnement de la route pierrée, comme celle-ci était le perfectionnement du chemin primitif tracé par monts et vallées, avec cette seule différence que le pouvoir moteur est donné en monopole.

Nous avons vu comment les américains du Nord procèdent pour créer leurs embranchements locaux, qui, plus tard, se soudant les uns aux autres, ont formé quelques-unes des grandes lignes qui traversent leur vaste continent dans tous les sens. Les propriétaires souscrivent des actions et donnent leur terrain et leur bois en paiement; parfois il s'est trouvé, par le succès de l'entreprise, qu'ils avaient vendu leurs terrains et leurs bois à un prix très avantageux, bien que n'ayant reçu que des papiers, d'abord sans valeur, en

échange; d'autres souscrivent pour de l'argent et avec le concours des Banques et du crédit, les promoteurs parviennent à établir à très bas prix une route qui donne de la valeur aux terres qu'elle traverse en permettant l'exportation rapide et peu coûteux des produits vers les lieux de consommation. Certains de ces embranchements ont non seulement doublé et même triplé en quelques années la valeur vénale des capitaux directement engagés, mais encore doublé et triplé la valeur vénale du territoire qu'ils reliaient aux marchés et aux centres de population.

Dans certains cas les corporations urbaines qui sont constituées, en Amérique comme en Angleterre, sous forme de Sociétés, par des chartes spéciales qui définissent leurs droits et leurs pouvoirs, sont intervenues par l'octroi de terrains pour les stations, les ateliers, les quais d'abordage des bateaux à vapeur pour mettre la navigation en rapport direct et économique avec les moyens de transport sur terre. Toutes les forces sociales s'y réunissent donc pour assurer le plus large développement de la vicinalité ferrée⁽¹⁾.

En Angleterre le même but est atteint par des procédés différents dans la forme, mais identiques au fond.

Les particuliers s'engagent à fournir les capitaux nécessaires sous forme de terrains, d'argent ou d'autres valeurs. Le *Board of trade*, puis la Chambre des communes examinent et décident s'il y a lieu d'accorder l'autorisation demandée, celle-ci fixe et précise les conditions de son autorisation, notamment le *maximum* du capital à employer, le *maximum* des péages, et le minimum des trains journaliers.

Les Compagnies intéressées à la construction des embranchements sont presque toujours autorisées par la Législature à y intervenir financièrement.

Chacune de ces concessions est régie par une loi particulière et spéciale, résolvant les difficultés locales, variant même dans l'énumération et le taux des tarifs; il est donc fort difficile de dire quelles règles générales ont présidé à l'octroi de ces concessions.

Je vois par le rapport annuel de l'année 1880, présenté par le *Board of trade*, que sur 219 concessions de chemins de fer en Angleterre et Galles 36 sont louées et 74 exploitées par d'autres Compagnies. La plupart, vu leur petite longueur, sont des embranchements locaux.

Les comptes rendus ne distinguent pas les recettes ni les dépenses de ces lignes secondaires de celles des lignes principales avec lesquelles elles sont exploitées; il faudrait rechercher dans les comptes particuliers de chaque Compagnie ce qu'elles payent pour la location ou quelle part elles donnent du produit des lignes exploitées. Cette recherche serait trop longue et ne donnerait probablement pas de résultats très utiles.

Il est toutefois à remarquer que l'intervention des grandes Compagnies dans le capital des petits embranchements a été accordée à la condition d'une construction à largeur ordinaire des voies; aussi voyons-nous que la plupart de ces lignes sont très coûteuses (de 100,000 à 200,000 fr. et plus par kilom.). Quelques-unes, comme le *Metropolitan* et *Metropolitan district railways* qui

(1) 1^{re} Conclusion de la commission des chemins de fer vicinaux.

ont une longueur de 35 milles ensemble, ont exigé un capital de 8,000,000 sterling, 200 millions de francs, soit plus de 3,600,000 francs par kilomètre. Les actions ont cependant produit de 4 à 4 $\frac{1}{2}$ p. o/o.

Peu de ces embranchements ont coûté moins de 100,000 francs par kilomètre, car la plupart sont à la voie normale ordinaire, et ne peuvent traverser les routes, canaux et autres voies publiques qu'au-dessus ou par-dessous, la loi anglaise ne permettant les passages à niveau que pour les chemins de campagne. En fait, ce sont des prolongements des chemins de fer de grande communication, construits pour faciliter le service de ceux-ci.

En France, le régime n'est pas encore définitivement établi. L'État voudrait obliger les grandes Compagnies à construire et à exploiter les embranchements situés dans leurs régions, mais les Compagnies résistent afin d'avoir l'occasion de se faire allouer par l'État les subsides les plus forts possible. Elles semblent surtout désirer être déchargées de l'obligation d'exploiter, d'autre part elles craignent, comme l'État, ou plutôt comme l'administration en Belgique, que l'on ne parvienne, au moyen des chemins vicinaux à section étroite, en les soudant, à susciter des concurrences à leur monopole. En attendant, les années s'écoulent et l'on ne fait rien ou peu de chose ⁽¹⁾.

Soyons certains d'avance qu'en France, c'est l'État qui payera, et que les Compagnies seules en profiteront, dussent-elles imposer à la population leur exploitation tracassière et onéreuse.

Dans les autres pays, on a fait des lois qui entourent les concessions de chemins secondaires ou d'intérêt local, de tant d'entraves et de formalités, que rien ou presque rien ne s'y fait, sauf en Italie toutefois, où, par la loi, l'État s'engage à payer environ les $\frac{3}{4}$ de la mise de fonds.

En Belgique, si l'on avait laissé faire, comme en Amérique, on peut croire qu'un certain nombre d'embranchements se seraient construits ou auraient été commencés, mais dans des conditions très défavorables pour le succès ultérieur, comme l'a prouvé l'exemple des tramways, qui ont occasionné tant de ruines.

Les faiseurs d'affaires auraient essayé de s'emparer des bonnes ou même des mauvaises lignes, uniquement en vue de l'agiotage sur les actions et les obligations. C'eût été une nouvelle édition agrandie et non améliorée de la fièvre des Panoramas. C'était à qui en ferait, pour battre monnaie, se faire payer des commissions, faire des marchés plus ou moins sérieux avec des établissements, pour agioter sur ces promesses de contrats, et quand des intérêts suffisants sont engagés, s'en servir pour monter l'opinion publique et forcer l'État à reprendre, à des conditions élevées, de mauvaises lignes inachevées d'une exploitation onéreuse, sinon ruineuse.

L'histoire de certains tramways a suffisamment édifié le public à cet égard, et a pesé considérablement sur l'opinion et sur le législateur de 1875.

Mais le pays ne peut se contenter d'une législation qui, pour empêcher l'agiotage sur les chemins secondaires ou vicinaux, arrête et rend impossible la construction économique et profitable de ceux-ci.

(1) Ceci était écrit avant les conventions de juin dernier avec les compagnies du Nord, de l'Est, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi et Orléans.

Il faut sortir de cette impasse.

Plusieurs moyens sont possibles et praticables.

La loi peut déclarer que quiconque réalisera certaines conditions définies, les mêmes pour tous, absolument soustraites à tout arbitraire administratif sous prétexte de concession, d'approbation des plans ou autres, conditions indépendantes des coteries ou organisations politiques quelconques, sera déclaré concessionnaire pour un terme de soixante-six à quatre-vingt-dix ans, s'il remplit exactement ces conditions et qu'il sera passible de pénalités également définies, mais rigoureusement appliquées s'il ne les remplit pas.

Dans ce système l'intérêt privé serait le moteur, il s'efforcerait de mettre en action l'intérêt local ou communal, celui des propriétaires des usiniers, des marchands, des capitalistes; mais il est probable qu'avant d'avoir mis tout ce monde d'accord, les uns se fatigueraient, se dégoûteraient, chercheraient mieux et que l'affaire courrait grand risque d'échouer sur quelque banc de sable administratif invisible, avant d'être entrée au port.

La tendance fatale serait d'exagérer le capital, et, par suite, de rendre improductifs même les meilleurs embranchements, à moins d'appliquer le système anglais qui fixe le capital et ses divisions par la loi sans qu'il soit possible d'y rien changer sans une loi nouvelle.

C'est en vue de parer à ces difficultés qu'un financier des plus habiles et bien au courant des manières de procéder de ses compatriotes, a suggéré l'idée d'une *Société nationale*, qui serait composée exclusivement de représentants d'êtres moraux : communes, provinces et État; société qui, n'ayant aucun intérêt personnel ni privé en perspective, ne donnerait pas prise à l'agiotage, et qui ne consentirait à aucune exagération factice dans les prix des fournitures ou d'exécution des travaux.

Il était encouragé dans la poursuite de cette idée par le succès remarquable de la Société du Crédit communal, établie sur les mêmes bases que celle qu'il avait en vue pour l'établissement des chemins de fer d'intérêt local; il avait vu l'administration et les membres du conseil général ainsi que les assemblées générales de cette Société défendre avec beaucoup plus de soin et de connaissance de cause que les assemblées générales d'actionnaires, les intérêts qui leur étaient confiés et il s'est dit, et la Commission des chemins de fer vicinaux a partagé son avis, qu'une organisation du même genre soustrairait la construction des chemins de fer locaux aux péripéties diverses qu'entraîne la compétition, l'esprit de spéculation et l'intérêt personnel qui mettent bientôt en jeu toutes les ressources de l'intrigue, en faisant intervenir ici les compétitions d'opinion et des partis politiques, là les compétitions locales, ailleurs les jalousies et compétitions personnelles, pour aboutir en fin de compte, le plus souvent, à ne rien faire ou à faire mal, chèrement, sans l'esprit d'ordre et de suite qui doit présider à des entreprises qui ne sont pas terminées, qui ne font que commencer quand les travaux de premier établissement sont finis.

Il y avait une troisième solution à proposer, c'était de confier à l'État, constructeur et exploitant des grandes lignes de chemins de fer, l'exécution et l'exploitation des chemins vicinaux.

Personne n'a pu arrêter un instant sa pensée sur cette solution en présence des résultats donnés par l'exploitation des grandes artères de la circu-

lation et des exigences toujours croissantes du public vis-à-vis d'une administration publique.

Si l'État était chargé de construire les chemins de fer vicinaux, non seulement toutes les communes, mais tous les hameaux de la Belgique se précipiteraient à la fois pour en obtenir l'établissement sur leur territoire, non pas dans les conditions les plus économiques ni les plus productives, mais cherchant surtout et avant tout les avantages immédiats, c'est-à-dire, la vente des terrains à hauts prix, les travaux les plus dispendieux, l'exploitation la plus coûteuse. Partout on demanderait la voie large, des trains complets et nombreux; on mépriserait les voitures ou omnibus à vapeur, et on repousserait la traction à chevaux là où elle est plus économique. L'uniformité règnerait sur tous les points du territoire, car l'impulsion, la direction serait une et ne pourrait, sans tomber dans le désordre, ni laisser faire, ni laisser passer.

Le royaume d'Italie, où, d'après les documents que l'honorable M. Genala, le rapporteur de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, a bien voulu me communiquer avec un empressement dont je le remercie cordialement ⁽¹⁾, il n'y a pas encore de loi spéciale sur les chemins de fer vicinaux proprement dits; on a obvié à ce danger en adoptant, en 1879, une législation pour l'établissement d'un réseau de voies ferrées, comprenant des lignes d'une étendue depuis 4 jusque 521 kilomètres et ensemble 2,070 kilomètres dont 1,154 k. de lignes de première catégorie, déterminant les lignes, leur longueur et les sommes que l'État, les provinces et les communes devaient y consacrer.

Celles-ci s'élevaient à 971,605,470 francs pour la part contributive de l'État et à 115,714,930 francs pour celle des provinces et des communes, total 1,087,320,400 francs.

En France, où l'on n'a pas pris cette sage précaution, on a vu le plan Freycinet partir d'une dépense prévue de trois milliards et demi, pour arriver, par les exigences locales en trois ou quatre années, à plus de huit milliards. Non seulement parce que l'on a de toutes parts demandé des chemins de fer qui n'exigeaient aucun sacrifice de la part des intéressés, mais encore parce que les devis primitifs ont été considérablement dépassés dans l'exécution.

C'est pour éviter ces dangers pour le Trésor public, et pour la fortune nationale, et pour ne pas tomber dans la faute plus grande encore de faire servir les ressources fournies par tous à l'avantage de quelques-uns, que le Gouvernement s'est rallié à l'idée d'une Société nationale composée des communes et des provinces directement intéressées dans les chemins vicinaux réclamés, et de l'État comme souscripteur ou garant selon qu'il souscrira des actions ou qu'il garantira l'intérêt et l'amortissement des obligations émises.

Le Ministre des Finances a espéré, par cette combinaison, atteindre le but poursuivi, celui de restreindre l'exécution aux seuls embranchements vicinaux dont l'utilité serait constatée *par la souscription par les communes intéressées du nombre d'actions suffisant pour assurer la construction et l'exploitation de la ligne à concéder* (art. 19).

(1) Depuis que ces lignes ont été écrites, ce membre distingué du Parlement italien est devenu Ministre des Travaux publics.

Toutefois les provinces et l'État peuvent souscrire à la décharge des communes et, dans ce cas ils sont titulaires des actions qu'ils ont souscrites.

C'est ce dernier paragraphe qui rouvre la porte au danger, signalé dans les sections et dans la section centrale, de voir se renouveler l'abus des influences politiques et autres que j'ai déjà signalées comme ayant amené la situation défavorable de nos chemins de fer d'intérêt général.

Il faudrait donc, tout au moins, limiter strictement à une part fixe par kilomètre, non pas proportionnelle à la dépense, comme pour les chemins vicinaux, mais à une somme maxima par kilomètre, par exemple, 5,000 ou 10,000 francs sans que cette intervention puisse être dépassée sans le vote d'une loi spéciale, tandis que l'intervention de la province ne s'explique guère en principe puisque les provinces n'exploitent pas de chemins de fer et ne peuvent guère avoir de chances de récupérer indirectement les avances qu'elles pouvaient faire si les embranchements restaient improductifs; mais en tous cas, le concours de la province devrait être limité à la moitié au plus de celui de l'État.

J'ai indiqué les chiffres ci-dessus d'une façon empirique afin d'appeler l'attention sur l'objet de mes remarques, mais il est possible et même facile d'établir, par chiffres raisonnés et basés sur les faits, la mesure de l'intervention plus ou moins nécessaire de l'État ou des provinces dans la construction des chemins de fer vicinaux, surtout de ceux qui seraient des affluents aux chemins de fer exploités par l'État (amendements, art. 4).

Si l'on met à part le matériel d'exploitation pour ne considérer que le moyen de viabilité par voie ferrée, c'est-à-dire la route en elle-même, trois éléments entrent dans son établissement dont deux variables et le troisième fixe ou à peu près. Les deux premiers sont l'acquisition des terrains et le nivellement de l'assiette de la voie ferrée, c'est-à-dire l'établissement du terre-plein, comprenant terrassements et travaux d'art pour la voie, les gares et les stations.

Le troisième, c'est la voie elle-même comprenant le ballastage, les traverses, les rails et la pose de la voie.

Pour cette dernière partie on pourrait trouver des entrepreneurs à forfait, pour toutes les parties du pays, pourvu que le poids et le modèle d'assemblage des rails soit spécifié, le nombre et la dimension des traverses, la longueur des évitements et l'épaisseur du ballast, à un prix kilométrique à peu près uniforme.

Il n'en est pas de même des deux premières éléments. Si l'on doit acquérir tous les terrains nécessaires à l'établissement d'un embranchement et si à l'approche des villes, des villages, des hameaux ou des stations, il faut exproprier des maisons, des jardins, des vergers, des enclos ou des terres en plein champ, le kilomètre de terrain pour établir l'assiette de la voie peut coûter, même dans les Ardennes et dans la Campine, des sommes considérables et se chiffrant par quinze ou vingt mille francs par kilomètre, même pour un chemin à voie d'un mètre. Car si l'assiette d'un chemin de fer d'un mètre, à simple voie, n'est, en terrain plat, que de 4^m,60 à 5 mètres, elle s'élargit rapidement dès que l'on entre en déblai ou en remblai de 1, 2, 4 ou 6 mètres de profondeur; il faut des banquettes, des contre-fossés, des talus et une bande de terrain en surplus de 0^m,50 au moins, si l'on est en terrain argileux, sablon-

neux, marneux ou limoneux, comme c'est le cas dans une grande partie du pays.

La construction des chemins de fer vicinaux, si elle devait se faire généralement dans ces conditions, serait très onéreuse, et, par suite, il faudrait y exiger des péages élevés, ce qui ne compenserait certes pas la perte, pour la production agricole et horticole, de terres, prés et jardins qui seraient occupés, coupés, morcelés par la construction à travers champs des chemins de fer vicinaux.

Aussi est-ce l'établissement sur les voies publiques, sur les routes, chemins et même des sentiers que tendent à favoriser la plupart des législations citées plus haut et que nous devons favoriser, surtout en Belgique où la population est plus dense et où le territoire cultivable est très limité.

Le moyen le plus certain et le plus pratique de favoriser l'emploi de la voie publique à l'assiette des chemins de fer vicinaux, c'est de payer, la partie cédée, en actions de la *Société nationale*, à tant par kilomètre de longueur, par exemple, 6 à 10,000 francs. Le chiffre serait d'ailleurs assez indifférent au fond, car ce serait en réalité des parts de propriété, dont la valeur se mesurerait aux produits nets réels.

Le nivellement de la voie est aussi un élément très variable du coût des chemins de fer; si le terrain est ondulé, s'il faut ramener les pentes et les rampes de la voie à ce qui est exploitable en toute saison et par tous les temps; il peut se trouver des cas où il y ait, sur une partie d'un embranchement reconnu utile et productif, des travaux extraordinaires à faire. Il est fort naturel et raisonnable au point de vue de la justice distributive pure et de l'économie politique la plus stricte, qu'une population ne soit pas punie pour cause des accidents du territoire qu'elle habite et qu'elle soit mise sur un pied d'égalité au moins relative avec des populations mieux favorisées sous le rapport des accidents du sol.

Il me paraît donc équitable que l'État et même la province interviennent, dans ce cas, pour une partie de l'excédent des travaux à faire pour obtenir une voie exploitable. Est-ce mille francs ou dix mille francs par kilomètre? Il est facile d'établir des règles fixes à cet égard qui mettent le Trésor à l'abri des spéculations locales ou des hautes combinaisons politiques ou électorales des cantons ou arrondissements intéressés.

Si l'on déclare *a priori* inexécutable, sans une loi spéciale, toute ligne qui coûtera plus de 40,000 francs de construction, terrassements et voie comprise, par kilomètre, on aura déjà établi une règle équitable et juste. Cela n'empêchera pas, plus tard, lorsque l'expérience aura parlé et que l'on pourra baser les calculs sur les faits acquis, d'étendre ce maximum à 50,000 ou 60,000 francs par kilomètre.

Naturellement, il sera toujours permis à la population intéressée de faire les prestations en terrain, travaux, matériaux ou charrois qui ramèneraient le coût d'un embranchement vicinal qu'elles réclameraient au taux au delà duquel l'État ni la province ne pourraient plus intervenir et l'on pourrait même déclarer dans la loi ou dans les arrêtés ou règlements d'exécution que ces prestations seraient payées au moyen d'actions de dividende ou autres combinaisons du même genre, rentrant ainsi dans le système américain des

prestations en terrain ou en matériaux payés parfois très largement par les bénéfices réalisés.

De ce que je viens de dire au point de vue de la dépense d'établissement découle, selon moi, la constitution du *capital social* des chemins de fer vicinaux sur des bases naturelles, vraies et solides. Il doit être composé de trois parties correspondant aux éléments naturels que je viens d'énumérer. L'infrastructure : terrains, travaux d'art et de terrassements; la suprastructure : voies, garages, évitements, stations, enfin le matériel de traction et de transport.

La voie de fer, les évitements et le matériel fixe des stations, y compris les bâtiments indispensables, sont la partie périssable de l'établissement, ils doivent être représentés par des OBLIGATIONS amortissables dans un délai à fixer, disons soixante-six ans ou davantage.

L'infrastructure : terrassements, travaux d'art, y compris les bâtiments en briques ou en pierres de taille, sont la partie immobilière de l'établissement qui doit être représentée par les *actions* ou parts ordinaires participant aux bénéfices sociaux, toutes charges et frais généraux, y compris l'intérêt des obligations, étant acquittés. Cette partie du capital est, de sa nature, perpétuelle.

Les prestations extraordinaires faites par les habitants, usiniers, propriétaires ou autres, y compris la fourniture des terrains leur appartenant, ou des mises de fonds pour suppléer à l'excédent de la dépense, ainsi que nous l'avons dit plus haut, peuvent être payées, soit au moyen d'actions *privilegiées*, rachetables par les communes, recevant un dividende avant les actions ordinaires et remboursables sur les produits soit sur une part fixée des produits nets.

Quant au capital représentant le matériel du transport, les installations mobiles de l'exploitation, ainsi que le fonds de roulement nécessaire, il doit être considéré à part et être fourni par les entrepreneurs de transport en particulier, ainsi que je l'ai expliqué plus haut dans une autre partie de ce rapport.

Le matériel roulant et de traction doit être considéré exactement au même point de vue que le même matériel sur les routes, rues et chemins ordinaires, où il n'est jamais la propriété des concessionnaires de la voie.

Est-il en effet jamais entré dans l'esprit de personne de faire figurer dans le capital des routes, celui nécessaire à les pourvoir de diligences, d'omnibus, de camions, de leurs chevaux et de leurs bâches?

Pourquoi donc faire entrer cet élément, extrêmement variable, dans le capital fixe des chemins de fer vicinaux? Il ne devrait pas même faire partie du capital des grands chemins de fer.

C'est la part qui doit être attribuée à l'intervention de l'industrie et de l'initiative privées selon la première conclusion de la commission des chemins de fer vicinaux.

Au point de vue purement financier, c'est un avantage considérable d'abord de diminuer le capital nécessaire à l'établissement des voies ferrées vicinales et même des autres, ensuite à le répartir entre des catégories diverses d'intéressés.

Si la moyenne des frais d'établissement des voies ferrées est reconnue être de 40,000 francs par kilomètre, dont 20,000 à 22,000 francs pour la voie ferrée, 5,000 francs pour les haltes et stations, 6,000 à 10,000 francs pour les

terrains et 4,000 à 6,000 francs pour les terrassements et travaux d'art, et 1,000 à 1,500 francs pour études et plans, il sera plus facile de faire prendre des obligations à 4 p. %, émises dans le système du projet de loi, s'il n'y en a que pour 18,000, 20,000 ou 22,000 francs par kilomètre, que s'il y en a pour 40,000 francs ou davantage. Cela tombe sous le sens et est conforme à la pratique journalière des affaires. C'est un prêt sur une hypothèque de valeur double.

N'est-il pas juste et naturel, en effet, que le terrain de la voie et des halles, des gares ou stations soient représentés par des actions de propriété qui servent de garantie matérielle aux obligations, comme dans les Sociétés commerciales ordinaires ?

Enfin, serait-il juste de faire servir le matériel d'exploitation qui doit être mobile, transférable d'une ligne à l'autre, selon les besoins d'une exploitation sage, rationnelle et économique, de garantie matérielle aux obligataires de la Société ou des lignes particulières ?

D'autre part, les communes souscriront plus facilement des annuités de 800 ou de 1000 francs par kilomètre, c'est-à-dire de 2,000, à 4,000 francs par an et par commune, dans le plus grand nombre des cas, et dont il sera facile d'apercevoir le peu de poids, lorsque des entrepreneurs d'exploitation viendront d'avance offrir 1,500, 2,000 ou 4,000 francs de revenu fixe pour l'exploitation de leur ligne, tandis que d'autres offriront un partage dans les recettes, ou d'autres combinaisons financières que la Compagnie nationale aura à apprécier. Car c'est là qu'aboutira inévitablement toute proposition d'intervention de l'initiative privée dans l'exploitation des chemins de fer vicinaux.

D'autre part, n'ayant plus à souscrire que des actions payables, partie en nature sous forme de terrains, de chemins, de rues ou de matériaux, ou en argent, pour travaux et pour une somme restreinte, actions sur lesquelles elles pourront obtenir des avances, soit directement par les particuliers, propriétaires, ou autres, soit par l'intermédiaire de la *Société nationale*, les communes souscriront beaucoup plus facilement les 12, 15 ou 20,000 francs qui seront nécessaires, si elles veulent obtenir les avantages notables et considérables que leur offriront les chemins de fer vicinaux, que si on leur demande une souscription pour 40,000, 80,000 ou 100,000 francs. Dès que l'expérience aura pu démontrer la réalité des avantages obtenus, bien des communes s'aventureront à souscrire, même pour des lignes qui seront jugées improductives pendant un certain nombre d'années ; cela aura surtout lieu, là où il y aura des usines ou des exploitations d'une certaine importance. Les propriétaires de ces établissements et même les propriétaires fonciers de peu d'importance reconnaîtront l'avantage de ces moyens de communication, et y souscriront des actions à la décharge des communes, ou garantiront à celles-ci l'intérêt des actions qu'elles placeront chez des banquiers, notaires ou capitalistes, pour en obtenir momentanément des fonds.

On a compris par les développements que j'ai cru devoir donner à cette partie de mon rapport, qu'une condition est indispensable pour assurer d'une part le succès des chemins de fer vicinaux, et pour garantir de l'autre, l'État, les provinces et les communes contre les entreprises de la spéculation privée ; c'est de fixer sans parcimonie, mais sans largesse, d'une façon légalement infranchissable, les limites de l'intervention de l'État et des provinces

dans leur création. De désintéresser complètement l'État dans leur exploitation autrement que par le trafic nouveau et considérable que ces embranchements apporteront, cela ne peut faire de doute un seul instant, aux lignes principales, si l'administration des chemins de fer exploités par l'État n'y appose pas une réglementation prohibitive, sous toutes sortes de prétextes, ou ne cherche pas à prélever des taxes, redevances ou tributs qu'il faudra à mon sens, prohiber absolument, sinon par la loi, au moins par le règlement général d'exploitation.

En résumé, il doit être entendu et stipulé qu'aucun chemin de fer d'intérêt local ne sera entrepris ou patronné par la *Société nationale*, s'il coûte plus de 40,000 francs par kilomètre, ou si, devant coûter davantage, la différence n'est fournie en souscriptions ou en subsides par les particuliers intéressés, y compris l'administration des chemins de fer de l'État qui peut avoir un intérêt immédiat et direct à favoriser par un subside ou une souscription spéciale, l'établissement d'un affluent qui lui apporterait sur 100 ou 200 kilomètres de parcours un trafic nouveau et important.

Cette barrière solidement établie, il faut laisser, dans les limites indiquées, beaucoup de liberté et de latitude pour l'exécution si l'on veut obtenir l'économie en même temps que la bonne exécution.

Pas d'intervention inutile ou exagérée d'administrations incompétentes ou sans intérêt.

L'industrie privée établit des chemins de fer dans ses établissements, ses carrières, ses minières sans intervention, autorisation ou contrôle des ponts et chaussées qui, déjà surchargés d'une besogne inextricable de paperasserie officielle, retarderaient, sans nécessité, la solution des questions multiples qui se présenteront dans ces affaires comme dans les autres chemins de fer de plus grande importance.

La Compagnie nationale aura nécessairement son état-major d'ingénieurs spéciaux chargés de la surveillance, de la direction, de l'exécution ; inutile d'en ajouter un second à celui-ci. S'il s'élevait par hasard quelque question sérieuse d'art ou de technologie, il serait toujours temps d'avoir recours, pour les résoudre, aux lumières du corps distingué des ponts et chaussées. Mais pour poser des rails sur une plate-forme plus ou moins large, ou présentant des pentes ou des rampes plus ou moins inclinées, des poseurs suffisent et des maçons pour faire les travaux d'art, buses, ponceaux ou autres, travaux très minimes, du reste, et sans importance scientifique, qu'exigeront les chemins de fer vicinaux. Le service voyer ordinaire suffira amplement pour le contrôle et la surveillance.

CHAPITRE VI.

TARIFS.

J'aborde une des parties les plus essentielles du problème à résoudre.

Le projet de loi ne fixe aucune règle, ne donne aucune indication, il stipule, article 16, que le conseil général règle les tarifs, le Gouvernement ayant toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en empêcher l'abaissement.

Le conseil général peut donc établir, si nous comprenons bien la signifi-

cation de cet article, un tarif spécial pour chaque embranchement selon les nécessités locales et les nécessités d'une exploitation rémunératrice.

Le droit que s'est réservé le Gouvernement de faire relever les tarifs ou d'en empêcher l'abaissement, provient de la préoccupation qui s'est manifestée dans tout le cours de l'examen en commission, du danger de la concurrence, que pourraient faire aux lignes exploitées par l'État, des embranchements qui finiraient, en se soudant, par former des réseaux complets reliant entre eux des centres importants de production ou de consommation.

Les anciens agissements des *Bassins Houillers* pesaient évidemment sur les raisonnements des fonctionnaires qui représentaient le Département des Travaux publics dans la Commission.

Il est donc important d'examiner à fond cette question des tarifs, car elle a été à peine effleurée dans les sections et en section centrale.

Les embranchements vicinaux seront peut-être nombreux, mais peu étendus. Les mailles de notre réseau général sont déjà si serrées que ceux qui atteindront une longueur de 15 à 20 kilomètres formeront déjà l'exception. Les parcours moyens seront donc très courts. Le parcours moyen de tous les voyageurs sur le réseau exploité par l'État, en 1881, a été de 21 k. 17, descendant à 11 k. 98 pour les ouvriers et montant à 25 k. 18 pour les voyageurs à billets simples et à 18 k. 58 pour les billets d'aller et retour.

Le produit moyen d'un voyageur à billet simple a été, en 1881, sur le réseau de l'État, de fr. 1.259, réduit à fr. 0 74 c^{ts} pour les billets aller et retour et descendant à fr. 0.156 pour les ouvriers en général et à fr. 0 06 c^{ts} pour les ouvriers de l'administration.

Le produit moyen pour tous les voyageurs, sur les lignes exploitées en Belgique, par les compagnies, a été, dans la même année, de fr. 0 81 c^{ts}.

Quel sera le parcours moyen des voyageurs sur les chemins vicinaux ? C'est ce qu'il serait difficile de prévoir dès à présent, mais il est probable qu'il ne dépassera pas 7 kilomètres. C'est-à-dire le tiers du parcours sur les lignes exploitées par l'État. La recette moyenne, à tarif égal, serait donc de 33 à 40 centimes.

Or, s'il est une règle bien connue de ceux qui exploitent ou ont exploité des chemins de fer, c'est que le voyageur à courte distance coûte, en proportion de ce qu'il paye, beaucoup plus que celui qui est transporté plus loin. En effet, il doit contribuer pour sa part et portion dans les frais généraux d'administration, de surveillance, de station, d'allumage, etc., frais qui sont les mêmes pour un voyageur qui prend un billet de 25 centimes que pour celui qui paye 25 francs.

L'uniformité absolue des tarifs serait plus tyrannique encore, s'appliquant à des tronçons séparés et sans rapports directs, que sur un grand réseau où agissent des compensations diverses (1).

Chaque embranchement pourra donc avoir son livret spécial de prix aussi simple, compréhensible et si peu compliquée que possible, et qui soit perçu

(1) On trouvera annexé les tarifs pour marchandises concédés par le *Board of trade*, et confirmés par le Parlement anglais aux concessionnaires des tramways et chemins de fer placés sur routes et chemins publics.

sur l'embranchement même, tant au départ qu'à l'arrivée, ce qui n'exclurait pas la possibilité d'affranchir pour toutes les distances et toutes les stations de l'État ou des compagnies concessionnaires, en faisant rembourser, soit par le chef de la station de correspondance, soit à ce chef, la partie du fret appartenant soit à l'embranchement, soit à la ligne principale. La nature même des choses le veut ainsi. Certaines compagnies font des remises sur la partie du port qui leur appartient aux messagers qui leur apportent du trafic; c'est dans cet esprit que l'État doit traiter les embranchements vicinaux; je ne lui demande pas de remise d'une part quelconque de son tarif, mais l'accueil empressé et serviable que l'on doit à son client et propriétaire, le public.

Comme je l'ai dit ailleurs, le tarif des voyageurs ne doit pas être kilométrique, mais aussi uniforme que possible et par zones dont la première devrait être de trois, quatre ou cinq kilomètres, selon l'emplacement du premier groupe important des populations à desservir. Il devrait y avoir des tarifs spéciaux d'ouvriers partant par les premiers trains et revenant *tous les jours* par les derniers, dimanches et fêtes non compris; des billets d'aller et retour le même jour et même des abonnements au mois ou à l'année.

C'est, du reste, affaire d'expérience, il faut simplement permettre ou ne pas prohiber dans les cahiers des charges.

Toute concession de chemin vicinal doit contenir à cet égard des stipulations bien claires, précises et déterminées.

Il faut accorder le passage gratuit des agents de la poste et des télégraphes *en service*, munis de leur autorisation réglementaire, aux heures déterminées. Pour tous autres voyages, pas de faveur pour personne. Remarquons, en passant, qu'en Angleterre et en Amérique la poste paye comme tout le monde.

Pour les marchandises, le principe des tarifs doit être, autant que possible, l'uniformité, mais avec les habitudes prises, je reconnais qu'il sera difficile de faire comprendre au public que la marchandise qui ne fait que trois kilomètres doit payer autant que celle qui en fait cinq ou sept.

Il faudra donc adopter le système des zones, qu'il faudrait établir en se basant sur le groupement de la population et des exploitations agricoles ou industrielles.

Pour les embranchements privés ou locaux, n'exiger de péage qu'à partir de la jonction, si le service jusque-là est fait par le particulier ou par la localité.

La nomenclature des marchandises doit être ramenée aux termes les plus simples, que l'on peut sans doute énumérer dans les cahiers des charges d'exploitation, de façon à éviter les chicanes et les contestations, mais ramener, autant que possible, aux règles suivantes :

A. Marchandises de peu de valeur se chargeant en vrac et pouvant se transborder ou décharger sans avaries, tels que charbons, sables, minerais, fonte, bois, chaux, pavés, pierres brutes, bricailles, engrais de ferme, betteraves, racines, etc., au tarif le plus bas, par exemple :

Par wagon entier de 2 tonnes et $\frac{1}{2}$.

1 ^{re} zone	1 à 5 kilomètres (suivant les cas)	. . . fr.	0,60
2 ^{me} —	5 à 8 —		0,80
3 ^{me} —	8 à 12 —		1,00
4 ^{me} —	12 à 16 —		1,25

Ces chiffres sont absolument empiriques et donnés pour servir d'exemples.

Ils devraient être augmentés du coût de transbordement, soit 20 ou 25 centimes par tonne pour toutes les distances.

Ils servent seulement à démontrer que les chemins vicinaux ne doivent pas adopter en principe les tarifs kilométriques.

B. Marchandises de poids, mais en même temps de valeur, se chargeant également par wagons complets, tels que : fers laminés, tôles, grains en sacs, engrais en sacs, ballots de laine brute, cotons bruts, planches, lattes, perches, etc., etc.

Par wagon de 2 tonnes et $\frac{1}{2}$.

1 ^{re} zone	fr. 1,00
2 ^{me} —	1,25
3 ^{me} —	1,50
4 ^{me} —	2,00

C. Denrées coloniales ou autres se chargeant en sacs ou en caisses de 50 kilogr. au moins. Farines, ballots de fabricats de coton, toile ou lainages de 50 kilogr. au moins et par charges complètes d'au moins un wagon, caisses de faïence grossières, pierres taillées, etc., etc.

1 ^{re} zone	fr. 1,50
2 ^{me} —	2,00
3 ^{me} —	2,50
4 ^{me} —	3,00

D. Les marchandises qui ne sont pas présentées par wagons de 2,500 kil. payeraient par 100 kil. à raison du 10^{me} du tarif du wagon plein, mais l'expéditeur aura toujours le droit de payer le tarif du wagon plein, n'y eût-il qu'un quart ou un demi-wagon, s'il y trouve avantage.

E. Les pièces de dimensions extraordinaires, soit machinerie, pièces de charpente, bois en grume, poutres, exigeant un matériel spécial, seraient acceptées, par les entrepreneurs d'exploitation des embranchements, à prix-forfait à convenir comprenant les frais de transbordement, de chargement ou de déchargement (').

Il est clair que si l'on doit fournir un matériel spécial qu'il faut peut-être faire exprès pour la circonstance, il faut pouvoir se faire rémunérer convenablement. Il y a, d'ailleurs, toujours la ressource du charriage direct.

Ces tarifs devront être affichés d'une façon claire et explicite tant dans les stations ou gares de raccordement aux chemins de fer que dans les maisons communales des communes desservies par les chemins de fer vicinaux.

En cas de contestation, le cas pourrait être soumis à une sorte de commission judiciaire comme celle qui fonctionne depuis quelques années en Angleterre pour des cas analogues.

Il y aura aussi lieu de régler les prix de transport à faire, d'une part, par les lignes de l'État pour la construction et l'exploitation des chemins vici-

(') Voir aux annexes les tarifs de quelques chemins vicinaux anglais.

naux, de l'autre, par ceux-ci pour le service et l'entretien des chemins de fer de l'État. Cela peut se faire dans les cahiers des charges.

CHAPITRE VII.

PERSONNEL.

Une question des plus importantes est celle du personnel.

Étant donnée la composition de la *Société nationale*, telle qu'elle est définie et réglée par le projet de loi, le personnel sera-t-il organisé comme celui de l'État, hiérarchiquement avec des règles et des droits d'avancement, d'ancienneté, de pension; ou le sera-t-il, comme dans les Sociétés commerciales, au point de vue unique de l'efficacité et de la valeur des services fournis?

La solution de cette question dépendra complètement de celle qui sera donnée au système d'exploitation. Car si la *Société nationale* n'exploite pas directement par ses agents, son personnel sera peu nombreux.

Si l'exploitation des embranchements est concédée par adjudication, soumission ou autrement, à des entrepreneurs particuliers, soit moyennant forfait, à tant par kilomètre et par an, soit moyennant une redevance mensuelle ou annuelle, soit sous condition d'un partage de la recette brute ou encore que l'entrepreneur paye un prix fixé, ou sous toute autre combinaison, il est évident que le personnel sera alors placé sous l'autorité, la direction et la nomination des entrepreneurs temporaires de l'exploitation des embranchements vicinaux.

Si, au contraire, la *Société nationale* entreprenait elle-même l'exploitation soit de tous les embranchements vicinaux, ou de quelques-uns d'entre eux, il y aurait à examiner le système d'organisation qu'il faudrait adopter.

Dans ce cas, je pense que l'organisation purement commerciale serait la meilleure et la plus économique. Bien payer un personnel restreint, mais efficace, et le récompenser en proportion du travail fourni, vaut mieux, à tous points de vue, que de former un personnel d'après les règles administratives.

L'avancement et l'amélioration de position doivent dépendre plutôt de l'intelligence et du travail que de la feuille de signalement ou d'ancienneté.

La *Société nationale* pourrait aussi se borner à faire les recettes et les paiements, laissant les autres parties de l'exploitation à des entrepreneurs. Dans ce cas, il y aurait encore d'autres règles à établir sans toutefois entrer dans le système d'une organisation hiérarchique.

La Banque Nationale pourrait servir de type.

Je me borne à signaler ces divers points pour y appeler l'attention de la Chambre et du Gouvernement.

En dehors du personnel des trains qui, pour les chemins vicinaux, peut être réduit à deux personnes pour les voyageurs et même à une, comme en Amérique, sur des lignes de trams et d'omnibus très fréquentées, une simple brigade plus ou moins nombreuse, suivant la longueur des embranchements et leurs ramifications, suffira pour l'entretien. Un seul inspecteur pourra contrôler l'entretien et l'exploitation de plusieurs lignes, et un cahier des charges bien rédigé permettra de mettre cet entretien en adjudication là où il ne serait pas partie de l'entreprise de l'exploitation.

A celle du personnel se rattache la question des ateliers de construction, d'entretien et de réparations du matériel de transport.

Si c'est l'administration de la *Société nationale* qui exploite, par qui fera-t-elle construire, entretenir, réparer son matériel de transports?

Probablement par ceux qui l'auront fourni avec clause d'entretien efficace pendant un nombre d'années, sinon il faudrait établir des ateliers sur certains points et avoir des brigades d'ouvriers spéciaux circulant d'un embranchement à l'autre. Quelle surveillance et quel contrôle n'entraînerait pas, pour les administrateurs et pour le conseil, une organisation semblable? Comment diriger de Bruxelles l'exploitation, les recettes, les dépenses, l'entretien d'un chemin de fer de 1,500 ou 2,000 mètres situés dans le Luxembourg ou dans la Campine, ou dans le fond des Flandres?

Inutile de faire ressortir l'importance de cette partie de l'organisation. A mes yeux elle est décisive pour préférer l'adjudication des transports à des entrepreneurs particuliers, comme cela a lieu en Italie et en Hongrie d'après le mode qui sera le plus avantageux au public et à la Société.

L'entretien et la réparation des locomotives et des véhicules de transport seraient la ruine de la *Société nationale* si l'on n'y prend garde dès le début de l'organisation; ils sont une des causes principales de la proportion considérable des frais d'exploitation de nos chemins de fer par rapport à la recette brute.

A ce propos, je crois devoir faire remarquer qu'il sera très avantageux d'admettre, sur les chemins de fer vicinaux, le matériel privé à des conditions favorables. Il y aura même des cas où l'exploitation sera très avantageusement concédée aux administrateurs ou propriétaires d'usines, de carrières ou de mines situées sur l'embranchement, car ils seront généralement leurs plus forts clients et auront tout intérêt à transporter au plus bas prix possible et ils pourront le faire, car ils économiseront une grande partie des frais généraux. Grands consommateurs eux-mêmes de combustible, de graisses et d'autres matières, ils obtiendront des marchés plus avantageux que s'ils traitaient pour le chemin de fer seulement; souvent aussi ils ont des facilités pour l'entretien et les réparations égales aux usines spéciales.

Il est donc utile de réserver, dans la loi, à la *Société nationale* tous les moyens d'obtenir une exploitation économique sans être astreinte à l'exploitation obligatoire.

CHAPITRE VIII.

AMORTISSEMENT.

Avant de quitter l'examen des questions générales relatives à l'établissement des chemins de fer vicinaux, il me paraît utile d'examiner la question de l'amortissement de tout ou partie du capital. C'est pour ne pas avoir examiné, étudié et résolu cette question de première importance que la situation financière des chemins de fer a pris, en Belgique surtout, des aspects dangereux pour les finances publiques.

Quelques-uns disent : « le chemin de fer étant un instrument utile et productif, et étant destiné à le rester toujours, pourquoi l'amortir ? Ne produira-t-il pas son utilité et ses revenus aussi bien au bout de la 90^e année qu'à la 60^e ou la 30^e ? Pourquoi ne pas laisser aux générations futures la charge que supporte la génération actuelle puisqu'elles tireront de l'instrument créé les mêmes avantages, la même utilité, les mêmes profits.

Nous reconnaissons, disent-ils, que l'entretien et les réparations doivent être à charge de ceux qui s'en servent, mais n'y a-t-il pas des économistes pratiques qui vont jusqu'à émettre des doutes sur la question de savoir si les chemins de fer doivent payer par leurs produits l'intérêt du capital qui a servi à leur établissement.

S'il en est ainsi pour les lignes de grande communication, pourquoi en serait-il autrement des chemins d'intérêt local ?

Pourquoi en serait-il autrement des terres, des maisons, des fabriques, des usines ? Et cependant personne n'oserait soutenir un seul instant qu'il est à conseiller de bâtir, d'acheter des terres avec de l'argent emprunté, si l'on n'amortit pas régulièrement et rapidement la dette.

On oublie que les chemins de fer sont construits avec du capital emprunté à des gens qui, très souvent, l'ont déplacé pour se faire un revenu plus grand ou plus sûr.

Ce n'est pas avec l'excédent de ses recettes sur ses dépenses que l'État a construit des chemins de fer, mais avec des fonds appartenant à des particuliers et auxquels il a promis un amortissement régulier en même temps que l'intérêt annuel ou semestriel.

Sans doute il arrive souvent que celui qui a placé ses fonds en dettes d'État désire ne pas être remboursé et préfère conserver ce placement intact, mais ce n'est pas l'intérêt du prêteur qu'il faut uniquement considérer, mais surtout celui du public, du contribuable qui paye l'intérêt et qui a le droit strict et indiscutable de ne payer que ce qu'il doit et pas un jour de plus qu'il ne doit. Celui-là a évidemment intérêt à payer le moins possible et le moins longtemps, et comme tout le monde ne jouit pas également des avantages produits par les chemins de fer, mais que tous sont soumis à l'égalité devant l'impôt, le contribuable a le droit strict de ne payer que tout juste ce qu'il doit et pas un centime de plus. Il subit une injustice chaque fois qu'il en est autrement.

Dans la question des chemins de fer vicinaux, même de ceux qui produiraient l'intérêt des capitaux engagés d'une façon aléatoire, sous forme d'actions souscrites par la commune et payées par elle, il est certain que tant que le capital employé ne sera pas remboursé, amorti, on ne pourra avec justice et sécurité diminuer ou supprimer les péages, ne laissant à payer pour les transports que les frais d'entretien de la voie et du matériel de locomotion des hommes et des marchandises lesquels, en Belgique, en 1881, se sont élevés à 2 fr. 12 c^s par train-kilomètre, tandis que la recette de 3 fr. 40 c^s par train-kilomètre n'a pas suffi pour couvrir la dépense totale, y compris l'intérêt du capital, sans aucun amortissement ; il s'en est fallu, en 1881, de 6,452,643 fr. 39 c^s qui eussent été fournis par les contribuables si les impôts avaient donné un excédent de recettes, mais qui grossiront la dette générale

en attendant que les chemins de fer ou de nouveaux impôts fournissent les recettes suffisantes pour pourvoir à toutes leurs charges.

D'autre part, les chemins de fer construits par les compagnies, qu'ils soient rachetés ou non par l'État, seront complètement amortis au bout de 90 ans, à dater du jour de leur mise en exploitation, preuve que le principe a été reconnu juste et praticable dès l'origine même des chemins de fer.

Il n'y a donc pas lieu de soumettre les chemins de fer vicinaux à une règle différente; ils doivent amortir d'abord leurs *obligations* par la voie adoptée par leurs aînés, les chemins de fer concédés, et les communes feront bien, en même temps, et le cas échéant la loi et les statuts doivent les y obliger, de rembourser les emprunts qu'elles auraient fait sur leurs actions, par délégations, obligations, gage ou autrement; celles qui auraient sur leurs ressources propres, même déplacées, fourni le capital de leurs actions pourront faire le remboursement en elles-mêmes, par simple jeu d'écriture, comme on le fait pour les propriétés bâties.

Les actions seront les véritables titres de propriété de leurs chemins de fer vicinaux.

Les autres explications seront données comme développements des articles amendés du projet de loi, dans le sens de ce qui vient d'être expliqué et discuté dans le présent rapport. C'est ce qui fera l'objet du chapitre IX qui suit :

CHAPITRE IX.

CHEMINS DE FER VICINAUX. — DÉFINITION. — MODE DE CONCESSION. — CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ NATIONALE POUR LEUR CONSTRUCTION.

Je crois qu'il est convenable de mettre en tête du projet de loi, non le moyen d'exécution, mais l'objet même qu'elle a pour but d'atteindre, c'est-à-dire, la création des chemins de fer vicinaux, et leur organisation au milieu des populations qu'elles doivent desservir, les obligations et les droits de celles-ci et des administrations qui les représentent légalement.

Cela fait l'objet des six premiers articles nouveaux que je crois nécessaires pour rendre la loi plus efficace et plus explicite.

PROJETS DE LOI.

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

ARTICLE 1^{er}.

Les chemins de fer vicinaux sont exclusivement destinés à relier aux gares ou stations des chemins de fer, aux ports ou aux marchés, les localités qui sont éloignées des voies ferrées.

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

Ils peuvent être établis soit à travers champs, soit en empruntant, pour tout ou partie, le sol des voies publiques dépendant du domaine de l'État, des provinces ou des communes.

Ils peuvent être construits à la largeur de voie ordinaire ou à voie plus étroite. Ils sont, en général, une seule voie, avec éviements et garages nécessaires à la bonne exploitation.

L'accès, dans les stations ou gares des chemins de fer de l'État ou des compagnies concessionnaires, est de règle; toutes facilités doivent leur être accordées à cet égard. Aucune redevance, taxe ou péage ne peuvent leur être imposés à cette occasion.

L'établissement de ces voies ferrées est soumis aux règles générales suivantes qui seront détaillées dans un cahier des charges type et dans les statuts de la SOCIÉTÉ NATIONALE rédigés d'après les règles et les principes de la présente loi dont cette Société sera l'émanation directe, et qu'elle est spécialement chargée d'exécuter.

ART. 2.

Le Gouvernement concède les chemins de fer vicinaux soit à la demande des communes intéressées, soit à celle de propriétaires ou d'habitants de ces communes, après que ces demandes auront été étudiées et vérifiées par la SOCIÉTÉ NATIONALE.

La concession est précédée d'une enquête ordonnée et faite par la députation permanente du conseil provincial ou, à son défaut, par le Gouverneur, dans les trois mois de la remise de la demande accompagnée des plans et profils nécessaires au Gouvernement de la province ou des provinces sur le territoire desquelles il est projeté par la SOCIÉTÉ NATIONALE.

Cette enquête a pour objet unique d'entendre les réclamations ou oppositions des personnes intéressées et des habitants voisins, tant sur l'utilité de la voie proposée que sur les inconvénients, désavantages ou dangers du tracé proposé et les modifications dont il serait avantageusement susceptible. Procès-verbal sera dressé de ces observations ou réclamations. Il pourra en être tenu compte dans la confection des plans définitifs et dans la réduction de l'acte de concession.

ART. 3.

Lorsque les communes, avec ou sans le concours des propriétaires ou habitants, intéressés

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

ou non, offrent soit leurs voies communales, soit une voie spéciale à travers champs convenablement appropriées pour recevoir une voie ferrée exploitable par machines ou chevaux et ce sans autre charge pour la Société concessionnaire que d'y placer les rails et le matériel fixe et permanent d'exploitation et de fournir les moyens de transport et l'entretien permanent de la voie, la concession ne peut être refusée que par décision expresse des Ministres de l'Intérieur et des Finances, les intéressés entendus.

Dans les autres cas, la concession ne sera accordée que pour autant que la SOCIÉTÉ NATIONALE en reconnaisse l'utilité et se soit mise d'accord avec les communes, la province et l'État et au besoin avec les particuliers intéressés, sur les conditions financières de son concours, tant pour l'établissement que pour l'exploitation.

ART. 4.

L'État et les provinces peuvent concourir, par subsides, à l'établissement de l'assiette de la voie d'un chemin de fer vicinal d'après les règles et proportions admises pour leur concours à l'établissement ou à l'amélioration des chemins vicinaux ordinaires. Ce subside ne peut, en aucun cas, dépasser 5,600 francs par kilomètre pour la part de l'État et 1,800 francs pour la part de la province, la commune fournissant les terrains, au besoin, avec l'aide et le concours des propriétaires et des habitants.

ART. 5.

La Société concessionnaire pourra céder à des particuliers, à titre temporaire et d'après des conditions à fixer par le cahier des charges, le droit de bâtir et d'exploiter des bâtiments sur le terrain des stations ou gares. Elle pourra également y donner en location des locaux ou terrains pour y établir, à proximité des voies, des dépôts, magasins, abris ou bureaux.

ART. 6.

Le service administratif des stations de l'État ou des compagnies concessionnaires dans lesquelles aboutiront les chemins de fer vicinaux incombera à l'État ou à ces compagnies. Ce service sera réglé par une convention particulière pour chaque cas, et soumise à révision tous les

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à approuver les statuts d'une Société qui sera constituée à Bruxelles sous la domination de *Société nationale des chemins de fer vicinaux*, et qui aura pour objet unique la construction et l'exploitation de chemins de fer vicinaux dans le royaume.

Cette Société sera considérée comme une Société anonyme.

Ses statuts seront arrêtés d'après les principes consacrés par la présente loi.

ART. 2.

Les actions représentant son capital sont nominatives; elles ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'État.

ART. 3.

Les actions sont divisées en autant de séries qu'il existe de lignes concédées. Chaque série d'actions a droit au bénéfice de la ligne à laquelle elle se rapporte, dans les limites à fixer par les statuts, et tout au moins jusqu'à concurrence des intérêts et de l'amortissement du capital que ces actions représentent.

ART. 4.

Des titres de délégation au porteur peuvent être délivrés pour les quatre cinquièmes des souscriptions d'actions et dans la mesure des versements faits sur ces souscriptions.

Les porteurs de ces titres n'ont d'autres droits que celui de toucher directement de la Société la part de dividendes à déterminer par

ART. 7.

La construction des chemins de fer vicinaux, tels qu'ils sont définis dans les articles précédents, est confiée à une Société dont le Gouvernement est autorisé à approuver la création et les statuts sous la dénomination de SOCIÉTÉ NATIONALE des chemins de fer vicinaux de Belgique.

Cette Société aura pour objet unique cette construction. Elle pourra cependant exploiter celles de ces lignes pour lesquelles elle ne trouverait pas d'entrepreneurs à des termes acceptables.

Les statuts seront arrêtés d'après les principes consacrés par la présente loi.

ART. 8.

Les parts ou actions de cette Société représentent le capital et la propriété immobilière des lignes concédées (terrains, travaux, stations et leurs dépendances). Elles sont nominatives et inaliénables et ne peuvent être possédées que par les communes, les provinces et l'État *au prorata de leurs apports immobiliers, travaux d'appropriation compris.*

ART. 9.

Les parts ou actions sont divisées en autant de séries qu'il y a de lignes concédées. Chaque série d'actions a droit aux bénéfices de la ligne à laquelle elle se rapporte, dans la proportion et les limites à fixer par les statuts.

ART. 10.

La Société peut recevoir en dépôt les parts ou actions attribuées aux communes et aux provinces et leur donner en échange, pour les $\frac{4}{5}$ ^{me} de leur valeur effective, des délégations spéciales avec lesquelles elles pourront, en les cédant, emprunter sur obligations remboursables, à court ou à long terme, par annuités ou autrement dans un délai qui ne peut dépasser trente années.

Projet du Gouvernement.

les statuts. Ils n'ont point le pouvoir d'assister aux assemblées, ni de s'immiscer en aucune façon dans les affaires sociales.

ART. 5.

Après l'expiration de la 66^e année d'exploitation d'une ligne concédée, les actionnaires ont le droit d'opérer le retrait des titres de délégation qui grèvent leurs actions, à condition de payer au porteur de ces titres le capital nominal qu'ils représentent.

Amendements proposés par le rapporteur.

Les communes ou les provinces qui ont fait ce dépôt peuvent toujours dégager leurs parts ou actions déposées en fournissant à la Société qui leur a donné les délégations, les moyens assurés pour en payer l'intérêt et le principal aux échéances.

ART. 11.

La Société nationale peut aussi émettre des obligations, du type le plus favorable aux intérêts qu'elle représente, afin de se procurer le capital nécessaire pour armer la voie de rails et les stations ou garages d'évitements, de voies et d'engins de chargement ou de déchargement fixes ou mobiles nécessaires à une bonne et économique exploitation. Ces obligations seront remboursables par 66 annuités au plus.

Cette émission ne pourra excéder 25,000 francs effectifs dont l'intérêt annuel et l'amortissement ne pourront dépasser 1,250 francs, par kilomètre exploité, évitements et gares ou stations compris. Cet intérêt sera prélevé sur les produits des lignes; il pourra être garanti par l'État, après la commune ou la province.

ART. 12.

Dans le cas où la SOCIÉTÉ NATIONALE exploiterait directement, par ses agents, tout ou partie des lignes vicinales construites par elle, elle pourra aussi émettre, à l'effet de se procurer le capital nécessaire à l'acquisition du matériel de traction et de transport et un fonds de roulement, des obligations à court ou à long terme dont l'intérêt à 5 p. % maximum sera imputable aux frais généraux d'exploitation. Le montant de ces obligations ne pourra dépasser 15,000 par kilomètre exploité que du consentement exprès du Gouvernement.

ART. 13.

L'intérêt et l'amortissement des obligations visées dans l'article 11 seront prélevés sur le produit de l'exploitation des lignes, déduction faite des frais d'entretien, de traction, de transport et des frais généraux, et avant toute attribution aux actionnaires.

L'excédent des recettes, après ce paiement, constitue le bénéfice ou produit net, à distribuer comme il sera stipulé aux statuts de la SOCIÉTÉ NATIONALE de façon toutefois à constituer une

Projet du Gouvernement.

—

ART. 6.

La Société est administrée par un conseil formé de trois directeurs au moins et de sept au plus, et par un conseil général composé de quinze membres

Il y a, en outre, un comité de surveillance formé de six membres.

ART. 7.

Le président du conseil de direction est nommé par le Roi.

Les autres directeurs sont nommés par le conseil général. Toutefois, ils seront désignés pour la première fois par l'acte constitutif de la Société.

Les attributions, les émoluments et la durée des fonctions des directeurs sont réglés par les statuts.

ART. 8.

Le président du conseil général est nommé par le Roi pour cinq ans.

Les autres membres de ce conseil sont, pour la première fois, désignés par l'acte constitutif de la Société; cet acte détermine la durée de leurs fonctions et règle l'ordre des sorties. Le Gouvernement nomme à la moitié des places vacantes; l'assemblée générale des actionnaires pourvoit à l'autre.

Une indemnité à fixer par les statuts peut être allouée, à titre de jeton de présence, aux membres du conseil général.

ART. 9.

Le comité de surveillance est élu par l'assemblée générale des actionnaires pour un terme à fixer par les statuts; ses membres ne jouissent d'aucune rémunération.

Comptables contrôleurs à nommer chaque année par la Cour des Comptes.

ART. 10.

L'assemblée générale des actionnaires se com-

Amendements proposés par le rapporteur.

—

réserve pour parer aux éventualités et à l'extension des concessions aux parties moins favorisées du territoire.

ART. 14.

La Société est administrée.

ART. 15.

Le président du conseil de direction.

ART. 16.

Le président du conseil général

ART. 17.

Le comité de surveillance.

L'assemblée générale pourra leur allouer des jetons de présence et des frais de déplacement qui ne pourront s'élever à plus de 1,200 francs par an pour chacun des membres et pour douze sessions.

ART. 18.

L'assemblée générale

Projet du Gouvernement.

pose des délégués des titulaires des actions, auxquels se joignent les membres du conseil de direction, du conseil général et du comité de surveillance; les premiers ont seuls voix délibérative.

ART. 11.

La Société ne peut être dissoute qu'en vertu d'une loi, qui réglera le mode et les conditions de sa liquidation.

ART. 12.

Le Gouvernement a le droit de contrôler toutes les opérations de la Société et, à cette fin, d'exiger d'elle tous états et renseignements. Il peut s'opposer à l'exécution de toute mesure qui, selon lui, serait contraire soit à la loi, soit aux statuts, soit aux intérêts de l'État.

ART. 13.

Les statuts ne peuvent être modifiés que du consentement du Gouvernement.

ART. 14.

Les chemins de fer vicinaux appartiennent aux communes sur le territoire desquelles ils sont situés.

Ils sont inaliénables.

Leur exploitation est concédée, jusqu'à parfait remboursement de ses avances, à la *Société nationale* selon les règles tracées par les articles 1 et 2 de la loi du 9 juillet 1875, sauf en ce qui concerne la durée de la concession et le taux des péages.

Toute concession est approuvée ou octroyée par arrêté royal.

ART. 15.

Les concessions ont lieu pour la durée de la Société.

Amendements proposés par le rapporteur.]

(Supprimer les derniers mots : les premiers, etc.)

ART. 19.

La Société ne peut être dissoute.

ART. 20.

Le Gouvernement contrôle toutes les opérations de la Société et, à cette fin, il a le droit d'exiger d'elle tous états et renseignements.

Il peut, les conseils d'administration et général entendus, s'opposer à toute mesure qu'il jugerait contraire à la loi, aux statuts ou à l'intérêt général de l'État.

ART. 21.

Les statuts ne peuvent être modifiés

Les chemins de fer vicinaux.

(Double emploi avec l'article 2.)

ART. 23 (nouveau).

Lorsqu'une ligne vicinale aura été exploitée à perte, c'est-à-dire qu'elle n'aura ni couvert ses frais d'exploitation, ni ses frais généraux, ou bien si elle n'a pu payer, avec ses produits,

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

ART. 16.

Les tarifs sont réglés par le conseil général; néanmoins, le Gouvernement a toujours le droit d'en exiger le rehaussement ou d'en interdire l'abaissement.

ART. 17.

Aucune concession de chemin de fer vicinal ne peut être accordée à d'autres Sociétés ou à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi.

Cette disposition ne s'applique pas aux tramways destinés à desservir les agglomérations urbaines; ceux-ci demeurent régis par la loi du 9 juillet 1875.

ART. 18.

En cas de refus par la députation permanente ou par le conseil provincial de concéder un chemin de fer vicinal, toute commune intéressée peut se pourvoir auprès du Roi; le Gouvernement peut octroyer, s'il y a lieu, la concession à la Société nationale.

ART. 24.

L'intérêt des obligations créées en vertu de l'article 14 pendant deux exercices annuels successifs, le conseil des directeurs en donnera avis au Gouvernement et aux communes intéressées.

Si ceux-ci, dans le courant du troisième exercice de l'exploitation à perte, n'ont pas proposé ou pris des mesures pour faire cesser cet état de choses ou pour y porter remède, l'assemblée générale pourra décider la cessation du service, l'enlèvement des rails et du matériel fixe et roulant, ainsi que la remise des terrains, chemins ou routes à ceux qui les ont fournis, sans qu'il soit dû à ceux-ci aucune indemnité de quelque chef que ce soit.

Appel de cette décision pourra, avant exécution, être portée devant le conseil des Ministres.

Les tarifs seront réglés par le conseil général. Ils ne pourront, en aucun cas, être inférieurs, pour les mêmes distances, à ceux de l'État; ils pourront comprendre des frais modérés de chargement, de déchargement ou de transbordement même si les expéditeurs ou les destinataires s'en chargent.

L'État ni les compagnies concessionnaires ne pourront prélever ni péages, ni tarifs spéciaux, ni autres rémunérations pour le passage des lignes vicinales sur une distance plus ou moins longue des accotements à l'entrée des gares ou stations, pas plus que pour l'usage de celles-ci.

ART. 25.

Aucune concession de chemin de fer . . .

A supprimer comme superflu et contraire aux stipulations de l'article 14.

Projet du Gouvernement.

ART. 19.

Les concessions ne seront accordées ou approuvées par le Gouvernement que s'il est justifié qu'il a été souscrit par les communes intéressées un nombre d'actions suffisant pour assurer la construction et l'exploitation de la ligne à concéder.

Toutefois, les provinces et l'État peuvent souscrire à la décharge des communes et, dans ce cas, ils sont titulaires des actions qu'ils ont souscrites.

ART. 20.

Les communes, les provinces et l'État peuvent se libérer de leurs souscriptions par annuités.

ART. 21.

La Société peut émettre des obligations à intérêt fixe, à concurrence des annuités dues par les communes, les provinces et l'État.

Le Gouvernement est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement de ces obligations.

ART. 22.

La Société ne peut être assujétie par les provinces ou les communes à aucune redevance du chef des concessions qu'elle a obtenues.

Elle est affranchie de toute taxe communale ou provinciale.

ART. 23.

Le Gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux concédés à la Société nationale.

Il est autorisé à imposer à la Société dans l'intérêt des services publics, généraux, provinciaux et communaux, les obligations et les transports gratuits ou à prix réduits qu'il jugera utiles.

Amendements proposés par le rapporteur.

A supprimer comme superflu.

ART. 26.

Les provinces, comme les communes, peuvent libérer leurs actions par annuités fixées de commun accord avec la Société nationale. (Voir art. 10.)

Remplacé par les articles 10 et 11.

ART. 27.

La SOCIÉTÉ NATIONALE ni les chemins de fer vicinaux ne peuvent être assujétis par les provinces ou les communes à aucune taxe, contribution ou redevance, soit du chef des terrains, routes, ou chemins qu'elle occupe, soit du chef des bénéfices de son exploitation ou de tout autre que ce soit.

Elle est toutefois tenue de l'impôt foncier pour les terrains autres que les routes et pour les maisons ou dépôts qu'elle construit ou concède à des particuliers ou qu'elle exploite elle-même ou par ses agents.

ART. 28.

Le Gouvernement règle la police des chemins de fer vicinaux d'après les règles générales admises pour les autres chemins de fer et les tramways, sauf les tempéraments et les exceptions qu'exige la nature spéciale de leur exploitation. Dans tous les cas, le conseil de direction a le droit de présenter ses observations ou objections.

Le Gouvernement est autorisé à imposer à la Société le transport gratuit des lettres, journaux

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.)

ART. 24.

Toute concession peut être rachetée par l'État aux conditions à fixer par les statuts.

ART. 25.

Chaque année, le Ministre des Finances dépose sur le bureau de la Chambre des Représentants un rapport des directeurs faisant connaître la situation des affaires de la Société; il y annexe l'état des concessions accordées et le dernier bilan.

ART. 26.

Un crédit spécial de deux millions de francs est mis à la disposition du Gouvernement, à l'effet de lui permettre d'intervenir, par la prise d'actions, dans la formation du capital de construction et d'exploitation des lignes qui seront concédées.

Ce crédit sera ouvert au moyen d'une émission de titres de la Dette publique. Il pourra l'être provisoirement par des bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

ART. 27.

Le Gouvernement est autorisé à faire l'avance des sommes nécessaires pour couvrir les frais de premier établissement de la Société nationale.

Un crédit spécial de trois cent mille francs, imputable sur les ressources ordinaires du Trésor, est alloué à cet effet au Ministère des Finances.

ART. 29.

Toute ligne vicinale dont le tracé ou les travaux devront servir à une ligne d'intérêt général pourra être reprise par l'État moyennant une juste indemnité à fixer à l'amiable ou par expertise

Aucune reprise ne peut avoir lieu que pour ce motif.

ART. 30.

(Comme ci-contre.)

Supprimé.

ART. 31.

Le Gouvernement est autorisé à faire à la Société nationale l'avance des sommes nécessaires pour couvrir les frais de premier établissement et pour aider, par des subsides, à la création d'un chemin de fer vicinal modèle, à voie étroite; dans chacune des neuf provinces, en tenant compte, pour cet octroi, des offres les plus avantageuses, tant au point de vue de l'exploitation productive que du moindre subside demandé. Ces lignes ne pourront être plus longues que de 7 à 10 kilomètres. Ces subsides seront accordés selon les prescriptions de la présente loi.

Projet du Gouvernement.

Amendements proposés par le rapporteur.

Ce crédit ne pourra dépasser CINQ CENT MILLE francs.

Il sera imputable sur les ressources ordinaires du Trésor par un crédit alloué au Ministère des Finances. Il sera remboursé successivement, sans intérêts, sur la moitié des bénéfices alloués à la Réserve générale quand celle-ci aura atteint CENT MILLE francs.

ART. 32.

Dans le cas où une commune, dont le territoire ou les chemins vicinaux doivent être occupés par un chemin de fer vicinal, se refuserait à y concourir, comme il est dit aux articles 3 et suivants ou s'y opposerait, le Gouvernement, la commune opposante, la députation permanente de la province et le conseil de direction de la Société nationale entendus, pourra décréter l'utilité publique de la voie ferrée vicinale, après enquête administrative. Dans ce cas, les communes intéressées à la construction de la voie ferrée souscriront, dans les conditions édictées par les art. 3 et 8, les actions représentant la valeur des terrains ou des chemins nécessaires à la voie ferrée vicinale, comme s'ils étaient sur leur territoire.

Les chemins publics devront être cédés gratuitement; les communes poursuivantes recevront les actions qui en représentent la valeur ainsi que la valeur des travaux à exécuter. Elles pourront faire dépôt de ces parts ou actions, comme il est dit à l'article 10.

La commune opposante pourra toujours dégrever ou racheter les parts ou actions afférentes à son territoire traversé, en remboursant la dépense effective à la ou aux communes qui en ont accepté les charges et la responsabilité à leur place et en les tenant indemnes de toutes pertes qu'elles auraient d'abord pu faire pour s'ouvrir l'issue dont elles avaient besoin et en y ajoutant, de plus, 10 % comme compensation.

ART. 33.

Les plans dressés par les ingénieurs ou arpenteurs particuliers, dans les formes prescrites par le cahier des charges type, seront la propriété inaliénable de leurs auteurs, s'ils ont été déposés régulièrement au Gouvernement de la province où doit s'exécuter la ligne projetée.

Le Gouverneur doit en donner un récépissé mentionnant le jour et l'heure du dépôt.

Dans le cas où la SOCIÉTÉ NATIONALE ou toute autre personnel se servirait de ces plans, ou

Projet du Gouvernement

Amendements proposés par le rapporteur.

d'autres établis d'après le même parcours et sur le même principe, elle sera tenue d'en payer la valeur à l'auteur ou à ses ayants droit, laquelle ne peut dépasser 500 francs par kilomètre pour les plans et profils simplement déposés, ni 1,500 francs si l'auteur est chargé de l'exécution et la dirige sous sa responsabilité.

Développement des amendements présentés au projet du Gouvernement.

ARTICLE PREMIER.

Il définit le but de la loi qui n'est pas de créer une *Société nationale*, simple moyen d'exécution, mais de doter nos populations écartées de moyens de transport faciles et économiques.

Il dit où et comment les chemins de fer vicinaux peuvent être créés; il permet de les établir à voie large ou étroite, selon les besoins locaux.

Il définit le droit de les mettre en communication directe avec les voies des chemins de fer de grande communication, soit dans les stations existantes, soit aux abords de celles-ci, là où le premier moyen serait impossible, mais toujours de façon à ce que le transbordement d'une ligne à l'autre se fasse directement, aussi facilement et aussi économiquement que possible.

Toute l'économie, toute la valeur des chemins de fer vicinaux sont enfermés dans cette disposition; sans elle, ils sont pour ainsi dire inutiles, ils seraient improductifs, tant pour le public que pour le réseau des chemins de fer d'intérêt général ⁽¹⁾.

Sans doute on opposera à ce droit des difficultés de diverses natures; je m'y attends, je ne m'en effraye pas. Les difficultés n'existent que pour être vaincues.

Les chemins de fer généraux ou vicinaux sont établis dans l'intérêt public et non dans un intérêt administratif; c'est donc l'intérêt public qui doit prévaloir, ici comme ailleurs.

L'intérêt public exige que le transbordement des marchandises comme des voyageurs se fasse le plus facilement possible et aux moindres frais; c'est cet intérêt qu'il faut sauvegarder tout d'abord.

Sans doute, il faudra parfois agrandir les stations des grands chemins de fer pour y recevoir les petits; aux frais de qui ce sera-t-il?

Aux frais de qui incombent les agrandissements de stations ou d'installations exigées par l'accroissement du trafic? Est-ce aux frais des voyageurs, des marchandises ou des voituriers qui amènent les uns et les autres? Évidemment non; c'est le propriétaire ou l'exploitant d'un chemin de fer à qui incombe de l'installer d'une façon suffisante pour recevoir le trafic qui

(1) Voir à cet égard la loi Austro-Hongrie, p. 20. Les chemins de fer anglais doivent livrer au parcours des concessions voisines ou aboutissantes, les parties de leur réseau ou de leurs embranchements qui peuvent faciliter ou rendre plus utile l'exploitation au point de vue de l'intérêt du public.

se présente, comme c'était le devoir des messagers et voituriers d'autrefois. La situation n'a pas changé, parce que c'est l'État ou une société anonyme qui est devenu messager ou voiturier, et parce qu'au lieu d'arriver à pied, à cheval ou en patache, le voyageur se présente précédé d'une locomotive ou dans des voitures roulant sur rails.

Pour les marchandises, la chose est absolument indispensable. A la rigueur le voyageur peut faire quelques pas, il se transporte lui-même; il se résignerait à faire, au besoin, quelques centaines de mètres, mais la marchandise est inerte, elle ne peut se mouvoir seule, et le coût de son transport est proportionnel aux distances à parcourir. L'utilité d'un chemin de fer vicinal d'une lieue deviendrait nulle s'il fallait transborder les marchandises à trois cents mètres seulement de distance.

La clause est donc nécessaire dans la loi, c'est une clause de principe.

Sans doute, en application il peut se présenter des difficultés réelles, les stations ayant, en général, été établies empiriquement, sans prévision ni du trafic, ni de l'avenir. Il pourra donc être parfois nécessaire d'établir la gare de transbordement à distance de la station, là où les deux voies peuvent le mieux se raccorder; mais dans ce cas, il faut y faire arriver une voie du grand chemin de fer, et les frais doivent incomber à celui-ci. Il peut aussi se présenter des cas où la commune intéressée, ou bien un industriel, ou un spéculateur en terrains offre un emplacement convenable à quelque distance de la gare ou de la station de l'État ou de la compagnie concessionnaire, afin de faciliter les relations soit avec ses marchés, soit avec son usine, soit dans le but de vendre cher, des emplacements aux abords de la nouvelle station. En France la charge des raccordements aux stations a été imposée tout entière aux chemins secondaires, c'est cette charge qui a pesé et pèse encore si lourdement sur les chemins du second et du troisième réseau.

La *Compagnie nationale* sera juge dans les cas divers qui se présenteront de la meilleure solution à présenter à l'administration, si ce sera celle qui coûte le moins, sans s'écarter toutefois du principe que le grand chemin de fer doit se raccorder directement avec le petit, à ses frais dans ces cas, comme dans les autres.

ART. 2.

La loi des tramways de 1875, les lois française et italienne, morcellent le droit de concession selon que le tramway est situé sur le territoire d'une seule commune ou de plusieurs, sur des voies provinciales ou nationales.

De là des difficultés nouvelles, des tirages, des pertes de temps inutiles. En Angleterre, les lois de 1870 et de 1882 attribuent la décision finale pour les tramways comme pour les autres chemins de fer d'intérêt local ou général, à la Législature après avoir toutefois, pour ce qui concerne les tramways, été concédés provisoirement à des *promoteurs* qui peuvent être des corps politiques ou administratifs, ou bien des particuliers agissant en leur nom privé.

Ici, d'après la combinaison présentée, c'est la *Société nationale* qui aura l'initiative officielle; c'est à elle que devront s'adresser les promoteurs primitifs, s'il y en a, communes, particuliers, sociétés industrielles ou autres.

Elle fera étudier leurs projets, leurs moyens d'exécution, leurs propositions financières ou autres; elle interrogera les autorités publiques intéressées,

conseils communaux, députations permanentes, administrations des chemins de fer de l'État ou concédés, et quand cette étude aura été faite, elle déposera le projet au Gouvernement provincial pour lui faire subir l'enquête administrative et obtenir ensuite la concession définitive du Ministère de l'Intérieur, à qui ressortissent actuellement les affaires communales et des travaux publics. La partie financière sera naturellement soumise à l'examen du Ministère des Finances, et ces administrations, après avoir vérifié la conformité des plans et des propositions avec la loi, les statuts de la Société et l'intérêt général, décréteront l'utilité publique et ouvriront la période de l'exécution.

Il importe, dans ces affaires, de ne pas les faire traîner des années sans utilité quelconque pour qui que ce soit. Il suffit, pour éviter les retards sous lesquels se cachent presque toujours des intrigues qui n'oseraient se produire au grand jour, d'imiter ce qui se passe en Angleterre, où toutes les dates sont fixées strictement sous peine de remise à la session prochaine. Le dépôt des projets doit être fait le 29 novembre avant minuit, passé cette heure, ils doivent être remis à l'année suivante, même date, même heure; les demandes sont classées, triées, examinées provisoirement par des fonctionnaires spéciaux pour être prêts au moment où le Parlement entre en fonctions au mois de février. La procédure étant préparée, les comités parlementaires savent quelles sont les oppositions, les observations, les changements présentés, ils convoquent les parties, entendent les témoins, écoutent leurs avoués, avocats ou ingénieurs, et, dès le mois de mars ou d'avril, les premiers *bills privés* arrivent aux jours qui leur sont réservés et passent rapidement, si les opposants ne trouvent pas des avocats à la Chambre ou s'il n'y a pas d'opposition.

Cette procédure parlementaire est très coûteuse; elle est portée au compte du capital de certaines compagnies pour 25 à 30 millions. Mais elle ne laisse aucun point obscur ni douteux dans les bills de concession. Tous les intérêts ont pu s'y faire entendre, tous ont pu être exposés ou contredits.

Il n'en est pas de même quand c'est l'administration seule qui est chargée de ces investigations et de la décision finale; tout le monde n'est pas appelé ni reçu à formuler ses observations, ses plaintes ou son opposition, ou si cela se fait, c'est par fois après coup, ou si c'est à temps, c'est dans l'incertitude que produit toujours le secret dans les affaires.

Il est à espérer, toutefois, que les chemins de fer vicinaux ne susciteront ni de grandes convoitises ni de grandes passions et que l'obligation de les soumettre à l'appréciation suprême d'une administration impartiale et sévère refrènera les velléités d'intrigues qu'ils pourraient faire naître dans des cas très rares, du reste.

D'ailleurs l'enquête administrative faite publiquement, à jours déterminés, après annonces et affiches dans les lieux à traverser par les chemins de fer vicinaux, donnera toute garantie de franc jeu.

ART. 3.

Le but à atteindre est de construire les chemins de fer vicinaux à bon marché, au plus bas prix possible, ainsi que je crois l'avoir suffisamment

expliqué ailleurs. Pour cela il faut que la Société trouve aide et concours tant de la part des administrations communales que des propriétaires locaux et de la population. Si dès l'origine des chemins de fer on y avait intéressé directement la population, en n'accordant les concessions que là où l'assiette de la voie aurait été livrée à un prix déterminé, par kilomètre, par exemple, leur coût d'établissement eût été notablement diminué, car la population eût été intéressée à l'économie.

Le système du projet de loi est celui-ci : une commune qui désire obtenir un chemin de fer s'adresse à la Société nationale qui fixe le nombre d'actions qu'elle doit souscrire, et dont la Société se charge de faire les fonds, par une émission d'obligations dont le service des intérêts et de l'amortissement est garanti : 1^o par les produits de la ligne; 2^o par la commune sous forme d'annuités souscrites; et 3^o par l'État qui garantit le paiement régulier dans le cas où les deux premières feraient défaut.

Ce système m'a toujours paru fort compliqué et peu saisissable, à première vue, par des financiers de village, tandis que leur coopération sous forme de fourniture d'un accotement de route ou de chemin communal, laissant tout le reste des opérations aux soins exclusifs de l'administration de la Société nationale, serait facilement comprise et appréciée, surtout si cette fourniture est payée non en argent, mais en titres de propriété ou actions nominales représentant la pleine valeur de la chose livrée, par exemple 6,000, 8,000, 9,000 ou 10,000 francs par kilomètre, actions réalisables en argent sous certaines conditions, comme il sera dit plus loin.

Les communes auront alors un intérêt direct et immédiat à diminuer autant que possible les acquisitions à titre onéreux des terrains et au contraire à livrer leurs chemins publics régularisés, élargis et améliorés au moyen d'emprises longitudinales, de travaux d'art et de terrassement selon l'occasion, au lieu de voir couper et morceler champs, prairies, vergers et jardins, ce qui doublerait ou triplerait immédiatement cette partie de la dépense.

Il est juste de donner un avantage, ou une préférence aux populations qui comprendront que ce n'est pas un sacrifice qu'on leur demande, mais un avantage qu'on leur offre, avantage qui peut, dans la suite, devenir très considérable pour les finances communales.

Mais, d'autre part, il serait trop rigoureux de prescrire à la *Société nationale* de ne rien faire pour les communes que des circonstances particulières empêcheraient de fournir les terrains, par exemple l'opposition de quelques propriétaires malveillants ou incapables d'administrer leurs biens ou de souscrire à des aliénations.

Il faut donc laisser une certaine latitude à l'administration de cette Société, tout en maintenant le principe salubre d'une exécution dont le coût ne dépasserait pas 35,000 à 40,000 francs par kilomètre.

ART. 4.

L'État n'hésite pas plus que la province à concourir au pavage des chemins vicinaux pour peu qu'ils conduisent à une station de chemin de fer, à une chaussée ou vers une bourgade ou ville de marché. Pourquoi se refuserait-il

à concourir à l'aplanissement d'un chemin, d'une route ou d'un tracé plus économique à travers champs qui servirait au placement des rails d'un chemin de fer vicinal. Il y trouverait tout avantage.

Le pavage seul d'un chemin vicinal de grande communication à 3 mètres de largeur coûte au moins 18,000 francs par kilomètre et l'entretien est une lourde charge pour les communes, si lourde que la plupart laissent tomber leurs chemins pavés ou empierrés en décadence, au bout de quelques années, elles sollicitent la faveur d'en faire cadeau à l'État.

Les terrassements d'un chemin de fer vicinal, y compris les ponceaux, buses et autres travaux d'art dépasseront rarement 5,000 francs par kilomètre; dans la moitié de la Belgique, ils ne coûteront rien ou presque rien tandis que l'entretien, les réparations incomberont entièrement aux exploitants.

L'État se donnera donc, à raison de 1,500 à 3,600 francs, en moyenne de subside par kilomètre dans les parties accidentées du pays, des affluents à ses stations beaucoup plus utiles et productifs que des chemins pavés ou empierrés.

ART. 5.

Les chemins de fer vicinaux doivent être exploités d'après d'autres règles que les chemins de fer d'intérêt général d'après la conception que nous nous en sommes faite en Belgique et dans d'autres pays.

Ils doivent être considérés plutôt comme des pataches, des malles-poste, des messageries, sur rails, ouverts à tout le monde que comme des chemins clôturés et claquemurés comme des cimetières sacrés.

Il sera, à l'origine surtout, impossible de les doter de bâtiments de stations, ni même de hangars en briques couverts de tuiles.

Mais pourquoi, si une commune trouve un propriétaire intelligent et spéculateur qui lui offre un terrain pour y établir une gare ou station, à condition de pouvoir y bâtir une maison qui serve à la fois d'auberge et de salle d'attente pour les voyageurs et de dépôt pour les marchandises et de bureau pour les recettes, pourquoi refuserait-on une offre aussi avantageuse? surtout si au bout de cinquante ou soixante ans la propriété pleine et entière en revient, sans charge, à la concession principale.

Dans d'autres cas, par exemple, quand à cause de la configuration du sol, une ligne vicinale devrait rester à distance d'une agglomération rurale, il pourrait être avantageux d'établir la gare ou station sur un terrain assez vaste pour pouvoir y établir des dépôts, magasins ou même des ateliers. La location de ces espaces aux commerçants du voisinage aurait le double avantage de donner un bon produit du terrain acquis, mais surtout d'amener du trafic sur la ligne.

ART. 6.

Les chemins de fer vicinaux devront, d'un aveu unanime, nécessairement être établis sur le principe de la plus stricte économie dans l'administration autant que dans la construction.

Dès lors, pourquoi augmenter inutilement le personnel dans des stations en général peu encombrées et où la besogne est mince? Si dans quelques cas, le travail d'une station est suffisant pour le personnel existant, il suffira d'y adjoindre un commis ou un facteur pour noter le trafic et les recettes du chemin vicinal relevées sur les carnets des garde-trains.

Il est utile que mention en soit faite dans la loi pour éviter les discussions. J'ai connu le cas où un chef de station, recevant 600 francs d'indemnité pour faire le service d'un embranchement qui donnait tout le trafic de cette station, a été obligé de cesser ces fonctions; le résultat a été qu'il a dû être remplacé par un employé spécial à 1,200 francs, puis à 1,800 francs, ce qui n'empêchait pas le chef d'avoir à faire exactement la même besogne qu'auparavant. Seulement les industriels devaient aller payer dans deux bureaux éloignés l'un de l'autre au lieu de payer dans un seul bureau deux sommes différentes.

ART. 7. — ART. 1^{er} du Gouvernement.

C'est la reproduction exacte de l'article 1^{er} du projet de loi, en le mettant d'accord avec ce qui a été dit antérieurement du danger de lui imposer l'obligation absolue d'exploiter elle-même tous les embranchements.

ART. 8. — ART. 2 du Gouvernement.

J'ai suffisamment expliqué les avantages à résulter au point de vue financier et de la responsabilité du Trésor de l'État, de diviser le capital nécessaire à la création des chemins de fer vicinaux en trois parts distinctes, l'une représentant la propriété inaliénable et perpétuelle du sol et ne donnant droit qu'au revenu net de chaque embranchement, toutes charges déduites, y compris les réserves générales et spéciales, serait représentée par les *actions* attribuées aux communes, aux provinces et à l'État pour l'apport de l'assiette du chemin de fer vicinal préparée pour recevoir la voie; cette part pourrait varier de 6,000 à 12,000 francs par kilomètre, selon la richesse du sol et la nature des propriétés à traverser ou à longer, les travaux d'appropriations à faire. La commune de Campine ou des Flandres qui pourra livrer un chemin communal suffisamment large et droit pour recevoir une voie ferrée d'un mètre, sans devoir faire d'emprises longitudinales, sera amplement compensée si on lui accorde, tout en la débarrassant de l'entretien de ce chemin, lequel continuera à servir à tous ses usages précédents, six actions de mille francs, valeur nominale par kilomètre, sur lesquelles elle pourra, au besoin, *emprunter* $\frac{1}{2}$, soit 4,800 francs, mais qu'elle ne pourra aliéner, tandis qu'une autre commune aura dû acheter la plus grande partie du sol de la voie, faire des remblais et des déblais, franchir un ruisseau encaissé. Celle-ci pourra recevoir jusqu'à douze titres de mille francs, valeur nominale, sur lesquels elle pourra emprunter 9,600 francs pour faire face aux dépenses qui lui incombent.

La seconde partie du capital sera représentée par les obligations à émettre directement par la *Société nationale* pour payer la suprastructure. Cet élément sera presque fixe et égal pour tout le pays. Il dépendra du type de la voie qui sera adoptée pour chacun des embranchements. Ici le trafic sera très

faible et le produit probable minime, on adoptera une voie étroite et faible qui correspondra au trafic probable, et qui ne coûtera que 12,000 à 15,000 francs par kilomètre. Ailleurs le trafic assuré est fort à certains moments, pondéreux et exige des locomotives plus pesantes, un matériel roulant plus lourd, ce sont des carrières, des sablières, des marnières, des exploitations étendues de betteraves à sucre; il faudra une voie plus solide et plus lourde; ce sera de bonne économie de la payer plus cher, elle pourra coûter jusque 20,000 à 22,000 francs par kilomètre avec les moyens de chargement et de transbordement économiques dans les gares et les stations.

Quant au matériel roulant et de traction, j'ai suffisamment expliqué pourquoi il ne devait pas entrer dans le capital proprement dit.

Il résulte de là que la partie du capital auquel l'État devrait donner sa garantie pour en procurer le placement économique et assuré au pair et au taux de 4 p. % se réduirait à 15,000, 20,000 ou 25,000 francs au maximum par kilomètre, en moyenne, c'est-à-dire de 600 à 800 ou 1,000 francs par an et par kilomètre exploité. De telle sorte que pour doter l'agriculture du pays de mille kilomètres de voies ferrées nouvelles l'État s'exposerait, au maximum, dans le cas où leurs produits ne couvriraient que les frais d'exploitation, à servir une rente annuelle de 600,000 à 800,000 francs qu'il aurait certainement reçue d'avance au double par l'accroissement du trafic de lignes exploitées par lui, tandis que l'agriculture aurait vu ses frais de transport diminuer de deux millions et demi à six millions.

Mais est-il simplement probable que la *Société nationale* n'ait choisi que des lignes improductives dans les mille premiers kilomètres qu'elle construira et que l'État ait donné son assentiment à ce mauvais choix par la concession que la loi lui réserve d'accorder?

N'est-il pas, au contraire, plus probable que la Société voudra commencer par les plus sûrement productives et que ce sera précisément le succès des premières lignes qui l'exhortera progressivement à en tenter de moins sûres, certaine de trouver dans les réserves les moyens de couvrir les mécomptes éventuels?

L'opération me paraît donc sans chances mauvaises autres que les événements extraordinaires et calamiteux qui affecteraient toute espèce de travail et d'industrie, et les grands chemins de fer tout les premiers.

ART. 9. — ART. 3 du Gouvernement.

C'est l'application de l'idée de l'individualité des lignes, en conservant entre elles une certaine solidarité par la constitution d'une réserve générale qui permettrait à la Société de doter certaines parties pauvres du pays de moyens de communication perfectionnés.

Si les communes ne sont pas directement intéressées à l'économie dans la dépense, elles pousseront à l'exagération de celles-ci; si elles ne sont pas directement intéressées dans les recettes, elles pousseront à la réduction des produits; c'est à ce double point de vue que l'individualité des lignes vicinales doit être établie et maintenue par la loi comme par les statuts de la Société.

Dans soixante ou soixante-dix ans, quand les obligations et les dettes seront amorties, les communes trouveront dans leurs chemins de fer vicinaux une ressource aussi précieuse que celle qu'elles ont trouvée dans le fonds communal, et dès l'abord elles trouveront déjà un revenu dans celles des lignes qui produiront au delà de leurs frais; elles n'auront pas intérêt, par conséquent, à pousser à la réduction des produits par l'abaissement exagéré des tarifs ou par l'accroissement inutile des dépenses; on peut s'en rapporter là-dessus aux administrations communales elles-mêmes, éclairées et guidées, du reste, par l'administration de la *Société nationale* et par les députations permanentes gardiennes de leurs finances et intéressées à ce qu'elles soient prospères.

ART. 10. — ART. 4 du Gouvernement.

On a critiqué dans les sections et en section centrale les titres de délégation dont il est question à l'article 4, et une section a demandé pourquoi ces délégations ne pourraient être données que pour les quatre cinquièmes de la souscription d'actions d'une commune et dans la mesure des versements faits par elle.

Cette explication est fort simple; on n'a pas voulu qu'une commune se désintéressât complètement, en fait, de l'avenir de sa propriété en levant toute sa valeur actuelle, pour travailler peut-être ensuite à son amoindrissement ou même à sa destruction, sauf à essayer de ne pas rembourser sa dette.

L'amendement proposé a pour objet d'obvier à cette objection en permettant à la Société de conserver dans ses caisses la propriété communale et d'émettre, pour recueillir les fonds, des délégations au moyen desquelles les communes pourront trouver soit des prêteurs, soit des banquiers qui leur consentiront des emprunts, à court ou à long terme selon l'occurrence et les conventions venues entre la commune et la *Société nationale*.

C'est pour cette raison et pour faciliter ces transactions que le projet de loi réserve aux communes le droit en tout temps de reprendre leurs actions ou parts, en fournissant à leurs créanciers ou à la Société les garanties nécessaires pour assurer les paiements stipulés aux échéances fixées par les contrats de prêt.

ART. 11. — ART. 5 du Gouvernement.

La fonction la plus importante de la *Société nationale*, mise à l'abri des spéculations locales et personnelles sur la livraison des terrains, sera de trouver et de procurer les moyens de fournir les rails, traverses, crossings, voies latérales, engins, etc., nécessaires à mettre une voie ferrée en état de rendre des services.

Cette opération sera garantie, dès l'abord, par les contrats avec des entrepreneurs d'exploitation solvables et suffisamment connus pour que leurs engagements soient considérés comme l'équivalent de la garantie de la commune et même de l'État.

Mais au début la garantie des communes et surtout de l'État sera néces-

saire, comme elle l'a été pour l'émission des obligations du Crédit communal.

Dès que les premières lignes seront exploitées et rendront les services attendus, les difficultés premières disparaîtront et ces obligations seront aussi recherchées que celles de l'État. Il est même probable qu'au bout de quelque temps on pourra les émettre à moins de 4 p. %.

J'ai déjà expliqué les raisons qui légitiment la limitation de la garantie à accorder par l'État à cette émission; elle dépendra nécessairement du prix des matériaux de la voie, mais il est peu probable qu'elle dépasse fréquemment 800 francs par an et par kilomètre, et comme cette garantie ne sera accordée qu'après un mûr examen par l'administration de la Société et par le Ministère des Finances, il est peu probable qu'elle expose les finances publiques à une intervention effective. Ce sera une garantie morale pour assurer le placement courant des obligations.

ART. 12 (nouveau).

Il faut prévoir le cas où la Société ne trouverait pas d'avance un entrepreneur pour exploiter une ligne vicinale d'apparence peu productive. Elle devra se procurer des ressources nécessaires pour acheter ou louer un matériel de traction et de transport. Elle devra, à cet effet, émettre sur son crédit propre des obligations à termes de remboursement plus ou moins longs, suivant l'occurrence. Cet article lui en donne le pouvoir et les moyens.

Il est probable que, dans la pratique, il lui suffira de garantir le paiement mensuel des frais de traction pour trouver des entrepreneurs de transport à prix fixe ou à forfait.

ART. 13 (nouveau).

Il a pour objet de préciser ce qui constitue le bénéfice net à attribuer aux *parts* ou actions.

Les statuts doivent être plus explicites encore. Ils devront déterminer la part qui revient aux communes et celle qui doit être attribuée à la réserve générale ou à la réserve particulière à chaque embranchement, pour pourvoir aux accidents possibles ou aux améliorations nécessaires.

ART. 14, 15, 16 et 17. — ART. 6, 7, 8 et 9 du Gouvernement.

Ils sont la reproduction littérale des articles proposés par le Gouvernement pour constituer l'administration et le comité de surveillance de la *Société nationale*.

L'amendement proposé à l'article 17 a pour but de compenser le temps exigé des membres du conseil de surveillance pour l'accomplissement de leurs devoirs, qui peuvent devenir, dans quelques années, très lourds et très rudes. Peut-on exiger des membres d'un conseil de surveillance qu'ils se

déplacent à leurs frais? Ne vaut-il pas mieux leur allouer des jetons de présence plus ou moins élevés selon la besogne qu'ils auront à accomplir.

La comptabilité générale sera nécessairement basée sur un grand nombre de comptabilités particulières?

Ne sera t-il pas plus sûr et plus pratique d'aller, au besoin, les vérifier sur places et sur pièces en vue des comptables?

ART. 18. — ART. 10 du Gouvernement.

Est-il bien utile et n'est-il pas même dangereux de priver de toute voix délibérative dans les assemblées générales ceux qui connaissent le mieux les affaires et la portée des votes à émettre. Encore et dans tous les cas il faudrait conserver le droit de vote aux membres du Conseil général et du Comité de surveillance, comme on conserve aux Ministres leur droit de vote dans les Chambres dont ils font partie.

Il faudra réserver aux statuts de décider si les votes seront comptés par parls ou actions ou par personnes.

ART. 19. — ART. 11 du Gouvernement.

Le texte primitif est conservé.

ART. 20. — ART. 12 du Gouvernement.

Je crois qu'il faut tempérer ce droit trop absolu du Gouvernement par des garanties suffisantes qu'il ne pourra en être fait abus. C'est pourquoi il faut exiger que les conseils de la Société soient entendus avant de prendre des mesures extrêmes; ils auront peut-être de bonnes et solides raisons à donner.

ART. 21. — ART. 13 du Gouvernement.

Même texte.

Supprimer l'article 14, comme étant réglé par les articles 1^{er} à 6.

Quant à la concurrence à prévoir aux lignes de l'État, le Gouvernement n'est-il pas suffisamment armé par le droit de refuser la concession si elle y visait.

Pourquoi craindre que des lignes à voies étroites, à vitesse restreinte, à puissance de transport minime puissent faire concurrence à des lignes bien armées, si celles-ci ne sont pas administrées en dépit du sens commun?

On dira : la précaution peut ne pas être inutile. Oui, mais elle peut être dangereuse et peut détruire d'un jour à l'autre le crédit même de la Société

nationale et la valeur des chemins de fer qui lui auraient été concédés. C'est pourquoi elle doit être repoussée.

ART. 22. — ART. 15 du Gouvernement.

Même texte.

ART. 23 (nouveau).

C'est la rédaction que je crois la plus propre à sauvegarder tous les intérêts. On avait proposé de pouvoir abandonner après une exploitation à perte pendant dix ans. C'est trop long. Il serait très difficile de cesser une exploitation après ce long terme de jouissance. Il suffit, selon moi, de constater pendant deux ans que la ligne est en perte et qu'il y a peu de chances qu'elle donne du profit pour que le conseil communal et les habitants soient avertis et mis en demeure de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser cet état de choses sur lequel, seuls, ils peuvent avoir une action en prenant d'autres habitudes de transport, en donnant des garanties de recettes minima, en se contentant de moins de trains, d'une moindre vitesse, etc.

Ils ont un an pour prendre ces mesures et ce n'est qu'au bout de ce délai que la Société, après appel et recours possible au conseil des Ministres, pourra prendre une décision.

N'est-ce pas suffisant et cela ne garantit-il pas tous les intérêts? Pourquoi exposer tous les chemins de fer vicinaux à subir des pertes afin de soutenir, malgré l'évidence, une mauvaise ligne pendant dix ans? Trois suffisent amplement ⁽¹⁾.

Il a fallu définir ce que l'on entend par perte. La *Société nationale*, d'accord avec la commune intéressée ou les propriétaires usiniers ou cultivateurs, pourra toujours prendre les mesures nécessaires pour que ce texte soit restreint à un très petit nombre de cas, si jamais il s'en présente, après les précautions prises avant toute exécution de travaux.

ART. 24. — ART. 16 du Gouvernement.

Cet article a déjà été justifié dans les considérations générales développées dans ce rapport; il serait superflu d'y ajouter quelque chose, s'il ne fallait expliquer les frais *modérés* de chargement, de déchargement ou de transbordement qu'il permet d'ajouter aux tarifs, même dans le cas où les destinataires ou expéditeurs s'en chargeraient eux-mêmes.

Il est probable qu'ils ne s'en chargeront pas et que les entrepreneurs les

(1) En Angleterre, on est plus rapide; au bout de trois mois de pertes sur l'exploitation un concessionnaire de tramway ou de chemin de fer vicinal *peut* s'adresser au *Board of Trade* pour obtenir la liquidation de son entreprise.

feront à meilleur compte que les particuliers, pouvant s'outiller spécialement pour le trafic ordinaire de chaque embranchement. Si l'on prépare les stations de transbordement de façon à épargner la main-d'œuvre, on peut transborder une tonne de charbon, de chaux, de pierres, de minerais, de sable, d'engrais, de terres, pour quelques centimes (20 centimes pour un wagon de 5 tonnes au chemin de fer d'Embresin). Et il est possible de réduire encore ce prix en adoptant un matériel spécial et des dispositions *ad hoc*.

Il ne faut pas s'en rapporter à nos chemins de fer, qui ne sont pas organisés ni disposés pour épargner la main-d'œuvre.

Il faudra que les wagons puissent être placés de façon à laisser couler les marchandises en vrac à transborder ou employer les machines à transborder les sacs, caisses ou tonneaux.

On peut se rendre compte à la station du Nord à Anvers (marchandises) de ce qui peut être fait pour atteindre le but.

ART. 25. — ART. 17 du Gouvernement.

Le texte du projet n'est pas modifié.

Supprimer les articles 18 et 19 du projet primitif qui sont remplacés par les articles 1 à 6 du projet modifié.

ART. 26. — ART. 20 du Gouvernement.

Comme au texte primitif, inutile de comprendre l'État dans cette nomenclature, attendu que s'il reçoit des actions, ce sera en échange de routes ou d'accotements de routes qu'il fournira. S'il y fait des travaux pour améliorer les rampes, il pourra en comprendre le montant dans la fourniture du terrain. Il est peu probable qu'il emprunte sur ces titres.

L'article 21 du texte primitif du projet est remplacé par l'article 10 nouveau.

ART. 27. — ART. 22 du Gouvernement.

Je crois convenable et juste de ne pas libérer les chemins de fer vicinaux de la contribution foncière due à l'État. Ils doivent rester propriété communale, les bâtiments, magasins, dépôts aussi bien que la ligne elle-même et ses accessoires. Ils doivent donc être traités comme les autres propriétés communales qui payent l'impôt foncier à l'État.

Mais il est juste aussi qu'ils soient soustraits aux exactions des communes et des provinces, lesquelles, par le moyen de taxes diverses, pourraient augmenter indûment leur part des produits au détriment de leurs associés. Il en est de même des provinces.

ART. 28. — ART. 23 du Gouvernement.

Il a paru utile d'indiquer dans cet article que les chemins de fer vicinaux, placés probablement en grande partie le long des chemins et des routes, traversant les villages comme des tramways, ne peuvent être assujétis à des règles aussi minutieuses et aussi sévères que les lignes fermées de l'État et des compagnies. On devra permettre de les traverser pour aborder les champs avec des attelages, des chariots, des bestiaux. On pourra y permettre la circulation, hors des heures de trains, des wagonnets des fermes ou des usines, à prix et conditions à convenir, selon les cas.

Les règlements à soumettre par la Compagnie nationale, d'accord avec les communes, à l'approbation finale du Gouvernement, seront donc très différents dans les différentes parties du pays, selon les besoins et les habitudes des populations.

ART. 29. — ART. 24 du Gouvernement.

Il est utile de limiter aux cas très rares, où le tracé d'un chemin vicinal deviendrait nécessaire à une ligne d'intérêt général, les cas de rachat par l'État; sans cela toutes les combinaisons de la stratégie des intérêts individuels ou locaux seraient bientôt employées pour lui faire reprendre les mauvais embranchements.

On en construira moins d'inutiles quand on saura qu'on doit les conserver à sa charge.

ART. 30. — ART. 25 du Gouvernement.

Texte primitif conservé.

ART. 31. — ART. 26-27 du Gouvernement.

Plusieurs sections et des membres de la section centrale ont soulevé des critiques et des objections contre l'allocation d'un premier crédit de deux millions à avancer comme fonds de mise en train à la *Société nationale*. Il paraît, en effet, moins justifiable encore, si la Chambre adopte le système proposé, qui limite l'action de l'État à la livraison des accotements de ses routes et des fonds nécessaires pour les approprier, plus la garantie de paiement régulier des intérêts et du remboursement des obligations émises par la *Société nationale* pour la superstructure des voies.

Mais il peut être utile et même nécessaire de favoriser, par un subside de deux ou trois cent mille francs pour tout le royaume, le premier établisse-

ment d'un embranchement modèle dans chaque province, subside qui serait accordé, en quelque sorte, au concours, aux communes les plus diligentes.

Ce serait une expérience utile dont la dépense ne serait certes pas perdue. D'ailleurs, il est stipulé que l'avance faite serait remboursée sur les bénéfices des lignes ainsi favorisées.

Deux cent mille francs suffiront probablement et au delà pour organiser et faire les premiers frais de la *Société nationale*.

L'État pourra recevoir des actions en échange de cette somme, s'il ne préfère être remboursé sur la moitié des bénéfices alloués à la Réserve, comme il est dit à l'article 31.

ART. 32 (nouveau).

Il faut prévoir le cas où l'on rencontre sur le tracé à suivre par un chemin de fer vicinal une commune ou une administration indifférente, opposée ou hostile. Elle ne peut évidemment pas faire échec à l'utilité publique reconnue et déclarée après enquête administrative.

Il faut donc vaincre cette apathie ou cette résistance, sans froisser pourtant le sentiment intime de justice, qui ne permet pas d'obliger à concourir à une entreprise celui qui n'y a pas un intérêt qu'il comprend ou qu'il reconnaît.

Ce sera donc à la ou aux communes intéressées à faire diligence, à s'adresser à la *Société nationale* qui fera faire, si elles ne sont faites par des particuliers, les études nécessaires, les plans et les devis à soumettre à l'enquête administrative. Celle-ci se fera dans les formes ordinaires; les opposants feront valoir leurs raisons et leurs oppositions et si, malgré cela, la voie ferrée est reconnue d'utilité publique, la concession sera accordée à la *Société nationale* et celle-ci fera souscrire par la ou les communes qui sollicitent la ligne les actions afférentes à la partie du territoire de la ou des communes opposantes, avec le droit et le pouvoir de recueillir les bénéfices appartenant à ces actions, comme elles ont couru les risques d'en supporter les pertes et les charges.

Cependant, les avis peuvent changer avec le temps; la commune opposante peut reconnaître qu'elle a fait erreur, que son administration a méconnu ses véritables intérêts, que la propriété des actions donne un revenu qu'il serait bon de faire rentrer dans la caisse communale.

Dans ce cas, elle peut, en s'adressant à la *Société nationale*, rembourser les dépenses réellement faites par les autres communes en son lieu et place en ajoutant, en compensation des risques courus, 10 p. % du montant effectif de ces dépenses constatées par la *Société nationale*, d'après ses livres et écritures.

Dans tous les cas, si la voie ferrée doit occuper des chemins appartenant à la ou aux communes opposantes, le sol de ces chemins devra être cédé gratuitement et sans indemnité, la commune ou les communes poursuivantes n'ayant à faire que les travaux d'appropriation de la voie pour recevoir des rails, comme elles le feraient sur propre territoire.

La *Société nationale* sera toujours l'intermédiaire nécessaire et bienveillant de ces transactions.

ART. 33 (nouveau).

Il est utile d'assurer une juste rémunération au concours du travail et de l'initiative individuelle. La Belgique est peut-être le seul pays du monde où l'initiative privée n'ait que des droits précaires, mal définis, et très souvent méconnus et foulés aux pieds par les administrations publiques de toutes les catégories.

Et cependant l'initiative privée est le grand moteur nécessaire dans l'établissement des travaux publics; c'est à elle qu'on doit, notamment en Belgique, l'indication et très souvent l'étude complète et approfondie de presque tous nos grands travaux publics.

C'est cette initiative qui sera le grand moteur des chemins de fer vicinaux, si on lui assure une récompense modeste, mais juste.

Le cahier des charges général qui devra être rédigé pour la mise à exécution de la présente loi devra contenir, à l'égard des plans déposés par les particuliers, des indications claires et précises, l'échelle, les indications nécessaires, la forme du mémoire justificatif et descriptif et des devis.

Le lieu du dépôt paraît être indiqué par le précédent créé par la loi des brevets d'invention, l'hôtel du Gouvernement provincial.

Il semble inutile d'exiger dès ce moment trois copies complètes. Une seule suffit pour constater le dépôt et les droits de l'auteur.

Cette constatation faite sur un registre *ad hoc* ou sur le registre des dépôts des brevets, et récépissé donné à l'auteur, les pièces doivent être transmises à la *Société nationale* pour étude et examen.

L'auteur n'a droit à aucune rémunération ni indemnité, si son projet ne s'exécute pas.

Les amendements ou variantes ne constituent pas des projets nouveaux, mais peuvent donner ouverture à des droits spéciaux, à des indemnités proportionnelles à leur valeur, s'il en est fait usage, à déduire du prix principal.

L'administration de la *Société nationale* serait juge en premier ressort des contestations à cet égard avec recours au Ministre, en cas de dissatisfaction de l'une des parties.

CHAPITRE X.

QUESTIONS DIVERSES.

I. — *Postes, télégraphes, téléphones.*

Il y aura lieu d'assimiler, sous le rapport de ces services, les chemins de fer vicinaux aux lignes exploitées par l'État. Puisqu'elles donnent gratuitement leurs moyens de transport et leur terrain à l'établissement et l'exploitation de ces services, il est juste qu'en retour, on leur accorde le port gratuit des lettres de service, limitées, si l'on veut, à deux par jour et par embranchement, et des signaux ou correspondances télégraphiques, téléphoniques

et autres que la science peut découvrir, notamment l'éclairage électrique. Il s'agit d'un intérêt public, semblable à ceux que desservent les grandes lignes. Inutile d'insister sur ces points.

II. — *Stations, évitements, garages, raccordements de sous-embranchements publics ou particuliers.*

J'ai déjà indiqué ce qu'il fallait obtenir des communes. La plupart, avec le temps et l'expérience, reconnaîtront l'avantage de placer la station d'about, le *terminus*, comme disent les Anglais, aussi près que possible du centre des agglomérations, l'auberge ou le cabaret voisin, servant, comme du temps des diligences et des malles-postes, de station, bureau, dépôt, et l'occupant se chargeant des écritures et des recettes de ce *terminus*, très souvent à titre gratuit, plus tard, quand les affaires prendront de l'extension, moyennant une compensation proportionnelle aux affaires; ce sera l'occupation d'une des personnes de la maison, deux ou trois fois par jour, pendant un quart d'heure ou une demi-heure.

De même aux principales haltes du chemin.

Là où les localités ne se prêteront pas à l'établissement d'une gare pour le changement de direction du moteur dans le village même, il faudra trouver un emplacement aussi à proximité que possible et, dans ce cas, y trouver assez de place pour y établir des dépôts, magasins, hangars, etc., même une baraque d'attente, à couvert, pour les voyageurs.

Le succès des chemins de fer vicinaux dépendra, en grande partie, des facilités qu'ils offriront aux communes et aux exploitations agricoles ou autres. Il faut que le chargement et le déchargement puissent s'y faire rapidement et à peu de frais. Quand ces chemins seront au-dessus de leurs affaires, on pourra les doter d'abris et d'engins de chargement ou de déchargement plus parfaits.

Les stations de transbordement pourront, selon l'importance du trafic, être outillées immédiatement en vue de manœuvres faciles, rapides et économiques, ou, s'il n'y a pas certitude à cet égard, on se bornera à placer les voies assez près pour transborder à la main aussi économiquement que possible.

III. — *Le matériel des transports et de traction devra être approprié au trafic de chaque ligne.* Il est évident qu'il ne pourra être ni du même type, ni de la même puissance, là où il y aura des produits nombreux, pondéreux, de peu de valeur à transporter, que là où il n'y aura que des produits agricoles, horticoles ou forestiers.

L'exploitation par divers entrepreneurs aura cet autre avantage de permettre des essais divers, si difficiles ou si coûteux à obtenir dans des conditions favorables dans les grandes exploitations où l'uniformité est l'une des conditions du bon ordre et de l'économie.

Je suis certain qu'il se produira bientôt de grandes améliorations dans les systèmes de traction, de transport, de chargement, de transbordement, si on

laisse à l'industrie des transports la faculté de se mouvoir plus librement que sur les chemins de grande communication.

Dans le chapitre des tarifs j'ai pris pour type le wagon de 2.500 kil. parce que d'après moi il faut que les wagons des embranchements à voie étroite soient une division exacte des wagons des grandes lignes, moitié ou quart. Il ne faudrait pas, toutefois, repousser à priori les wagonnets de 1000 kil. Il faut que l'expérience prononce à cet égard.

Il est probable que la quantité de matériel nécessaire ne sera pas la même partout ni en toute saison. Il se produira nécessairement des variations notables et par suite un va-et-vient important de matériel entre les divers embranchements. Comme ceux-ci n'auront pas d'autres moyens de se transmettre leur matériel que par les voies de l'État, celui-ci devra se pourvoir du nombre de trucs nécessaires pour ces transbordements d'une ligne à l'autre. Il devra se faire rémunérer de ce service d'une façon raisonnable et non arbitraire ; quelques règles précises devront être posées dans les cahiers des charges.

De même si l'État ou les compagnies concessionnaires fournissent les engins de transbordement mécanique dans leurs stations, il est juste qu'ils perçoivent la forte part du tarif attribué à cette manutention.

L'avantage qu'offriront les chemins de fer vicinaux sur les grandes lignes, tant au point de vue de l'économie des transports que des facilités qu'ils donneront au public, c'est d'admettre facilement et partout des raccordements vers les habitations, magasins, usines, hameaux ou fermes ; les chargements comme les déchargements pourront se faire presque toujours à pied d'œuvre, sans faux frais ; c'est ce qui permettra d'exiger des tarifs plus élevés que sur les grandes lignes, où les faux frais sont parfois plus grands que le transport principal. Il faudra donc ne mettre aucun obstacle artificiel, légal ou réglementaire à la construction de ces raccordements par les particuliers ; ceux qui ne serviront pas continuellement pourront se faire au moyen d'appareils mobiles, sans rien changer aux voies.

IV. — Il est probable qu'à l'origine, lorsque l'expérience n'aura pas encore parlé, certaines communes placées près d'une station de grand chemin de fer hésiteront à admettre le passage d'un chemin de fer vicinal sur leurs rues, places ou voies publiques. Elles n'en sentiront pas la nécessité ; elles sont servies, elles sont pourvues de moyens de transport suffisants ; pourquoi se gêneraient-elles pour d'autres ?

L'expérience démontrera sans doute l'inanité de ces objections ou de ces répugnances, mais lorsque la voie sera établie ailleurs, hors de la bourgade, à travers champs ou sur des chemins vicinaux élargis et appropriés, il sera bien tard pour reconnaître l'erreur commise d'abord ; il faudra donc, dans ces cas, qu'il soit bien entendu que les déplacements ou frais qu'il faudrait faire ultérieurement, pour la réparer, seront à la charge exclusive des communes peu prévoyantes, que la *Société nationale* ne sera tenue d'agréer leurs propositions que si les communes intéressées sont tenues indemnes de toute perte à résulter du changement.

Quant à la crainte que les chemins vicinaux qui seraient occupés par une

voie ferrée ne puissent plus servir à l'accès des champs, je crois devoir ajouter à ce que j'ai déjà dit à cet égard, que la largeur servant aux charriages ordinaires restera presque toujours la même, qu'il n'y aura de changé que plus de régularité dans les pentes, les courbes et l'écoulement des eaux pluviales, que des passages à niveau fixes seront ménagés aux points reconnus les meilleurs et que dans tous les cas, il sera toujours possible d'établir des passages à niveau mobiles et temporaires à travers de voies peu fréquentées surtout aux heures où se font les charriages des champs.

Ce qu'il faudra c'est un règlement qui punisse sévèrement toute obstruction inutile ou méchante de la voie ferrée aux heures qui seront indiquées dans chaque commune.

Les lois et règlements de l'Allemagne, de l'Italie et d'Angleterre contiennent sur ces divers points des stipulations que l'on fera bien de consulter et d'imiter.

V. — Il peut se présenter un cas qu'il faut prévoir, sinon dans la loi, au moins dans les cahiers des charges. Une commune reconnaît, après expérience faite, qu'elle s'est trompée sur la direction à donner au chemin de fer vicinal qui la dessert; elle aurait mieux fait d'adopter telle autre direction que celle suivie, elle en retirerait de plus grands avantages, mais elle lésa des intérêts privés favorisés par l'établissement premier. Et cependant il ne peut être question de conserver et d'exploiter deux lignes conduisant au même but.

La commune et la *Société nationale* ayant reconnu les avantages du nouveau tracé sur l'autre pourront-elles procéder à l'enlèvement de celui-ci?

Cela ne me paraît pas devoir subir de doute, mais à la condition de suivre la même filière de formalités que pour des concessions nouvelles.

Les propriétaires lésés pourront-ils réclamer des indemnités?

Je ne le pense pas, si on ne leur cause pas d'autre dommage que celui du déplacement de la voie. Ils seront replacés dans l'état *ante quo*, seulement, ils pourront réclamer de retenir, en payant l'intérêt, l'amortissement et l'entretien, la partie de la voie qui les intéresse à titre d'embranchement particulier, comme la Société aurait pu construire cet embranchement s'ils l'avaient réclamé en prenant les engagements nécessaires pour garantir le remboursement de ses avances.

Pétitions.

La Chambre a renvoyé à la section centrale les pétitions relatives aux chemins de fer vicinaux; ce sont les suivantes par ordre de date :

Par pétition datée du 5 décembre 1882, le conseil communal de Westmalle demande l'établissement d'un tramway à vapeur sur la grande route d'Anvers à Turnhout.

Le 6 mars 1883, le conseil communal de Deurne prie la Chambre de s'occuper sans retard du projet de loi relatif aux chemins de fer vicinaux ou du moins d'intervenir auprès du Gouvernement pour que celui-ci examine

immédiatement les différentes demandes de concession qui lui ont été soumises.

Il propose également la construction d'un chemin de fer à vapeur sur la route d'Anvers à Turnhout.

Même demande des conseils communaux d'Oelegheem, de Wyneghem, de Vlemmeren, St-Léonard, Halle, Ryckevorsel, Wechelderzande, St-Gravenwezel, St-Job-in-'t-Goor, Zoerzel, Wommelghem, Schelde, Oostmalle.

Toutes ces pétitions sont relatives au même chemin de fer, mais il existe à notre connaissance de nombreuses demandes de concession au Ministère de l'Intérieur qui attendent une solution. Elles ont été adressées de toutes les parties du pays et la Chambre répondra à une nécessité urgente en s'occupant à bref délai de la solution demandée.

Je crois avoir examiné le projet de loi sous toute ses faces et pouvoir en proposer l'adoption comme étant de grande et urgente nécessité dans l'intérêt général du pays.

Le Rapporteur,

AD. LE HARDY DE BEAULIEU.

Le Président,

J. DESCAMPS.

(76)

ANNEXES.

ANNEXE A.

*Tableau indiquant les DETTES COMMUNALES d'après les Budgets des exercices
1848 et 1849. (Communes rurales) (¹).*

PROVINCES.	RESTE DÙ sur DES EMPRUNTS.		DETTE CONSTITUÉE		DETTE ARRIÉRÉE.		DETTE EXIGIBLE non compris les emprunts.		TOTAUX.	
	1848.	1849.	1848.	1849.	1848.	1849.	1848.	1849.	1848.	1849.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Anvers	191,505	292,622	2,265,643	2,077,209	•	158,248	•	20,063	2,454,948	2,548,142
Brabant.	218,250	225,003	1,032,170	1,013,921	141,185	141,185	139,079	139,079	1,551,564	1,518,088
Flandre occidentale . .	964,442	974,526	112,996	134,015	•	•	52,598	135,861	1,150,036	1,244,400
Flandre orientale . . .	852,281	859,677	1,375,404	1,367,741	•	•	•	•	2,205,685	2,227,418
Hainaut.	480,484	652,165	•	•	•	•	•	•	480,484	652,165
Liège.	227,073	511,757	284,498	562,634	25,856	21,151	184,592	96,553	721,999	992,095
Limbourg.	52,580	50,180	5,250,258	5,070,517	21,263	22,948	11,634	11,054	5,353,535	5,154,699
Luxembourg	96,742	79,680	4,569	5,029	•	•	5,793	3,311	104,904	86,020
Namur.	462,604	475,205	994,609	987,625	5,201	4,951	42,945	43,532	1,505,359	1,511,405
	3,525,541	3,898,905	9,515,947	9,216,689	195,485	348,483	435,541	450,353	15,470,514	15,914,450

(¹) Les renseignements font défaut en ce qui concerne les villes.

ANNEXE B.

Tableau indiquant les DETTES COMMUNALES d'après les Budgets de l'exercice de 1886. (Communes rurales) ⁽¹⁾.

PROVINCES.	RESTE DÙ sur DES EMPRUNTS.	DETTE CONSTITUÉE.	DETTE ARRIÉRÉE.	DETTE EXIGIBLE non compris les emprunts.	TOTAL.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Anvers	504,138 »	1,050,459 »	28,276 »	14,912 »	2,567,785 »
Brabant	85,658 »	78,946 »	782 »	790 »	164,156 »
Flandre occidentale . .	1,098,623 »	111,793 »	13,218 »	40,162 »	1,263,796 »
Flandre orientale . . .	887,085 »	1,290,516 »	»	»	2,183,599 »
Hainaut	273,857 »	224,442 »	24,343 »	27,554 »	550,176 »
Liège	178,453 »	5,072 »	14,100 »	»	197,625 »
Limbourg	52,995 »	1,964,065 »	41,256 »	4,000 »	2,062,316 »
Luxembourg	41,508 »	»	»	»	41,508 »
Namur	4,000 »	»	75 »	»	4,075 »
TOTAUX	5,014,295 »	5,611,293 »	123,050 »	87,598 »	8,835,036 »

(1) Les renseignements font défaut en ce qui concerne les villes.

ANNEXE C.

Tableau indiquant le montant des DETTES COMMUNALES CONSTITUÉES et des EMPRUNTS COMMUNAUX, d'après les BUDGETS de l'exercice 1860. (Villes et communes rurales réunies.)

ARRONDISSEMENTS administratifs.	DETTES CONSTITUÉES.	MONTANT des EMPRUNTS.	ARRONDISSEMENTS administratifs	DETTES CONSTITUÉES.	MONTANT des EMPRUNTS.
Anvers	4,200,983	7,704,599	Huy	259,403	118,969
Malines	1,377,892	958,312	Liège	445,240	7,783,616
Turnhout	612,753	218,558	Verviers	1,746,308	1,530,351
LA PROVINCE . . .	6,221,628	8,971,069	Waremmé	558,326	48,199
Bruxelles	8,425,009	26,281,407	LA PROVINCE . . .	2,789,277	9,281,135
Louvain	2,422,617	1,065,732			
Nivelles	89,559	250,494			
LA PROVINCE . . .	10,935,163	27,597,635	Hasselt	1,254,285	60,000
Bruges	87,445	1,747,965	Maeseyck	184,571	13,520
Courtrai	72,858	440,271	Tongres	572,442	83,765
Dixmude	17,840	258,101	LA PROVINCE . . .	2,291,096	157,085
Furnes	62,181	285,351			
Ostende	355,146	891,094			
Roulers	57,974	555,675	Arlon	26,961	312,000
Thiet	7,446	557,807	Bastogne	"	18,540
Ypres	56,683	460,867	Marche	"	"
LA PROVINCE . . .	695,551	4,756,012	Neufchâteau	"	20,000
Alost	587,152	469,565	Virton	85,000	13,700
Audenarde	181,609	218,504	LA PROVINCE . . .	111,961	361,240
Eclloo	45,028	172,065			
Gand	2,405,182	7,422,859			
S ^t Nicolas	555,703	559,065	Dinant	182,880	48,027
Termonde	488,253	586,765	Namur	1,025,929	356,699
LA PROVINCE . . .	3,860,997	9,228,621	Philippeville	41,377	89,519
Ath	175,185	66,764	LA PROVINCE . . .	1,250,186	474,275
Charleroy	205,218	295,956			
Mons	556,109	970,839			
Soignies	176,815	61,575			
Thuin	188,071	250,411			
Tournay	290,286	742,826			
LA PROVINCE . . .	1,583,682	2,588,540	LE ROYAUME . . .	29,739,543	63,248,419

ANNEXE D.

Tableau indiquant le montant des DETTES COMMUNALES CONSTITUÉES et des EMPRUNTS COMMUNAUX, d'après les COMPTES de l'exercice de 1865. (Villes et communes rurales réunies.)

ARRONDISSEMENTS administratifs.	RESTE DÙ sur DES EMPRUNTS.	DETTE CONSTITUÉE.	DETTE ARRÉRÉE.	DETTE EXIGIBLE (non compris les emprunts).
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Anvers	9,020,054	5,689,205	119,554	15,784
Malines	1,540,478	1,055,885	"	"
Turnhout	229,976	509,081	28,635	1,653
LA PROVINCE.	11,190,508	5,254,169	148,179	15,417
Bruxelles	59,505,936	7,025,767	6,424	9,206
Louvain	2,179,295	2,164,240	580,542	5,825
Nivelles	520,086	47,074	2,956	10,500
LA PROVINCE.	42,205,317	9,855,081	689,702	25,531
Bruges	2,592,516	25,818	15,510	"
Courtrai	991,583	58,778	"	102,119
Dixmude	572,154	5,550	"	"
Furnes	505,156	40,829	"	1,472
Ostende	1,126,807	350,718	716,261	5,000
Roulers	1,024,548	67,266	"	"
Thielt	511,490	"	"	75,258
Ypres	588,041	76,207	"	"
LA PROVINCE.	7,512,260	603,146	729,771	181,820
Alost	951,156	541,250	"	7,700
Audenarde	585,847	184,592	"	1,217
Eecloo	207,829	47,550	"	"
Gand	8,554,290	2,425,020	"	474,160
St-Nicolas	995,458	576,925	"	"
Termonde	551,555	390,405	"	4,320
LA PROVINCE.	11,587,075	5,765,522	"	487,597

ARRONDISSEMENTS, administratifs.	RESTE DÙ sur DES EMPRUNTS.	DETTE CONSTITUÉE.	DETTE ARRIÉRÉE.	DETTE EXIGIBLE (non compris les emprunts.)
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ath	287,476	123,460	452	452
Charleroi	907,353	153,250	70,855	40,220
Mons	2,552,732	545,327	57,960	88,405
Soignies	386,095	112,111	3,597	•
Thuin	716,251	72,197	5,800	13,688
Tournai	927,459	261,143	137,328	12,900
LA PROVINCE	5,838,246	1,327,497	255,992	155,065
Huy	371,062	29,203	14,765	1,695
Liège	14,518,688	126,590	18,680	32,171
Verviers	2,405,151	895,722	49,006	58,529
Waremmes	106,254	•	2,421	6,250
LA PROVINCE	17,401,155	1,051,515	84,872	98,445
Hasselt	319,141	1,028,710	•	•
Moeseyck	49,070	153,755	•	•
Tongres	183,743	758,654	•	•
LA PROVINCE	551,954	1,941,099	•	•
Arlon	309,944	26,955	•	14,000
Bastogne	46,218	•	•	•
Marche	78,500	•	•	600
Neufchâteau	258,620	•	•	7,000
Virton	144,199	72,300	•	•
LA PROVINCE	817,481	99,255	•	22,220
Dinant	263,274	24,429	•	5,572
Namur	1,817,141	437,129	1,000	7,050
Philippeville	201,250	•	•	•
LA PROVINCE	2,281,665	461,558	1,000	10,622
LE ROYAUME	99,185,661	24,228,842	1,909,516	995,106

ANNEXE E.

Tableau indiquant le montant des DETTES COMMUNALES CONSTITUÉES et des EMPRUNTS COMMUNAUX, d'après les COMPTES COMMUNAUX DE 1875. (Villes et communes rurales réunies.)

ARRONDISSEMENTS administratifs.	EMPRUNTS.	DETTES ANCIENNES.	ARRONDISSEMENTS administratifs.	EMPRUNTS.	DETTES ANCIENNES.
Anvers	106,043,613	400,861	Huy.	990,021	59,718
Malines	2,513,154	1,106,043	Liège	44,369,516	216,734
Turnhout	648,759	467,578	Verviers	15,467,620	840,617
LA PROVINCE . .	109,205,526	1,980,282	Waremmé	507,311	153,614
Bruxelles	187,589,390	5,283,482	LA PROVINCE . .	61,424,474	1,279,703
Louvain	3,967,371	1,738,257			
Nivelles	1,262,463	41,375			
LA PROVINCE . .	192,819,426	7,053,114	Hasselt	1,214,786	470,788
Bruges	3,849,923	24,430	Maeseyck	60,637	45,536
Courtrai	3,226,113	1,374	Tongres	704,830	346,712
Dixmude	1,047,079	"	LA PROVINCE . .	1,980,282	869,036
Furnes	924,903	37,330			
Ostende	1,427,577	908,458			
Roulers	2,542,459	32,923			
Thielt	1,188,767	"			
Ypres	1,929,937	13,000	Arlon	428,900	"
LA PROVINCE . .	16,136,827	1,107,515	Bastogne	124,300	"
Alost	1,416,423	206,361	Marche	221,656	"
Audenarde	1,015,276	93,615	Neufchâteau	369,220	"
Eccloo	874,759	27,412	Virton	328,194	"
Gand	18,344,818	3,037,613	LA PROVINCE . .	1,472,270	"
St Nicolas	2,579,519	271,344			
Termonde	1,510,442	288,670			
LA PROVINCE . .	25,539,239	3,925,224			
Ath	908,818	11,580	Dinant	935,553	3,240
Charleroy	4,651,423	48,570	Namur	4,209,584	13,423
Mons	6,372,753	399,664	Philippeville	712,672	13,800
Soignies	1,791,816	91,424	LA PROVINCE . .	5,857,808	30,463
Thuin	2,475,125	34,239			
Tournai	4,488,715	6,272	LE ROYAUME . .	435,424,482	16,837,086
LA PROVINCE . .	20,688,630	591,749			

ANNEXE F.

PROVINCE D'ANVERS.

*Tableau indiquant le montant des DETTES COMMUNALES CONSTITUÉES et des
EMPRUNTS COMMUNAUX, d'après les comptes de l'exercice 1880.*

ARRONDISSEMENTS ADMINISTRATIFS.	EMPRUNTS.	DETTES ANCIENNES. (CAPITAL.)
	Francs.	Francs.
Anvers	105,941,715	1,512,725
Malines	5,640,423	514,012
Turnhout	311,757	343,555
LA PROVINCE	107,893,895	2,370,292

ANNEXE G.

*Examen comparatif du fonctionnement des deux modes d'exécution
et d'organisation des chemins de fer vicinaux ;*

SAVOIR :

1° Celui du projet de loi ; 2° celui des amendements résultant du rapport.

Thème.

Il s'agit d'exécuter et d'exploiter une ligne vicinale à voie de 1 mètre.

Cette ligne a	15,750 mètres
de longueur totale à laquelle il faut ajouter 10 p. %	1,575
pour évitements, garages et voies de chargement et déchargement.	

TOTAL	<u>17,325 mètres</u>
-----------------	----------------------

de longueur de voies.

Cette voie est à construire dans les conditions suivantes :

5,600 mètres	sur accotements de routes de l'État de 1 ^{re} ou de 2 ^e classe.
4,200 »	sur accotements de routes provinciales.
4,350 »	sur chemins vicinaux de largeurs diverses.
1,600 »	à travers champs pour raccorder les chemins ou pour éviter des obstacles.

15,750 mètres.

Le terrain est peu accidenté, il n'exige d'autres terrassements que des régularisations de rampes et de pentes et pas d'autres travaux d'art que les rigoles d'écoulement des eaux pluviales et quelques buses pour leur passage sous la voie ou sous les chemins.

Il y a lieu d'élargir certaines parties des chemins vicinaux pour les conserver à leur largeur actuelle en dehors de la voie, soit 3^m.30 au minimum ; en les portant à 6 mètres, on aurait, pour la voie ferrée et le contre-fossé ou rigole d'écoulement, du côté des terres, une largeur suffisante ; la voie ferrée n'étant occupée sur chaque point que pendant quelques secondes, trois, quatre, cinq ou six fois par jour, à des heures connues de tout le monde, la seule difficulté à éviter consistera donc à ne pas faire croiser deux chariots ou voitures au moment précis du passage d'un train ou d'une voiture automobile du chemin de fer vicinal.

Supposons donc qu'il s'agisse d'élargir, en moyenne de 2 mètres,	
sur la longueur totale des 4,350 mètres, les chemins vicinaux à H. A. C.	
suivre	1.08.75
5 mètres de largeur moyenne à travers champs.	80.00
Évitements et gares	71.25
	2.60.00

Il y aurait donc lieu d'acquérir ou d'exproprier deux hectares soixante ares pour cette ligne vicinale de 15 $\frac{1}{2}$ kilomètres, ce qui donne, à raison de 10,000 francs l'hectare, 26,000 francs.

Estimons que les terrassements, rigoles, etc., exigeront l'enlèvement ou l'apport de 2 mètres cubes par mètre courant de voie d'un bout à l'autre, à raison de 1 franc par mètre cube, y compris le régalage et l'arrangement des terres et de la voie, 31,500 francs :

Nous avons donc pour acquisitions fr.	26,000 »
et, pour travaux	31,500 »

Seulement, si les communes elles-mêmes doivent faire la besogne à leurs frais, il est certain que cela ne coûtera pas la moitié, soit 50 centimes par mètre cube, et par conséquent 15,750 francs.

Pose de la voie, comprenant des rails d'acier de 25 kilogrammes par mètre courant, soit 50 kilogrammes par mètre courant de voie (17,325 mètres), passages à niveau des chemins et champs, 5 par kilomètre, ballast, pose, etc., à 18 francs par mètre courant de voie. fr. 311,850 »

Frais d'étude et de confection des plans, surveillance des travaux 15,750 »

Imprévus, intérêts pendant l'exécution 18,900 »

TOTAL. fr.	404,000 »
--------------------	-----------

soit 25,000 francs par kilomètre, chiffres ronds.

En y ajoutant, dans le système du projet de loi, 12,000 francs par kilomètre, pour matériel d'exploitation, fonds de roulement, pièces de rechange, outillage d'entretien et de réparations minimales, on obtiendra un coût total de 35,000 francs par kilomètre, prêt à être exploité. Soit pour la ligne entière, 560.000 francs.

La dépense, sauf le matériel d'exploitation qui, dans le système du rapport, resterait toujours en dehors du capital immobilisé par la Société Nationale, ne serait sensiblement pas la même dans les deux cas. Mais nous la supposons égale pour ne pas compliquer le raisonnement et pour renforcer ma thèse.

Je mettrai en regard les deux systèmes, afin qu'on puisse les comparer plus facilement :

Système du projet de loi.

Articles 2 et 19 du projet de loi. Articles 5, 6, 8, 9, 10 du projet de statuts de la Société nationale.

Les communes intéressées doivent souscrire le capital de 560,000 francs en actions nominatives d'un import nominal de 1,000 francs chacune. Supposons que le tracé du chemin de fer vicinal traverse le territoire de cinq communes rurales y compris celle où la station de la grande voie ferrée est située.

Dans quelles proportions devront souscrire ces communes? Rien n'est fixé à cet égard dans le projet de loi ni dans celui des statuts de la Société nationale. Le tout est laissé à l'arbitraire du Gouvernement qui prescrira les conditions de son concours ou qui se les laissera prescrire par des considérations étrangères aux intérêts engagés.

C'est cet arbitraire qu'il faut absolument éviter si l'on ne veut retomber dans l'erreur commise dans l'établissement de notre grand réseau, celle d'avoir désintéressé complètement les populations avantagées par la construction des chemins de fer, dans les frais d'établissement et dans les résultats de l'exploitation.

Il est vrai que l'article 19 du projet de loi et l'article 5 des statuts permettent aux provinces et à l'État de souscrire, à la décharge des communes, une partie des actions; mais c'est précisément là le danger de l'arbitraire laissé à la décision de l'administration centrale qui, selon les hommes au pouvoir pourront faire plus ou moins, ou même ne rien faire du tout.

Il semble que la proportion la plus rationnelle qui doive être adoptée pour la souscription des actions, dans le système du projet de loi, devrait être la longueur du parcours dans chaque commune et que l'intervention de l'État et des provinces devrait précisément avoir pour objet de corriger ce que cette règle pourrait présenter de trop onéreux ou d'injuste, pour certaines d'entre elles.

Ainsi supposons que les longueurs de la voie dans chacune des communes parcourues soient les suivantes :

1 ^{re} commune	5,950 mètres.
2 ^e —	2,650 —
3 ^e —	5,000 —
4 ^e —	2,675 —
5 ^e —	5,475 —
Total.	15,750 mètres.

Système du rapport.

J'admets les mêmes chiffres de dépenses bien qu'il y ait lieu de croire que les intéressés pouvant agir directement et sans intermédiaires feraient des économies sur la plupart des dépenses. Je me borne à répartir celles-ci d'après les articles 5, 4, 8, 9, 10, 11 et 33 du projet amendé et les articles de l'avant-projet de statuts amendé.

Les sommes de.	fr. 26,000	»
et	31,500	»
pour acquisitions de terrains, terrassements et travaux d'appropriation, celles de	15,750	»
pour frais d'études et de, pour imprévus, intérêts, etc.	18,900	»
Total.	fr. 92,150	»

soit fr. 5 85 c^{ts} par mètre de voie, sont réparties entre les communes, l'État et les provinces en proportion de la longueur des chemins, routes ou terrains qu'ils fournissent, savoir :

L'État, 5,600 mètres fr. 52,760 »
pour lesquels il recevrait 56 actions nominales libérées; de 1,000 francs.

La province 4,200 mètres. 24,570 »
pour lesquels elle recevrait 42 actions nominales libérées;

Les communes réunies 5,950 mètres fr. 54,820 »
pour lesquels elles recevraient 60 actions semblables.

Total. fr. 92,150 »

Sur lesquelles celles-ci peuvent obtenir, aux termes de l'article 10, des délégations escomptables pour les $\frac{4}{5}$ ^{ms}, soit 48,000 francs, si elles les escomptent au pair sous leur garantie où celle des industriels ou propriétaires intéressés à la construction du chemin de fer, lesquelles les escompteront sans doute directement eux-mêmes.

La province peut faire de même, et escompter les $\frac{4}{5}$ ^{ms} des 42 actions qui lui soient attribuées, soit 52,000 francs.

L'État n'escomptera sans doute jamais les parts qui lui seraient attribuées.

Il est donc peu probable que, dans un cas comme celui sur lequel j'établis ces calculs, les communes aient lieu de réclamer des subsides de l'État par application de l'article 4 du pro-

Système du projet de loi.

Dans cette proportion la 1 ^{re} commune devrait souscrire	fr. 140,225	•
La 2 ^e	94,075	•
La 3 ^e	106,500	•
La 4 ^e	94,962 50	
Et la 5 ^e	123,562 50	
Total.	fr. 559,125	•
Appoint.	875	•
Total.	fr. 560,000	•

Ce qui, réduit, en annuités à 4 $\frac{1}{2}$ p. %, amortissement compris (art. 20 du projet de loi; art. 9 du projet de statut-) donne pour la première commune une souscription ou engagement annuel de fr. 6,510 •

Pour la 2^e commune 4,145 57

— la 3^e — 4,747 50

— la 4^e — 4,275 51

— la 5^e — 5,551 12

Annuité totale fr. 25,025 50

afférant à cette ligne vicinale.

Il est vrai que le projet de loi stipule que l'État et la province pourront souscrire, à la décharge des communes, une partie du capital; mais il ne stipule aucune proportion et laisse tout à l'arbitraire administratif, c'est-à-dire que tout est laissé à l'intrigue, aux marchandages, aux combinaisons savantes de la politique électorale.

Pour faire face à ces engagements et aux frais d'exploitation d'administration et d'entretien que nous estimerons à 2,500 francs, en moyenne par kilomètre et par an l'embranchement devra produire une recette brute de 64,890 francs, soit 4,120 francs par kilomètre, soit fr. 11 50 c' par jour et par kilomètre ou 12 francs en y ajoutant les menus frais, soit un peu plus du huitième du produit actuel de l'ensemble des chemins de fer exploités par l'État.

Trouvera-t-on beaucoup de communes rurales, administrées par de braves cultivateurs, ou propriétaires même aisés qui osent souscrire des annuités aussi fortes? Nous en doutons.

Système du rapport.

jet amendé, subsides qui, pour les 6 kilomètres qui leur incomberaient pourraient s'élever à	fr. 21,600	•
pour la part de l'État		
et	10,800	•
pour celle de la province.		
TOTAL.	fr. 32,400	•

pour une dépense de 34,820 francs.

Il est bien évident que pour pouvoir solliciter l'intervention de l'État et de la province, il faudrait, dans ce système, que les actions fussent sans valeur et que les propriétaires ou l'industrie locale soient absolument indifférents ou impuissants. Dans ces cas il n'y aurait pas lieu pour la Société nationale de s'occuper de ces affaires condamnées d'avance par les habitants eux-mêmes.

Resterait l'émission des obligations pour poser la voie principale et les 1,575 mètres d'évitements, de garages et de voies de chargement et déchargement, ainsi que pour le matériel fixe de la voie, 311,850 francs, disons 312,000 francs, soit 18,000 francs par kilomètre.

Cette portion du capital serait émise directement par la Société, sous la garantie, 1^o des produits de la ligne, frais d'exploitation, d'entretien et d'administration déduits, soit 2,500 francs par kilomètre. La charge, à 4 $\frac{1}{2}$ p. %, serait de 810 francs par kilomètre.

De sorte qu'un chemin de fer vicinal qui produirait 5,510 francs par kilomètre et par an couvrirait tous ses frais, mais ne pourrait payer aucun dividende aux actions; et, par conséquent, les communes qui auraient emprunté sur les $\frac{1}{3}$ ^{me} de celles-ci devraient en servir l'intérêt sur leurs ressources propres.

Il suffirait donc, dans ce cas, d'une recette d'environ 9 francs par kilomètre et par jour; c'est-à-dire moins du dixième de ce que reçoit l'État sur l'ensemble de ses lignes pour qu'un chemin de fer vicinal puisse couvrir ses charges, sans s'endetter. Tout excédant de recette, viendrait apporter un produit aux actions et décharger, par conséquent, les finances communales.

Une recette de 12 francs par jour, par kilomètre, qui ne serait que suffisante dans l'autre système pour acquitter les charges, donnerait dans celui-ci un revenu net de fr. 17,153,75.

*Système de projet de loi.**Système de rapport.*

Il serait juste d'attribuer sur ce produit d'abord aux actions 5 p. % de leur import nominal soit 50 francs, soit pour les 158 actions, 7,900 francs.

Le restant, 9,253,75 serait partagé comme suit : 25 p. % aux communes, au prorata de leurs actions, fr. 2,313,45; soit, à raison de 60 appartenant aux communes 38, 55 centimes, par action.

L'État et la province doivent se contenter du revenu de 5 p. % de leurs actions, cela paraît n'avoir pas besoin de justification.

Les 75 p. % restants du produit net, doivent être attribués, dans l'esprit des résolutions de la Commission et du projet de statuts, articles 24 et 25 (*seulement il me paraît inutile d'ajouter le mot versé à celui de capital, celui-ci étant payé à forfait en nature, terrains, chemins, routes et en travaux ou argent pour les exécuter à forfait ou par entreprise*) à deux fonds de réserve, le premier la *réserve générale*, recevra 50 p. % de ce produit net, et les 25 p. % restants seront attribués à une réserve spéciale à chaque ligne, déduction faite d'un tantième à attribuer aux membres de la direction générale et du conseil général, d'après des proportions réglées par les statuts.

Dans le cas supposé, la réserve générale recevrait fr. 4,626 87 c^e et sur les fr. 2,313 45 c^e, formant le reliquat du bénéfice net réalisé 925 francs ou 10 p. % de ce bénéfice, pourraient être attribués à ces conseils. Le restant fr. 1,588 45 c^e serait attribué à la réserve spéciale.

On pourrait limiter celle-ci à 2,500 francs par kilomètre et la réserve générale à cinq millions pour tout le pays.

Si l'on parvient, ce qui est possible, à obtenir des adjudicataires à raison de 1,850 francs par kilomètre et par an, pour l'entretien et l'exploitation, au lieu de 2,500 francs, le produit brut, par jour kilométrique, qui suffirait pour couvrir les charges serait abaissé à fr. 7 50 c^e au lieu de 9 francs.

Reste à examiner les chances de réaliser cette recette, de fr. 7 50 c^e, 9 ou 12 francs selon l'adoption de l'un ou de l'autre système.

Supposons une population de 500 habitants par kilomètre de voie, privés de chemins de fer et résidant à moins de 5 ou 4 kilomètres du parcours du chemin de fer vicinal et un terri-

*Système de projet de loi.**Système de rapport.*

toire de 5,500 mètres de largeur de chaque côté de la ligne auquel celle-ci sert d'issue.

La population à desservir serait donc d'environ 8,000 habitants, et le territoire de 9 à 10,000 hectares.

La population belge tout entière fait en moyenne 10 voyages par an sur l'ensemble de nos chemins de fer exploités par l'État ou concédés, avec un parcours moyen de 21 kilomètres et un produit moyen de fr. 0,823 ⁽¹⁾.

La ligne qui nous sert d'exemple n'ayant qu'environ 16 kilomètres de parcours, on peut supposer que le trajet moyen de chaque voyageur sera de moitié route ou 8 kilomètres, soit un peu plus du tiers du parcours moyen de la généralité des voyageurs sur l'ensemble de nos chemins de fer actuellement exploités.

Le tarif moyen appliqué à raison de 5 centimes par kilomètre serait donc de 40 centimes, mais il est prudent de le réduire à 50 centimes pour tenir compte des billets aller et retour et des tarifs d'ouvriers.

Admettons que le nombre des voyages annuel soit de 6 seulement par tête au lieu de 10, dans des conditions où les chemins de fer sont moins accessibles et plus chers, et nous aurons :

48,000 voyages à 50 centimes, fr.	14,400	»
Petits paquets, commissions etc., à 10 centimes — 400 par jour (16 par train).	3,650	»
Consommations diverses :		
Charbon. $\frac{1}{2}$ tonne par habitant industrie comprise, 4,000 tonnes à 1 franc.	4,000	»
Autres objets de consommation, denrées coloniales, etc., etc., 1,200 tonnes à 2 francs	2,400	»
Produits agricoles expédiés : prenons 5,000 hectares seulement à 2 tonnes par hectare, 10,000 tonnes à 1 franc	10,000	»
Supposons une culture de 1,000 hectares en betteraves à sucre, à 50 tonnes par hectare, 50,000 tonnes à 1 franc	50,000	»
RECETTE BRUTE	84,450	»
soit par kilomètre	5,278	»
La charge étant de	3,310	»

(¹) Savoir : Lignes de l'État	fr. 45,950,022	»
id. des compagnies	15,289,564	»
TOTAL	fr. 57,239,586	»

*Système de projet de loi.**Système de rapport.*

par kilomètre intérêts des obligations compris, il resterait 1,968 francs de produit net par kilomètre, soit 31,488 francs pour la ligne entière. Sur lesquels les communes recevraient 3,000 francs comme intérêts; la Province 2,100 francs et l'État 2,800 francs au même titre pour l'occupation de leurs routes, chemins et territoire. Les communes recevraient en outre 5,897 au titre des 25 p. % du bénéfice net qui leur est attribué, 10,794 iraient à la réserve générale et 5,897 à la réserve spéciale et aux tantièmes.

Je n'ai supposé aucun produit industriel provenant de carrières, mines, sablières.

On remarquera que le produit supposé de 5,278 francs par kilomètre n'est que le 8^m du produit moyen de tous les chemins de fer de l'État, et que si ce produit n'était que du 10^m, il suffirait pour acquitter toutes les charges de l'exploitation, de l'entretien et des intérêts du capital engagé.

Faisons aussi remarquer que les produits divers cotés à 1 et 2 francs par tonne pour un transport moyen de 8 kilomètres coûteraient, par axe, de 4 à 5 francs et que, par conséquent, le bénéfice pour les habitants des cinq communes desservies par le chemin de fer vicinal, serait de 3 à 4 fois le produit réalisé par le chemin de fer, ou environ 520,000 francs, soit près de 40 francs par habitant (8,000) ou 30 francs par hectare.

Je ferai aussi remarquer, en terminant cette note comparative, que dans certaines parties pauvres du pays, en Campine, en Ardenne, il sera possible d'établir des lignes plus étroites et moins coûteuses encore, dont le coût d'établissement pourra descendre à 18 ou 20,000 francs et les frais annuels d'exploitation à 800 ou 900 francs par kilomètre. La charge kilométrique serait donc pour ces lignes de 1,460 francs par an soit 4 francs par jour et par kilomètre, sans dividende pour les actions, il est vrai, mais en faisant gagner aux habitants ou aux terres 20 à 40 francs par tête ou par hectare.

ANNEXE II.

Tramways vicinaux anglais.

(Chemins de fer établis sur routes et chemins mettant des villes et des villages en communication entre eux.)

(Voies de diverses largeurs.)

ART. 40. — Les promoteurs peuvent demander et recevoir de tout passager voyageant sur l'un des tramways ou sur une partie de tramway (autre que ceux de Rochdale) comprenant les péages et frais de traction, l'usage des tramways et des véhicules ainsi que celui du pouvoir moteur et de toute dépense incidentelle à ce transport, tout tarif n'excédant pas un penny (fr. 0,10) par mille (0,062 par kilomètre) pour les voyageurs en 2^{me} classe et pour ceux de 1^{re} classe le double; et toute fraction d'un mille, au delà d'un nombre intégral de milles, sera comptée pour un mille complet.

Néanmoins les promoteurs ne seront pas tenus de percevoir moins de deux pence par passager (fr. 0,20).

ART. 41. — Chaque passager voyageant sur un des tramways pourra prendre avec lui son bagage personnel pourvu qu'il ne pèse pas au delà de 28 livres et qu'il soit transporté ou tenu à la main, sous la responsabilité du voyageur, et n'occupe aucune partie d'un siège, ni n'incommode ou dérange les autres passagers.

ART. 42. — Deux voitures, au moins, pour artisans et ouvriers (à demi-tarif), chaque matin avant 7 heures et chaque soir après 6 heures, doivent être expédiées, sauf les dimanches et fêtes.

ART. 43. — Les promoteurs peuvent demander et recevoir pour les animaux, les marchandises, les minéraux et les petits paquets (*parcels*) transportés, par eux sur leurs lignes (autres que les tramways de Rochdale, de Heywood et de Wordle), des tarifs comprenant tous les péages, frais et charges quelconques, tout tarif n'excédant pas les péages fixés par la cédule B annexée au présent ordre.

ART. 44. — Les péages se feront en main de telles personnes et à telles places, sur ou près des tramways, d'après des règlements que les promoteurs afficheront de façon à être connus du public.

ART. 45. — Revision périodique des tarifs par le *Board of Trade* après enquête par délégué, sur la demande des autorités locales ou de vingt habitants payant les taxes.

*Schédule B. Tarifs et charges pour animaux, marchandises, minéraux et parcs.***Manchester et district environnant (31 lignes).***Animaux.*

	1 ^{re} colonne. Par mille.		2 ^e colonne. Par mille.	
	S.	D.	S.	D.
Par chaque cheval, mule ou autre animal de charge ou de traction	0	6	0	3
Par chaque bœuf, vache, etc.	0	6	0	3
Par chaque veau, porc, mouton, etc.	0	3	0	2

Marchandises et minéraux.

Pour tout charbon, coke, pierre à chaux, craie, chaux, sel, sable, engrais, composts, et toute espèce d'engrais, ainsi que pour les matériaux destinés à l'entretien et à la réparation des routes publiques et chemins par tonne.

0 3 0 3

Pour tout fer, minerai de fer, briques et pierres taillées et à bâtir, ardoises, argile. par tonne.

0 4 0 3

Pour les sucres, grains, farines, peaux, matières colorantes, poteries, bois, douves, métaux autres que fer, clous, enclumes, écrous, vis, chaînes et fontes de fer de petites dimensions par tonne.

0 6 0 4

Pour les cotons et cotonnades, drogues, étoffes manufacturées et pour tous objets manufacturés, poissons, *matières* ou *choses*. par tonne.

0 6 0 4

Pour chaque voiture ou véhicule

1 0 1 0

Parcels.

(Petits colis.)

Pour toute distance.

Pour chaque parcelle n'excédant pas 7 livres en poids

0 3 0 3

Pour chaque parcelle de 7 à 14 livres.

0 5 0 4

— — de 14 à 28 livres

0 7 0 6

— — de 28 à 56 livres

0 9 0 9

Au delà de ce poids le prix que les promoteurs jugeront à propos.

Articles de grand poids.

Pour le transport d'une chaudière, cylindre ou toute pièce isolée de machinerie, de bois, de pierre dont le poids, y compris le véhicule, excède 4 tonnes, mais ne dépasse pas 8 tonnes. par tonne.

2 0 2 0

Au delà de ce poids les promoteurs peuvent demander ce qui leur paraît convenable.

Schédule B. — De la concession des tramways de Birmingham
(20 lignes).

	Par mille.	
	S.	D.
Pour chaque cheval, etc.	0	6
— bœuf, vache, etc.	0	6
— veau, etc.	0	3

Marchandises et minéraux.

Même classification que pour Manchester. Charbons, chaux et matériaux bruts. par tonne.			0	3
Pour les fers, etc.			0	4
— sucres, grains, etc.			0	5
— articles manufacturés, les cotons, les laines, etc. . . .			0	6
— voitures.			1	0

Pour les parcs.

Mêmes classification et prix que ci-dessus pour Manchester.

Les mêmes tarifs peuvent être demandés et perçus par les promoteurs des tramways de Walsall, avec cette différence qu'ils peuvent percevoir le tarif de *trois milles* (3 kilom.) comme minimum et qu'au delà de cette distance tout mille entamé peut être compté comme un mille entier.

D'après un document publié par le *Board of Trade*, le 11 août 1882, il y avait à cette époque dans le Royaume-Uni le nombre de tramways vicinaux suivant :

	Nombre.	Longueur.	Capital dépensé.
		Milles.	Liv. st.
Appartenant à des autorités locales.	26	150	1,860,748
A d'autres qu'aux autorités locales.	109	413	16,401,073
			18,261,821 fr. 461,310,980

Ces lignes employaient.	96 locomotives.
—	18,150 chevaux.
—	2,552 voitures.

Elles avaient transporté en 1882 (année finissant le 30 juin) : 257,760,660 voyageurs.

Recettes brutes	1,970,350 liv. st.	fr. 49,751,340
— nette.	414,557	— 11,205,064
Dépenses d'exploitation	1,555,795	— 38,546,276
Le prix moyen n'atteint pas 20 centimes par voyageur.		