

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 AVRIL 1856.

Concession d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DE BROUWER DE HOGENDORP.

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de venir vous rendre compte de l'examen que nous avons fait du projet de loi concernant la concession d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw.

Le caractère d'utilité publique que présente, au plus haut degré, une ligne de chemin de fer destinée à opérer une jonction directe des bassins houillers de Charleroy et du Centre avec la ville de Gand, n'étant pas contesté, nous n'avons pas besoin de nous étendre sur ce point.

Notre tâche se réduit donc à examiner : 1^o la question du tracé ; 2^o celle des moyens d'exécution.

DU TRACÉ.

Rien de plus important et de plus difficile à la fois que le choix de la direction à donner à une ligne de chemin de fer. Susceptible d'un grand nombre de solutions différentes, réclamées ordinairement par des intérêts divers, la question du tracé n'en admet presque toujours qu'une seule réellement bonne, et celle-là on ne parvient à la donner qu'en explorant avec soin des faits nombreux, souvent en concurrence et en lutte. Il ne suffit pas de tenir compte de la densité des populations existantes sur les différentes directions, ni de choisir la ligne la plus directe ; ce n'est pas le chiffre des populations seul qui peut donner la mesure des services qu'un chemin de fer est appelé à rendre, et il est permis de

⁽¹⁾ Projet de loi, n° 56.

⁽²⁾ La section centrale, présidée par M. DE NAEYER, était composée de MM. MALOU, THIBAUT, DE LIÈGE, PRÉVINAIRE, VAN HOOREBEKE et DE BROUWER DE HOGENDORP.

nier que le raccourcissement du trajet doive avoir une influence prépondérante dans la détermination du tracé. Ce qu'il importe d'examiner, c'est l'activité du travail, le mouvement du commerce, les besoins de locomotion qui existent dans les localités intermédiaires ; ce qu'il faut peser équitablement, c'est l'importance des intérêts qu'on rencontre sur les différentes directions ; ce qu'il faut éviter, c'est de jeter le trouble dans les relations établies ; ce que l'on doit se proposer pour but, c'est de satisfaire le plus grand nombre d'intérêts possible.

Il est indispensable d'examiner avec soin les difficultés d'exécution que présentent les différents tracés, de faire un calcul comparatif des dépenses de construction, de peser les avantages et les inconvénients de chaque ligne au point de vue de l'exploitation, de rechercher, enfin, si le rapport des produits au capital engagé permet d'espérer que l'entreprise sera viable.

A entendre certaines opinions, les chemins de fer sont de si puissants agents de prospérité, pour les localités qu'ils traversent, que, pourvu que des concessionnaires veuillent les établir à leurs risques et périls, le Gouvernement aurait tort de s'enquérir de l'avenir financier qui leur est réservé. Qu'il nous soit permis de le dire, c'est là une idée désastreuse : le Gouvernement ne peut pas rester indifférent au sort des capitaux qui s'engagent dans ces entreprises : d'une part, en effet, au point de vue de la fortune publique, il a intérêt à voir les capitaux se féconder et se reproduire ; d'autre part, il doit désirer le succès financier des chemins de fer, afin que, les capitaux s'y portant avec confiance, il puisse disposer d'une plus grande somme de forces et de ressources pour arriver promptement au but que nous nous proposons tous, dans notre amour du bien public, celui de répandre la vie et l'activité sur toutes les parties du pays, en les dotant, dans les limites des besoins, de voies nouvelles de communication à la vapeur. Agir autrement, ce serait commettre une erreur funeste par son effet matériel et plus encore par son effet moral. Ce qu'il faut craindre, parce que l'œuvre du développement des forces productives du pays s'en trouverait arrêtée, ce sont les entraînements irréflectis de la spéculation, ce sont les projets qui doivent occasionner des déperditions de capitaux. Il faut savoir résister avec énergie à ces excès, dût-on froisser l'impatience de certains intérêts locaux, parce que ces excès entraînent à leur suite les défaillances, les découragements, le discrédit. Veut-on la preuve du danger que l'on court en ne sachant pas se contenir ? veut-on se rendre compte des tristes effets produits par l'adoption, dans des moments d'engouement, de projets d'une utilité douteuse ? que l'on examine l'état de crise permanente dans lequel se trouvent, depuis plusieurs années, les chemins de fer anglais. En voulant donner des chemins de fer à tout le monde, en adoptant des projets conçus avec précipitation, sous l'empire des circonstances et sous l'action de la fièvre de spéculation, le Parlement a non-seulement occasionné des malheurs privés irréparables, mais il a jeté dans les capitaux une défiance que les produits insuffisants d'un grand nombre de lignes continuent à entretenir et il a compromis, de cette façon, la solution du problème qu'il s'était trop hâté de vouloir résoudre. L'œuvre, si heureusement commencée en 1835 et 1836, fut tellement ébranlée, le revirement fut si grand, qu'à la première crise on proposa de suspendre, pour dix ans, l'exécution de tous les actes de concession et de ne permettre de reprendre les travaux, après l'expiration de

cette période, qu'aux compagnies les plus sérieuses. C'est parce que, étant trop pressé de jouir, on avait négligé de rechercher si les chemins de fer qu'on décrétait seraient raisonnablement rémunérateurs, que le célèbre ingénieur Stephenson posait au Parlement, en 1852, cette alternative : le monopole des grandes compagnies ou la ruine de toutes⁽¹⁾.

Que l'on compare à cette témérité du Parlement anglais la prudence et l'énergie tout à la fois qu'a mise, depuis quelques années, le gouvernement français dans la recherche des moyens de compléter le système des voies ferrées, et que l'on compare les résultats obtenus. L'avenir financier des compagnies est pour le gouvernement français une considération de premier ordre. Afin que les chemins de fer puissent se multiplier, il cherche à les rendre aussi productifs que possible ; il écarte tout ce qui peut compromettre leur succès, les divisions excessives, les concurrences ruineuses ; il réunit dans une même main les embranchements, prolongements ou chemins nouveaux destinés à servir les mêmes régions, de manière à éviter toute déperdition de forces et à permettre, au moyen d'une solidarité entre les différentes sections, la création de lignes secondaires et d'embranchements qui, s'ils étaient établis par des compagnies spéciales, ruineraient infailliblement leurs concessionnaires. On sait comment, à l'abri de ce principe si heureusement appliqué, le système des chemins de fer s'est développé en France et comment la situation prospère des compagnies permet d'espérer que ce développement se poursuivra régulièrement.

Mais pourquoi chercher des exemples à l'étranger ? L'insuccès complet de plusieurs concessions, la détresse d'un grand nombre de compagnies, la nécessité où nous nous sommes trouvés de leur prêter la garantie de l'État, le cours des actions de la plupart de nos chemins de fer concédés, tout cela ne doit-il pas servir d'enseignement ? Tout cela ne commande-t-il pas la prudence, la circonspection ?

Disons un mot d'une autre considération qu'il serait dangereux de perdre de vue. Nous voulons parler de l'intérêt du chemin de fer de l'État.

Nous ne demandons pas pour le railway de l'État un monopole au préjudice du commerce et de l'industrie ; mais l'intérêt qui s'attache à cette œuvre nationale est assez respectable, pour qu'on ne lui suscite pas des rivalités ruineuses, chaque fois qu'on peut l'éviter sans nuire à des besoins généraux. Il ne faut pas qu'on jette le trouble dans son économie, à moins d'une nécessité bien établie. Sacrifier le chemin de fer de l'État à des intérêts contestables ou d'un ordre inférieur, ce serait nous rendre coupables d'une énorme déperdition de capitaux. Cherchons plutôt à étendre ses bienfaits à toutes les parties du pays, en établissant entre le réseau national et ses affluents une solidarité féconde.

Permettez-nous, Messieurs, de vous présenter une dernière observation générale à propos du choix à faire entre divers tracés.

(1) Having been mixed up now 20 years with railways, I have come to the conclusion that there is either destruction on the one hand or submission to the centralization's principle on the other. — *Minutes of evidence taken before the select Committee on railway bills 1852*. Quest. 1056.

Lorsqu'il s'agit de choisir entre des directions différentes, il convient de regarder, de très-près, aux chances d'exécution. « Le nombre est grand, disait un pair de France, de ceux qui demandent des concessions de chemins de fer non pour les exécuter, mais pour en trafiquer. » La même opinion était exprimée par un comité parlementaire anglais : « Plusieurs des projets, disait-il, qui nous ont été soumis n'étaient pas dignes de notre attention ; les uns n'étaient dressés qu'en vue d'une spéculation de bourse, d'autres dans le but d'obliger les compagnies à entrer en arrangements avec leurs auteurs (1). » Craignons, Messieurs, de sacrifier des combinaisons assurées à des promesses qui pourraient ne pas se réaliser.

Nous nous trouvons, dans le cas qui nous occupe, en présence d'un grand nombre de tracés. Il y a d'abord celui de MM. Waring et Dandelin, que le Gouvernement a adopté ; il y a ensuite celui de MM. Dupont, Demanet et Wanderpepen ; celui de MM. Houdin, Lambert et C^e. ; celui de la fusion Dupont-Houdin ; il y a les tracés de MM. Rasquin, de Haussy et C^e. , de MM. Malécot et C^e. , de M. Lebeau et de MM. Fauconnier-Drion et C^e. ; il y a, enfin, le tracé de M. Bouequéau.

Tous ces tracés trouvent leurs défenseurs et tous sont défendus par des arguments en apparence également bons, parce que tous donnent satisfaction à une certaine masse d'intérêts. Quelles sont donc les considérations qui ont engagé le Gouvernement à donner la préférence au tracé Waring-Dandelin ? Voici comment M. le Ministre s'explique à cet égard, en répondant à une question qui lui était posée par la 5^e section :

« Je dois dire qu'entre toutes les demandes de concession celle de MM. Waring et C^e était la plus susceptible de recevoir une solution immédiate, ces Messieurs ayant constaté de la formation du capital d'exécution, et le cautionnement de 750,000 francs, exigé par le cahier des charges, se trouvant déjà déposé dans les caisses du trésor public.

« Deux projets avaient été soumis au Département des Travaux Publics, dans le but de relier, plus directement qu'ils ne le sont aujourd'hui, les bassins houillers de Charleroy et du Centre avec les Flandres.

« L'un, présenté par MM. E. Dupont, Demanet et Wanderpepen, le 4 octobre 1843, prenait son origine à Saint-Vaast, passait à Soignies et Grammont pour aboutir à Gand ; l'autre, patronné par MM. Houdin, Lambert et C^e, partait de Marchiennes pour aboutir, à Ninove, à la ligne de Dendre et Waes.

« Mon prédécesseur crut devoir soumettre ces projets aux formalités prescrites par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, et en conséquence une commission d'enquête fut instituée.

« Mais avant la réunion de cette commission, MM. Dupont, Demanet, Wanderpepen, Houdin, Lambert et C^e, firent connaître au Ministre, au gouverneur du Hainaut et à la commission d'enquête, par lettre du 26 juin 1854, et par une brochure du 4 juillet suivant, qu'ils avaient fusionné leurs projets. En conséquence, ils proposaient au Gouvernement d'exécuter une ligne unique, partant

(1) Second report of the select committee on railway acts enactments. August 1846, p. xix.

» de Marchiennes. passant par Fontaine-l'Évêque, le Rœulx, Soignies, Enghien,
 » Grammont, Sotteghem et aboutissant à Gand.

» A peu près à la même époque, le 20 avril 1854, MM. Rasquin et de Haussy
 » déposèrent un projet de chemin de fer de Marchiennes à Jurbise, par Fontaine-
 » l'Évêque, la Louvière, le Rœulx et Masnuy-Saint-Pierre. Le temps ne per-
 » mettait plus de remplir, à l'égard de ce projet, les formalités de publication; il
 » fut néanmoins soumis à l'examen de la commission d'enquête.

» La commission d'enquête se réunit à l'hôtel de ville de Charleroy, le 16 avril
 » 1854. Elle avait à répondre aux deux questions suivantes :

» 1^o Y a-t-il utilité publique à relier aux Flandres les charbonnages du Centre
 » et de Charleroy, au moyen d'un chemin de fer plus direct que ceux existants,
 » en construction ou concédés ?

» 2^o Dans le cas de l'affirmative, quel est celui des deux projets (de Saint-
 » Vaast à Gand ou de Marchiennes à Ninove), auquel il y aurait lieu de donner
 » la préférence, et, subsidiairement, dans quel ordre ces projets doivent-ils être
 » rangés, eu égard à l'utilité qu'ils présentent au point de vue des relations des
 » charbonnages du Centre et de Charleroy avec les Flandres ?

» La première question fut résolue affirmativement et à l'unanimité par la com-
 » mission.

» La seconde question se trouvait naturellement modifiée, d'une part, par la
 » fusion des tracés primitifs de Saint-Vaast à Gand et de Marchiennes à Ninove,
 » en un seul projet de Marchiennes à Gand ; et, d'autre part, par le fait de la pré-
 » sentation du nouveau tracé de MM. Rasquin et C^e.

» La commission reconnut, à l'unanimité, l'utilité publique du tracé de Mar-
 » chiennes à Gand, en écartant les deux projets primitifs ; elle reconnut également
 » l'utilité publique du projet de Marchiennes à Jurbise. En outre, à l'unanimité,
 » moins une voix, elle déclara ne pas vouloir se prononcer sur la préférence à
 » donner à l'un des tracés sur l'autre.

» Les chambres de commerce de Mons, de Charleroy, de Gand et d'Alost, ainsi
 » que les députations permanentes des provinces du Hainaut et de la Flandre
 » orientale, furent consultées sur les résultats de cette enquête.

» Les chambres de commerce de Charleroy, d'Alost et de Gand opinèrent en
 » faveur du projet Rasquin-de Haussy ; celle de Mons en faveur du projet Dupont-
 » Houdin.

» Les députations permanentes du Hainaut et de la Flandre reconnurent éga-
 » lement l'utilité publique des deux projets Rasquin-de Haussy et Dupont-Hou-
 » din. La deuxième donna la préférence au projet Rasquin, mais la première
 » déclara ne pouvoir formuler son avis sur ce point, par la raison que le projet
 » Dupont-Houdin n'était pas complètement étudié et que le projet Rasquin-de
 » Haussy n'avait pas été soumis aux formalités voulues.

» Les résultats de l'enquête publique pouvaient donc se résumer ainsi :

» Unanimité d'opinion touchant l'utilité publique d'une voie de chemin de fer
 » plus directe à créer entre les bassins houillers de Charleroy et du Centre et les
 » Flandres ;

» Unanimité d'opinion sur l'utilité publique des deux projets en concurrence ;

» Divergence d'opinion sur la préférence à donner à l'un de ces projets ou plutôt
» tendance à pousser à leur exécution simultanée.

» Au moment où l'administration des ponts et chaussées s'occupait de l'instruction de cette affaire, une proposition nouvelle fut adressée à mon Département,
» le 30 avril 1855, par MM. Waring et C^e. L'exposé des motifs du projet de loi,
» déposé à la Chambre dans sa séance du 15 décembre dernier, ayant donné
» l'analyse de cette proposition, il sera inutile de la reproduire ici.

» L'instruction administrative qui eut lieu ensuite sur l'ensemble des trois projets fit reconnaître que le projet Rasquin, n'améliorant pas les relations par
» chemin de fer, entre Charleroy et Gand, par Bruxelles et Alost, devait être
» écarté du débat.

» Cette instruction fit reconnaître également que le projet Waring-Dandelin
» satisfaisait mieux que le projet Dupont à la pondération des intérêts des bassins
» de Charleroy et du Centre, dans leurs relations respectives avec Gand et les
» Flandres.

» Pour les relations de Charleroy avec Gand, la distance étant de 99 kilomètres par le projet Dupont-Houdin et de 102 kilomètres par le projet Waring-Dandelin, il ne pouvait y avoir dans cette faible différence, un motif de préférence.

» On objecta, toutefois, qu'il faudrait s'opposer à la prise en considération
» des propositions Waring-Dandelin, en tant que ces demandeurs persisteraient
» à ne pas rentrer dans les conditions ordinaires des concessions, c'est-à-dire, à
» ne pas accepter l'exploitation de la ligne. On fondait cette opinion sur ce que
» le système nouveau de concession serait indubitablement réclamé également
» pour les autres lignes en instance et tout particulièrement sur le tort que ce système, combiné avec celui de la concession de Dendre et Waes, devait occasionner
» au trésor public.

» Cette opinion ne fut pas partagée. En comparant le projet Waring-Dandelin
» au projet Dupont-Houdin, on fit remarquer que ce dernier, dans un parcours
» de 19 lieues, coupait toutes les lignes de l'État, sans en utiliser aucune, et en
» leur enlevant ainsi une partie de leurs transports; tandis que le premier, au
» contraire, utilisait, entre Charleroy et Gand, comme entre le Centre et Gand,
» de notables parties des lignes de l'État dont il augmenterait considérablement le
» produit. On faisait ressortir, en outre, le caractère spécial du projet Waring-Dandelin, qui, en opérant un raccourcissement d'environ 10 kilomètres sur la
» distance actuelle de Charleroy à Bruxelles, maintenait l'État, pour l'important
» trafic qui a lieu entre ces deux villes, dans des conditions égales de concurrence
» avec les lignes combinées de Charleroy à Louvain et du Luxembourg. »

Ici M. le Ministre discute l'objection faite contre le tracé Waring-Dandelin en ce qui concerne le dommage que pourraient causer au trésor public les nouvelles facilités qu'il donne au transport vers la ligne de Dendre et Waes. Nous reproduirons plus loin, lorsque nous discuterons le mode d'exécution, les observations de M. le Ministre sur cette question.

Il continue ensuite comme il suit :

« Il ressort de cette discussion :

» Que la jonction plus directe de Charleroy et du Centre avec la ville de Gand
» a été reconnue d'utilité publique ;

» Que le projet Rasquin-de Haussy n'améliorant pas les relations entre Charleroy et Gand, ne pouvait être pris en considération ;

» Que le projet Dupont-Houdin, beaucoup plus satisfaisant sous le rapport des relations de Charleroy et du Centre avec Gand, enlèverait évidemment au chemin de fer de Mons à Manage et au réseau de l'État une partie des transports qui leur appartiennent actuellement et cela sans compensation probable ;

» Que le projet Waring-Dandelin, au contraire, ne consistant qu'en une double rectification du chemin de fer de l'État, entre Luttre et Tubise, d'une part, et entre Tubise et Denderleeuw, d'autre part, utiliserait conséquemment entre Charleroy et Gand, comme entre le Centre et Gand et sur une notable partie du parcours, les lignes actuelles de l'État, au lieu de leur faire concurrence :

» Qu'enfin, les objections faites au mode de concession proposé et à l'exploitation par l'État, ne reposant que sur le tort que feraient éprouver au trésor public les relations qui s'établiraient par la ligne nouvelle entre Charleroy, le Centre et les stations de Dendre et Waes, et ces objections étant réduites à leur juste valeur par les calculs qui viennent d'être reproduits, il ne pouvait rester le moindre doute au Gouvernement sur la préférence à accorder à la proposition Waring.

» Il ne me reste plus maintenant qu'à comparer, au point de vue des intérêts de l'État et des relations de Charleroy à Bruxelles, le projet de Luttre à Denderleeuw avec celui présenté le 15 avril dernier par M. Ch. Lebeau.

» Le projet de M. Lebeau a un double but :

» 1^o Celui de relier directement à Bruxelles et à sa banlieue, centre de consommation, les établissements mêmes de production du bassin de Charleroy et de diminuer ainsi les frais de transport ;

» 2^o De relier, tant entre eux qu'à la Sambre et au chemin de fer de l'État, un grand nombre de charbonnages et d'établissements industriels qui, d'après le demandeur, sont restés jusqu'ici à l'écart des voies ferrées et navigables.

» Il n'y a évidemment pas lieu, pour le Gouvernement, de se préoccuper de ce dernier but. Par la convention du 23 décembre 1852, la société concessionnaire du chemin de fer de Charleroy à Louvain s'est engagée, en effet, à construire un réseau de chemins de fer industriels sur la rive gauche de la Sambre. Une grande partie de ces embranchements sont aujourd'hui en exploitation, d'autres doivent encore être construits ou complétés. Il est donc incontestable, que l'intérêt de la société, combiné avec celui des établissements industriels, conduira promptement au parachèvement de ce réseau, sans qu'il soit besoin de concéder à une compagnie rivale, des portions de chemin de fer qui feraient double emploi.

» Reste donc le premier but.

» D'après l'auteur du projet, la ligne de Charleroy à Bruxelles n'aurait qu'un développement de 55 kilomètres environ. Elle serait donc plus courte, de 6 kilomètres, que les lignes combinées de Charleroy à Louvain et du Luxembourg, et de 6 à 8 kilomètres que la nouvelle ligne par Luttre et Tubise.

» Sous ce rapport, le projet Lebeau se présente dans des conditions avantageuses. A la vérité, le service de locomotion ne s'y ferait vraisemblablement qu'avec beaucoup de difficulté, les pentes et rampes du profil variant de 8 à 18

» et même à 20 millièmes. Mais la taxe étant établie en raison de la distance, il
 » est clair que les marchandises pondéreuses suivraient de préférence cette voie.

» Il s'ensuit donc que le chemin de fer Lebeau étant construit, la ligne de
 » l'État, de Charleroy à Bruxelles, par Braine, perdrait indubitablement la ma-
 » jeure partie de son trafic.

» Mais cela n'est pas tout, car le projet Lebeau ne satisfait pas comme le projet
 » Waring à la condition de créer une ligne directe entre Charleroy et Gand.
 » L'addition du projet Fauconnier-Drion, de Forest à Ternath, ne serait certaine-
 » ment pas non plus jugée comme suffisante. Il faudrait donc, après avoir concédé
 » le projet Lebeau, se décider encore à concéder, soit Luttre à Denderleeuw, dans
 » de bien moins bonnes conditions, soit Marchiennes à Gand et, dans ce dernier
 » cas, le sacrifice complet de la ligne de Charleroy, par Braine, à Bruxelles
 » pourrait être considéré comme consommé.

» Tels sont les motifs qui ont engagé le Gouvernement à donner la préférence
 » à la proposition Waring sur les projets Rasquin, Dupont et Lebeau. »

Dans une note adressée, par M. le Ministre, à la section centrale en réponse à
 une demande de renseignements concernant de nouveaux projets qui pouvaient
 lui être parvenus depuis la rédaction de l'exposé que nous venons de reproduire,
 nous trouvons les considérations suivantes en ce qui touche le projet de M. Bouc-
 quéau.

« La proposition de M. Bouquéau n'est pas bien définie. D'abord, M. Bouc-
 » quéau a très-vivement critiqué le système de concession de Luttre à Dender-
 » leeuw; ensuite il a voulu transformer ce projet en deux lignes, l'une de
 » Braine-le-Comte à Gand, par Grammont, et l'autre de Saint-Ghislain à Ath,
 » en s'engageant à les exécuter dans les mêmes conditions que MM. Waring et
 » Dandelin. Enfin, il s'est réduit, en dernier lieu, à la ligne unique de Braine-le-
 » Comte à Gand, en demandant une concession de quatre-vingt-dix ans et l'ex-
 » ploitation de la ligne, si celle de Luttre était concédée dans ces conditions, ou
 » persistant à demander l'application du système Waring-Dandelin, si ce système
 » était maintenu pour la ligne de Luttre.

» Sans vouloir discuter ces tergiversations, on fera remarquer :

» Que le Gouvernement vient de soumettre à la sanction des Chambres une
 » convention pour l'exécution d'un triple chemin de fer de Saint-Ghislain vers
 » Tournay, vers Leuze, Renaix, Audenarde et Gand, et enfin, vers Ath ;

» Que cette direction du second par Renaix et Audenarde l'a emporté sur celle
 » plus courte qui avait été proposée de Saint-Ghislain à Gand, par cette considé-
 » ration qu'il était désirable de rattacher au réseau des voies ferrées deux localités
 » aussi importantes que Renaix et Audenarde :

» Que la partie du projet Bouquéau, comprise entre Grammont et Gand, com-
 » binée avec la section de Saint-Ghislain à Ath et celle d'Ath à Grammont de la
 » Société de Dendre et Waes, représenterait une ligne de Saint-Ghislain à Gand
 » plus courte que celle par Leuze, Renaix et Audenarde, dont l'allongement a été
 » motivé par une considération d'intérêt public ;

» Qu'ainsi, le Gouvernement ne saurait patronner ce projet, puisque sa réali-
 » sation aurait pour résultat d'enlever à une ligne, pour laquelle il vient d'accor-

» der une concession provisoire, soumise à la sanction des Chambres, la plus
» grande partie des produits sur lesquels elle était en droit de compter. »

Il résulte de ces explications que la question du choix à faire entre les trois directions rivales principales, celle de Marchiennes par Soignies, Enghien et Grammont à Gand, celle de Marchiennes à Jurbise et celle de Luttre à Denderleeuw, a été examinée mûrement, en pleine et entière connaissance des faits, et qu'il n'a pas été mis, comme on l'a fait entendre, dans la détermination du tracé, une précipitation regrettable. Les études déjà faites ont permis de juger rapidement le projet de M. Bouequéau. Si ce projet eût été présenté à un moment où la direction à donner à la ligne était encore incertaine et douteuse aux yeux du Gouvernement, où le Gouvernement n'était pas encore convaincu des avantages d'une combinaison qui facilite les rapports de Charleroy avec la capitale en même temps qu'avec les Flandres, on comprend que ce tracé, dont l'avant-projet n'a été déposé que le 27 mars dernier, aurait pu faire, de la part de l'administration, l'objet d'études spéciales. Mais est-il bien raisonnable de prétendre que le Gouvernement aurait dû soumettre, à un examen long et approfondi, un projet conçu dans une pensée directement contraire au but, qu'à son point de vue, il devait chercher à atteindre? Une pareille prétention ne saurait être admise.

Le Gouvernement s'est-il trompé sur les conditions que le nouveau chemin de fer doit remplir? A-t-il adopté un tracé defectueux? C'est ce que nous allons examiner brièvement et ce dont la Chambre sera juge.

Quelque nombreux que soient les projets soumis à notre appréciation, il n'en est, dans l'opinion de la majorité de votre section centrale, que deux dont les avantages relatifs demandent à être pesés mûrement, ce sont :

- 1° Le projet Dupont-Houdin ;
- 2° Le tracé Waring-Dandelin.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour être convaincu que les projets Rasquin-De Haussy, Malécot et Lebeau-Fauconnier ne résolvent que très-imparfaitement le problème d'une jonction directe des charbonnages de Charleroy et du Centre avec la ville de Gand. Aussi ces projets n'ont-ils pas trouvé de défenseur dans la section centrale et le silence que gardent les procès-verbaux des sections, sur le mérite de ces directions, nous permet de croire qu'elles ont jugé inutile d'en aborder la discussion.

Le projet de MM. Dupont et Houdin est habilement combiné. On peut avec raison faire valoir à l'appui du tracé adopté par ces demandeurs en concession :

- « 1° Que cette ligne est la plus directe entre Charleroy et Gand. Elle est plus
» courte de $3\frac{2}{3}$ kilomètres que le projet par Luttre et Denderleeuw ;
- « 2° Que cette ligne, traversant le bassin houiller du Centre ainsi que les bas-
» sins intermédiaires entre Charleroy et le Centre, leur procure le moyen de con-
» courir sur le marché de Gand et des Flandres, où leurs qualités de charbon
» sont nécessaires pour une partie de la consommation ;
- « 3° Que la partie de cette ligne étant construite de Grammont à Gand, par
» Sotteghem, il suffirait d'exécuter le chemin de fer d'Ath à Saint-Ghislain
» pour avoir une voie directe servant aux transports pondéreux du Borinage vers
» Gand ;
- « 4° Que, tout en procurant la communication la plus directe entre ces trois

» bassins houillers et la ville de Gand, cette ligne aura aussi pour but de relier,
» d'une manière tout à fait directe, Charleroy avec le bassin du Centre et ensuite
» avec le bassin de Mons, par le chemin de fer existant de la Louvière à Mons
» et aux rivages de Jemmapes. »

Nous venons de copier littéralement les raisons invoquées par MM. Dupont et C^e et Houdin, Lambert et C^e, en faveur de leur projet, dans la pétition qu'ils ont adressée à la Chambre, le 25 février dernier. Nous ajouterons à leurs considérations que le tracé qu'ils proposent trouve sur une partie de son développement des populations encore dépourvues de communications faciles et économiques.

La plupart de ces avantages sont réels et incontestables ; mais sont-ils prépondérants ? N'y a-t-il pas des inconvénients sérieux qui viennent les contrebalancer ?

Il est bon de choisir la ligne la plus directe. Le prix du transport est généralement proportionné à la distance. Mais lorsque le raccourcissement est peu important, l'influence exercée par l'inclinaison des rampes sur les frais d'exploitation vient presque toujours agir d'une manière fâcheuse sur ce prix. L'administration est obligée de se faire rembourser par le public la charge additionnelle dont ses transports sont grevés. Or, bien que le mémoire à l'appui du tracé Dupont-Houdin ne renseigne entre Marchiennes et la Louvière qu'une pente de sept millièmes pour 7,000 mètres de longueur et une rampe de huit millièmes sur 7,800 mètres, il est difficile de croire que l'on puisse se renfermer dans ces limites, surtout si l'on considère que le profil du tracé à peu près parallèle, de MM. de Haussy-Rasquin, présente, entre ces mêmes points, des inclinaisons qui atteignent jusqu'à quinze millièmes sur d'assez grandes longueurs. D'un autre côté, pour la partie de la Louvière à Gand qui est identique, à partir d'Enghien, avec celui de M. Bouquéau, il serait également difficile d'admettre la possibilité d'inclinaisons favorables, puisque le profil récemment déposé par ce dernier, accuse des inclinaisons de quatorze millièmes. S'il en était ainsi, vous penseriez, sans doute, Messieurs, avec la majorité de la section centrale, qu'un raccourcissement de $3\frac{2}{3}$ kilomètres sur un parcours de 99 kilomètres ne suffit pas pour compenser des conditions aussi onéreuses d'exploitation.

Le tracé Dupont-Houdin satisfait aux intérêts charbonniers de Charleroy et du Centre, en ce qui concerne leurs rapports avec les Flandres ; il ne trouble pas leurs conditions relatives de production et de débouchés ; il facilite les relations de Gand avec Ath, Mons et la partie centrale du Hainaut ; il étend le bienfait des chemins de fer à des cantons qui en sont encore privés. Tout cela est vrai ; nous ne voulons nier l'importance d'aucune de ces considérations. Mais il faut tout peser, tout compter.

Si ce tracé était adopté, la valeur de la section du chemin de fer de l'État, de Manage à Braine-le-Comte, qui est aujourd'hui très-productive, serait considérablement diminuée, et on est autorisé à croire que le mouvement, moins important, sur la section de Charleroy à Manage, serait annulé.

Nous pourrions nous résigner à un pareil sacrifice, si l'avantage que nous avons en vue était proportionné au dommage, s'il s'agissait de donner satisfaction à un grand intérêt public qui ne saurait être contenté d'une autre manière. Mais

quand l'œuvre d'amélioration que nous poursuivons peut s'accomplir sans perte pour l'État, quand nous sommes en présence de deux combinaisons qui nous conduisent également au but, nous ne serions pas excusables si nous donnions la préférence à celle qui entraînerait après elle une aussi grande déperdition des capitaux de l'État. Les deux combinaisons, il est vrai, ne s'approprient pas à un égal degré aux besoins des mêmes localités; c'est un inconvénient, nous le reconnaissons, au point de vue du principe absolu de la justice distributive; mais c'est un inconvénient qu'il faut savoir subir. Il n'est pas de combinaison qui permette de donner des chemins de fer à tout le monde; les chemins de fer ne peuvent se multiplier comme les routes ordinaires; il y aura toujours des localités privilégiées, mais leur privilège résultera de ce que leurs intérêts particuliers ont pu le mieux se concilier avec l'intérêt général.

Dans le cas qui nous occupe, la direction qui sauvegarde les intérêts du chemin de fer de l'État est moins favorable que celle qui les sacrifie à certains intérêts individuels et locaux; mais elle en favorise d'autres, qui ont aussi leurs droits, et elle a un avantage que la direction rivale ne possède pas: elle ouvre une voie plus courte de Charleroy vers Bruxelles.

Dans l'opinion de la majorité de la section centrale, la réduction du parcours entre Bruxelles et Charleroy, par le chemin de fer de l'État, est un fait qui doit être d'un grand poids dans le choix du tracé. Cette réduction du trajet entre un centre de production aussi important et un foyer de population aussi considérable a une utilité, au point de vue de l'intérêt des populations, qui ne saurait être contestée, et présente des avantages réels au point de vue de l'avenir financier du chemin de fer de l'État.

Entre deux tracés qui mènent également au but principal qu'on se propose, mais dont l'un donne satisfaction à un grand intérêt qui est négligé par l'autre, l'hésitation du choix est impossible.

Il y a un autre motif de préférence :

Deux lignes concédées, établies, non pas dans le but de desservir les relations de Charleroy avec Bruxelles, mais, l'une, de rapprocher Namur et le Luxembourg de Bruxelles, l'autre, de relier Charleroy à Louvain, abrègent, au moyen de leur croisement à Ottignies, le parcours de Charleroy à Bruxelles de 11 kilomètres : le trajet par la ligne de l'État est de 72 kilomètres; par les lignes de Charleroy à Louvain et du Luxembourg il n'est que de 61 kilomètres. Comment espérer, en présence d'une différence de parcours aussi notable, que l'État, aux prises avec une exploitation bien réglée et avec l'activité intelligente de l'intérêt personnel, conserve ses transports et spécialement ses transports de voyageurs? Une augmentation de quinze à vingt minutes dans la durée d'un trajet suffit, dans les cas ordinaires, malgré l'égalité de prix, pour détourner les voyageurs d'une ligne au profit d'une autre. Or, la perte du transport des voyageurs sur cette ligne serait une chose d'autant plus fâcheuse que la circulation, entre Paris et Bruxelles, tend à abandonner la ligne de Mons et à prendre son cours par Erquelinnes. L'État peut-il faire moins que de chercher à rétablir l'égalité entre ses concurrents de hasard et lui? Nous ne voulons certes pas qu'on dépouille les compagnies du trafic qui leur appartient légitimement; nous ne vou-

lons pas nous opposer à leurs conquêtes ; mais cela ne nous amène pas à penser que l'État n'ait pas le droit de se défendre, qu'il doive se laisser dépouiller bénévolement, par cela seul qu'il est État.

Le tracé Waring-Dandelin a donc sur le projet Dupont-Houdin l'avantage :

1° De ne pas bouleverser les conditions économiques du chemin de fer de l'État, de ne pas compromettre ses intérêts ;

2° D'ouvrir vers Bruxelles une voie nouvelle qui, en même temps qu'elle satisfait à des besoins bien reconnus, améliore la situation du chemin de fer de l'État, en rendant son exploitation plus économique et en lui permettant de lutter avec avantage contre les lignes concurrentes.

Faut-il ajouter que, par l'amélioration qu'il apporte aux relations entre Charleroy et Bruxelles, il rend inutile la construction d'une ligne directe, c'est-à-dire l'enfouissement, dans des travaux dispendieux, de nombreux millions qui resteraient disponibles, soit pour étendre le bienfait des chemins de fer à d'autres parties du pays, soit pour d'autres entreprises utiles.

On peut poser en principe, que le meilleur tracé est celui qui permet d'acheter le *maximum* d'avantages au prix du *minimum* de sacrifices. Or, c'est la condition que remplit le tracé Waring-Dandelin. Il sauvegarde le mieux les intérêts généraux ; il est le plus avantageux financièrement parlant ; autrement dit, c'est le tracé dont les produits se proportionneront le mieux aux dépenses.

Nous avons reconnu que le tracé Dupont-Houdin, en ne considérant que les relations à établir entre Charleroy, le bassin du Centre et Gand, présente sur le tracé Waring certains avantages. Peut-être pourrions-nous admettre aussi que le projet Lebeau dessert mieux les intérêts commerciaux de Charleroy, de Bruxelles et de quelques localités intermédiaires ; mais combien de millions faudra-t-il pour acheter ces avantages ? MM. Dupont et Houdin estiment que leur ligne coûtera vingt-six millions ; évaluons la dépense de la ligne principale de M. Lebeau à dix-sept millions. Voilà donc un *minimum* de quarante-trois millions destinés à être transformés en terrassements, en ouvrages d'art et en voies. Mais les prêteurs veulent quelque chose de plus que l'enfouissement de leurs capitaux ; ils veulent avoir l'assurance que leurs capitaux ne resteront pas stériles, qu'ils se reconstitueront rapidement à l'aide des revenus. Il faudra leur prouver — mais prouver honnêtement — que les avantages, résultant d'un raccourcissement de parcours de 3 kilomètres entre Charleroy et Gand, de 15 kilomètres entre Gand et le Centre et de 7 kilomètres entre Charleroy et Bruxelles sont si importants qu'ils justifient un accroissement de dépenses de plus de vingt-sept millions.

Nous devons le déclarer, Messieurs, le défaut le plus grand que nous trouvions au projet Dupont-Houdin, c'est que, dans notre opinion, les revenus sur lesquels il permet de compter, sont complètement insuffisants pour faire espérer sa réalisation. Il est bien des points sur lesquels les auteurs de projets ont le malheur de se tromper, mais c'est dans le chiffre du tonnage que d'ordinaire les erreurs sont les plus grandes et les plus fréquentes.

Charleroy et le Centre sont assurément d'importants foyers de production, Gand est un grand consommateur ; mais il faut bien des transports pour, après déduction des frais d'exploitation, trouver encore de quoi payer un intérêt raison-

nable sur un capital de 27 à 30 millions. Qu'on fasse fonctionner devant soi, par la pensée, le chemin de fer de Charleroy à Soignies, à Enghien, à Grammont, à Gand. Quels seront les transports? de la houille, de la houille surtout; on en transportera beaucoup: on transportera vers Soignies une partie de celle qui suit aujourd'hui la ligne de Manage à Braine-le-Comte; Gand en demandera une quantité considérable; il y en aura pour toute la ligne; mais ce sera le trafic principal. On se demande vainement quelle est, à partir de Soignies jusqu'à Gand, la circulation parallèle que la ligne pourra détourner à son profit. Les relations partielles des points intermédiaires y sont peu importantes; la circulation de personnes entre les points extrêmes est presque nulle. Sans doute l'ouverture d'un chemin de fer ajouterait beaucoup au mouvement actuel; mais tout cela permet-il de conclure que le revenu probable suffira pour donner aux capitaux une rémunération suffisante? La majorité de la section centrale est convaincue du contraire.

Elle est amenée, par cette conviction, à conclure que le seul moyen pratique d'opérer une jonction entre les bassins charbonniers de Charleroy et du Centre et la ville de Gand, est d'utiliser, sur la plus longue étendue possible, les lignes existantes, afin de réduire les dépenses à leur *minimum* et de chercher à concentrer sur la ligne nouvelle le plus de trafic possible, en lui donnant une double destination, afin de lui faire donner le *maximum* de revenu.

C'est parce que nous n'avons pas trouvé ces deux conditions remplies dans le projet Boucquéau que nous n'avons pas pu nous prononcer en sa faveur, malgré certains avantages qu'il présente au point de vue des intérêts des localités intermédiaires, notamment d'Enghien, de Grammont et du canton de Sotteghem.

Le tracé proposé par M. Boucquéau se raccorde avec le chemin de fer de l'État dans la station de Braine-le-Comte, se dirige vers Enghien, coupe le chemin de fer de Dendre et Waes, à Grammont, arrive au village de Sotteghem, d'où il se prolonge presque en ligne droite vers Melle. En réalité, le tracé Boucquéau n'est, pour la partie comprise entre Enghien et Gand, que la copie de la seconde section du tracé Dupont-Houdin; il a donc tous les avantages que nous nous sommes plu à reconnaître à cette partie du projet du chemin de fer de Marchiennes à Gand. Supprimant la section de Marchiennes à Soignies, il n'a pas le défaut de nuire à la section du chemin de fer de l'État de Charleroy à Braine-le-Comte; au contraire il viendrait le féconder. Sous ce rapport il serait plus acceptable que le tracé Dupont. Mais il a le tort de laisser indécise la question du raccourcissement du trajet entre Charleroy et Bruxelles. Il donne satisfaction à quelques besoins locaux et néglige un grand intérêt public.

Cette considération n'eût-elle pas aux yeux de quelques membres l'importance que nous y attachons? Trouvât-on non fondées nos préoccupations en ce qui touche le chemin de fer de l'État? Il y a un point sur lequel nous serons infailliblement d'accord: c'est que Gand, Charleroy et le Centre peuvent attendre de si grands services d'un chemin de fer qui les joindrait directement, qu'il vaut mieux que la ligne soit construite immédiatement dans une direction quelconque qu'en voir en suspendre la construction pour bien longtemps.

Il ne faut pas qu'on se fasse illusion. L'établissement de la ligne de Braine-le-

Comte par Grammont à Gand, aux conditions d'une concession pure et simple est impossible, parce que, au point de vue des revenus probables, ce serait une spéculation ruineuse.

En présence de ces motifs, nous avons décidé, à la majorité de quatre voix et trois abstentions, de vous proposer, Messieurs, l'adoption du tracé admis par le Gouvernement.

Nous allons examiner maintenant la question du mode d'exécution.

DU MODE D'EXÉCUTION.

Il s'agit de rechercher quel est le moyen le plus pratique, le plus sûr et le plus prompt d'arriver au but qu'on se propose.

Par qui les travaux seront-ils exécutés? est-ce par l'industrie privée ou par l'État? est-ce en combinant l'action de l'État avec celle de l'industrie privée?

Il ne servirait à rien de rechercher ici quels sont les avantages et les inconvénients de l'intervention de l'État dans les travaux publics; il convient simplement d'interroger les faits, de bien savoir ce que l'on veut et puis de choisir, sans préoccupations de systèmes, ce qui est le mieux parmi ce qui est possible.

L'exécution par l'État est la première combinaison qui se présente à la pensée. La nouvelle ligne n'est, dit-on, véritablement qu'une section du réseau de l'État; elle peut être considérée comme une sorte de rectification de tracé; elle devra être administrée, exploitée par l'État; pourquoi l'État ne se chargerait-il pas de l'exécution des travaux? Ce ne sont pas des difficultés d'argent qui feraient obstacle; l'État devrait, il est vrai, se procurer les capitaux nécessaires à la dépense par voie d'emprunt; mais cet emprunt, il pourrait le faire avec une facilité incontestable et à un taux probablement très-modéré.

Le mode assurément est bon; il est pratique; mais convient-il de l'adopter? Il y a une première considération qu'il ne faut pas perdre de vue, quoique ce soit la moins importante, c'est que la Compagnie de Dendre et Waes viendrait réclamer les trois quarts de tous les produits auxquels la convention du 1^{er} mai 1852 lui donne droit. Par la combinaison que le Gouvernement a adoptée, cette part est réduite à trois huitièmes pendant toute la durée de la concession nouvelle.

L'inconvénient le plus grave du mode d'exécution par l'État, c'est que ce n'est pas le mode le plus sûr et le plus prompt. La majorité de la section centrale est persuadée que les Chambres ne se décideront pas à voter des emprunts pour tous les prolongements, annexes ou rectifications que nos chemins de fer peuvent exiger; nos nécessités financières sont trop grandes pour que nous osions nous flatter d'un pareil espoir. Que ceux, qui seraient tentés de se faire illusion à cet égard, veuillent bien réfléchir à ce fait que, commencés, il y a vingt-deux ans, nos chemins de fer n'ont pu être terminés jusqu'à ce jour; nous sommes tous convaincus de l'utilité de les parachever, de les perfectionner, de compléter leur matériel; nous savons que les capitaux à employer à cet effet nous rendraient d'énormes bénéfices, et cependant nous continuons à hésiter, parce que nos seules ressources consistent dans la possibilité de faire des emprunts. Enfin, il faut bien le dire, la forme de notre Gouvernement, l'influence surtout qu'exercent

les intérêts locaux dans nos délibérations, est un obstacle à ce que les lignes secondaires soient construites au moyen de l'emprunt. Si nous entrons dans cette voie, il faudrait aussitôt en sortir, à moins de se résigner à répartir les chemins de fer au marc le franc entre toutes les localités du pays.

Si l'État intervient directement dans la construction des chemins de fer, il doit se borner à la construction des grandes lignes qui ont une importance nationale. Seulement il est bien difficile alors de faire vivre à côté de soi les compagnies auxquelles ne sont réservées que les lignes qui présentent le moins de chances de bénéfices.

Peut-on dans la circonstance présente concéder la ligne à une compagnie, laissant à l'industrie privée le soin de la construire et de l'exploiter ?

Il y aurait un grand inconvénient à ce système. Toutes les conditions qui ont dicté le tracé Waring-Dandelin font en quelque sorte de la ligne de Luttre à Denderleeuw une partie intégrante du réseau de l'État. Pour que cette ligne rende les services qu'on en attend, il ne faut pas que son exploitation soit distincte de celle des chemins de fer auxquels elle vient se souder. Placée sous une direction différente, régie peut-être par un tarif différent, elle perdrait un grand nombre des avantages que nous lui avons reconnus.

Faisons une hypothèse : Supposons que le chemin de fer de l'État, profitant de l'expérience faite par le chemin de fer du Nord, en France, et par le *Great-Northern*, en Angleterre, se décide à transporter les houilles à 15 au lieu de 50 centimes par tonne et par lieue. L'existence du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, ou de Braine-le-Comte à Gand, comme chemin de fer indépendant, ne viendrait-elle pas détruire l'économie de la mesure ? La compagnie maintiendrait évidemment ses péages au taux fixé par le cahier des charges, et elle ne saurait faire autrement, le peu d'étendue de la ligne, les frais généraux qu'elle aurait à supporter ne lui permettraient pas de faire ces réductions, qui peuvent laisser de grands bénéfices à une grande ligne, mais qui seraient ruineuses pour de petits parcours.

Le pays tout entier a un si grand intérêt au transport à bon marché de ce que l'on a nommé avec raison le pain quotidien de l'industrie, que nous ne pouvons attacher assez d'importance à tout ce qui touche cette question. La majorité de la section centrale est si bien convaincue que de grandes lignes, et plus spécialement le chemin de fer de l'État, qui est placé dans des conditions plus favorables qu'aucun autre pour imiter en ce qui concerne l'abaissement du prix du transport des houilles. l'exemple donné par la Compagnie du Nord, peuvent rendre de si grands services à la production nationale et à la consommation domestique, que ce serait pour elle un motif déterminant pour se prononcer en faveur de l'exploitation par l'État, ou, le cas échéant pour la concentration de toutes les lignes qui doivent relier nos centres industriels aux bassins charbonniers, chaque fois que des tronçons intermédiaires viendraient mettre obstacle à l'adoption d'un tarif notablement réduit.

La ligne dont il s'agit est appelée à remplir un rôle si important, au point de vue de la diffusion des houilles dans les Flandres, et, par conséquent, de l'accroissement de la force industrielle de cette contrée, qu'à part toute autre considération, nous serions conduits à donner la préférence au tracé et au mode d'exploit-

tation qui assureraient le mieux la circulation facile et économique des houilles vers notre grand centre industriel gantois. En présence d'un intérêt aussi considérable, les intérêts secondaires s'effacent.

L'exploitation de la nouvelle ligne par une compagnie isolée n'est donc pas admissible aux yeux de la majorité de la section centrale.

Reste, pour résoudre le problème, la construction par le crédit privé et l'exploitation par l'État.

Examinons sous quelle forme et à quelles conditions cette alliance est possible.

Deux systèmes, tous deux application d'une même pensée, ont été essayés jusqu'ici. L'un, adopté pour les lignes de Tournay à Jurbise, et de Landen à Hasselt, repose sur la construction de la ligne par le crédit des compagnies, l'exploitation par l'État, la division, par parts égales, du produit brut.

L'autre, adopté pour le chemin de fer de Dendre et Waes, est l'application, peut-être exagérée, d'une idée juste. Il se fonde sur la solidarité qui existe entre les différentes lignes qui composent un groupe de chemins de fer. Chaque ligne apporte au groupe deux sortes de recettes : il y a d'abord celles qui sont produites par le trafic qui lui est propre ; il y a ensuite celles qui résultent du surcroît d'activité que la ligne a créé au profit des autres sections du groupe, en d'autres mots, il y a les recettes qu'elle produit comme affluent. Le système de Dendre et Waes n'est en réalité que le partage entre la compagnie et l'État des revenus dont cette ligne est la source.

L'essai du premier système n'a pas été heureux pour la compagnie, et ne pouvait pas l'être : il lui laissait tous les désavantages de l'exploitation d'un tronçon de ligne. Son effet le plus utile était de réduire les frais d'exploitation à 50 p. % ; une exploitation séparée aurait assurément occasionné des dépenses plus grandes.

Nous n'oserions pas conseiller l'adoption de ce système ; son insuccès a été trop grand pour qu'une pareille combinaison fût acceptable et acceptée.

Quant au second, quel que soit le jugement que l'on en porte, il serait sans application possible à la ligne de Luttre à Denderleeuw, parce que cette ligne est dépourvue de toutes stations importantes.

La base de la combinaison que le Gouvernement propose d'appliquer à la construction du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, est également la solidarité qui existe entre les différentes parties du réseau.

La ligne nouvelle aura non-seulement son produit propre, mais elle déterminera une nouvelle circulation sur le réseau tout entier. Il est plus que probable que ces revenus directs et indirects réunis représenteront, pour chaque kilomètre de la nouvelle ligne, au moins l'équivalent du produit donné par chaque kilomètre du réseau ancien. L'État ne peut pas concéder purement et simplement une ligne dont des considérations d'un ordre élevé l'obligent à se réserver l'exploitation ; il ne veut pas recourir à la voie des emprunts ; aucun homme sérieux ne serait tenté de mettre ses épargnes dans une opération pareille à celle de Tournay et Jurbise ; des capitalistes lui offrent leur concours ; ils exécuteront les travaux ; ils lui livreront la ligne dont il entrera immédiatement en jouissance, à la charge de leur abandonner, pendant une certaine période de temps, une partie

des recettes que leur ligne aura fait entrer dans ses caisses. Et pour que l'État sache bien à quoi il s'engage, pour qu'il n'y ait rien de vague, rien d'inconnu dans l'appréciation des résultats probables, point de difficultés dans l'exécution, on admet d'avance comme produit net, pour chaque kilomètre de la nouvelle ligne, 48 p. % du produit kilométrique moyen de toutes les lignes qui composent le réseau national.

Cette combinaison a été critiquée vivement et défendue avec non moins de vigueur en dehors de cette enceinte. Elle a donné lieu à une divergence d'opinions dans les sections, où cependant elle a rallié une forte majorité. Dans la section centrale, elle a été admise par quatre voix contre trois.

Nous devons dire ici qu'avant de procéder à ce vote la section centrale avait décidé, par six voix contre une, que la ligne de Luttre à Denderleeuw serait exploitée par l'État. L'exploitation par une compagnie n'a trouvé dans la section centrale qu'un seul partisan.

Nous ne pouvons pas nous appesantir sur les différentes considérations que l'on a fait valoir, dans le sein de la section centrale, contre la combinaison admise par le Gouvernement et qui toutes se résument en un argument principal, à savoir que la position faite à la compagnie est trop belle.

Il a été répondu à cette critique, que l'expérience qu'ont faite les capitalistes de ce que valent, comme produit net, la plupart des chemins de fer en Belgique, n'est pas de nature à donner une grande hardiesse aux capitaux; qu'il est, par conséquent, bien douteux qu'on trouve des conditions meilleures; que si la combinaison présente des chances favorables aux concessionnaires, elle ne les met pas non plus à couvert de grands risques: que, s'il est vrai que les produits des chemins de fer de l'État peuvent aller en augmentant, il est très-possible aussi qu'ils subissent une réduction et que bien des faits concourent pour faire craindre ce résultat; que certaines lignes concédées, dont la concurrence nous menace, n'ont pas encore produit tout l'effet d'attraction dont elles sont capables; qu'il est possible et même probable que de nouvelles concessions, l'établissement de lignes directes entre de grands centres de populations, viennent enlever au chemin de l'État une partie de son trafic: que la question des péages, dont la solution est livrée aux caprices des idées dominantes, est grosse de dangers pour l'avenir financier du chemin de fer de l'État; qu'une communauté d'intérêt avec un associé qui peut trouver bon de sacrifier les produits directs aux produits indirects, dont il profite seul, est peu tentante; qu'au surplus, si la combinaison était trouvée trop avantageuse pour les concessionnaires, ce dont l'État n'aurait guère à se plaindre, puisque cette situation serait le résultat d'une prospérité commune, le contrat peut être annulé, après quelques années d'expérience, à des conditions qui laissent à l'État toutes les chances favorables de l'avenir.

Ceux qui croient à un développement considérable des recettes des chemins de fer belges ont invoqué, à l'appui de leur opinion, la situation prospère des lignes françaises. Ceux qui pensent qu'il se pourrait bien que ce développement fût arrivé à son terme, se sont appuyés sur l'exemple fourni par les chemins de fer anglais, dont les bénéfices, après avoir été aussi élevés au début, que ceux que réalisent aujourd'hui les compagnies françaises, n'atteignent plus 5 p. % que pour un très-petit nombre de lignes.

On a allégué d'une part, pour prouver le progrès qui continue à se produire dans les recettes des chemins de fer belges, l'augmentation qu'a donnée le mois de janvier de cette année sur janvier 1855. D'autre part, on a soutenu que, comparativement aux recettes de janvier 1854, seul terme de comparaison qui puisse être admis, puisque en janvier 1855 la circulation a été presque constamment arrêtée sur nos lignes. il y a, pour janvier 1856, une diminution dans le produit kilométrique moyen. En effet, les recettes ont été, pour le mois de janvier 1854, de fr. 1,590,757-98 et la longueur de la ligne exploitée de 586 kilomètres. Donc le produit kilométrique moyen a été de 2,714 francs. Les recettes pour la même période de l'année 1856 ont été de fr. 1,736,632-15 et la longueur de la ligne exploitée de 653 kilomètres, ce qui donne un produit kilométrique moyen de 2,659 francs.

On a soutenu, avec raison, d'après la majorité de la section centrale, que l'ouverture des lignes directes de Bruxelles à Gand et de Bruxelles à Louvain, ne manquera pas de produire un effet défavorable sur les recettes kilométriques, puisque ces lignes ne sont que des rectifications, produisant peu de trafic nouveau, tout en augmentant le parcours total de 10 p. %.

Pour essayer de prouver que la combinaison admise par le Gouvernement donnera aux concessionnaires des bénéfices considérables, on a fait de nombreux calculs qui, quoique ne concordant guère entre eux, n'empêchent pas leurs auteurs d'en tirer une conséquence commune. La majorité de la section centrale a établi à son tour le compte de l'opération. Voici le résultat auquel elle est arrivée :

DÉPENSES ET RECETTES.

1° *Dépenses.* — Le coût total de la ligne, y compris les frais généraux, etc., est évalué à 15,500,000 francs.

La longueur à construire étant de 55 kilomètres, il s'ensuit que le capital social, par kilomètre, sera de 292,453 francs.

Pour servir les intérêts de ce capital, et pourvoir à son amortissement en cinquante ans, on trouve qu'il faudrait :

Au taux de 5 p. %, plus l'amortissement, une annuité fixe de fr. 16,019-70 ;

Au taux de 6 p. %, plus l'amortissement, une annuité fixe de fr. 18,554-39.

2° *Recettes.* — D'après le compte rendu, la recette totale des chemins de fer de l'État s'est élevée, pendant l'exercice 1854, à la somme de fr. 22,045,633 25

Mais à cette somme il faut ajouter, pour se conformer aux stipulations du cahier des charges de la concession de Luttre :

1° La part de la Société de Dendre et Waes, soit, d'après le compte rendu fr. 396,255 25

2° La part payée à la Société de Jurbise à Tournay et de Landen à Hasselt, pour la pre-

A reporter	fr. 796,259 25	22,045,633 25
----------------------	----------------	---------------

Report	fr.	796,239 23	22,045,655 25
mière de ces lignes, soit la moitié du produit brut, ou fr. 8,353 × 48 kilomètres . . .		399,984 00	

Ensemble, à ajouter . . .	fr.	796,239 23
---------------------------	-----	------------

Par contre, il faut retrancher, pour se conformer au cahier des charges, la part perçue par l'État, pour l'exploitation de Landen à Hasselt, soit la moitié du produit brut, ou fr. 3,699 × 28 kilomètres . . .

		103,572 00
--	--	------------

Reste à ajouter au chiffre du compte rendu	fr.	692,667 25
--	-----	------------

Recette totale brute du chemin de fer . . .	fr.	22,758,500 48
---	-----	---------------

D'après l'art. 50 du cahier des charges, le développement du réseau exploité par l'État, doit être établi comme il suit, pour le calcul du produit moyen :

Lignes de l'État	538	kilomètres ;
Ligne de Tournay à Jurbise.	48	—
Lignes de Dendre et Waes (Termonde à Alost).	12	—
Ensemble.	598	

D'où il suit que le produit kilométrique moyen de l'ensemble du réseau exploité par l'État, déduction faite de la ligne de Landen à Hasselt, a été, en 1854, de 22,758,500-48 : 598 = 38,024 francs.

Prenant les $\frac{45}{100}$ de ce produit moyen, afin d'avoir la valeur de l'annuité kilométrique correspondante à l'exercice 1854, on trouve qu'elle eût été de fr. 18,251-52.

Comparant ce chiffre aux limites calculées à l'article *Dépenses*, on voit qu'il est supérieur à la première, mais qu'il ne représente pas toutefois l'intérêt à 6 p. o/o, plus l'amortissement des capitaux engagés.

Un pareil résultat est loin d'être aussi brillant qu'on s'est plu à le dire, et la majorité de la section centrale ne pense pas qu'il faille se flatter de trouver des capitalistes sérieux qui soient prêts à souscrire à des conditions moins favorables.

Il a été parlé d'offres plus avantageuses qui auraient été faites au Gouvernement. Nous avons voulu savoir la vérité sur ces offres; voici ce que M. le Ministre nous a répondu :

« Le Gouvernement ne pouvait pas évidemment accepter la proposition Delaveleye, après avoir contracté avec la Compagnie Waring, en supposant même que cette proposition eût été jugée acceptable. Il aurait fallu, au préalable, que la Chambre eût repoussé la convention du 23 novembre et que M. Delaveleye se fût posé dans les mêmes conditions que MM. Waring, en déposant un cautionnement de 750,000 francs, comme ces derniers, au lieu de

» demander un délai d'un mois pour chercher ce cautionnement, ce qui pouvait
 » faire supposer que le concours financier ne lui était pas assuré.

» D'ailleurs, la proposition de M. Delaveleye reposait sur une erreur palpable.
 » Sans études et sans reconnaissances du terrain, il évaluait le capital social
 » nécessaire à l'établissement de la ligne, à dix millions seulement, tandis que
 » l'évaluation de MM. Waring et Dandelin, porte ce capital à 15 1/2 millions,
 » et déjà, dans une note en réponse à des observations de la cinquième section, on
 » a justifié ce chiffre. Cette différence de plus de 50 p. % dans l'évaluation de la
 » dépense détruit donc tous les calculs d'annuité de M. Delaveleye, sans même
 » examiner la question de savoir si l'intérêt de 5 p. %, sur lequel il se base,
 » serait jugé comme une rémunération suffisante par les capitalistes qui, sans
 » courir aucune éventualité, peuvent placer leurs fonds à ce taux dans les em-
 » prunts de l'État belge.

» En adoptant la proposition de M. Delaveleye, l'État et les Chambres s'expo-
 » seraient donc à faire manquer une affaire sérieuse, entourée de toutes les garan-
 » ties possibles, pour une affaire douteuse, n'offrant pour le moment aucune
 » garantie et qui plus que probablement n'aboutirait à aucun résultat.

» M. Bouquéau, maître de forges à la Louvière, après avoir également cri-
 » tiqué très-vivement le système de Luttre à Denderleeuw, a toutefois proposé
 » d'exécuter, en remplacement de cette ligne, mais dans les mêmes conditions
 » d'annuités et de durée, un chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, par
 » Grammont et Solteghem, ainsi qu'un autre chemin de fer de Saint-Ghislain à
 » Ath.

» Il est clair que cette proposition n'était pas acceptable, d'abord, parce que la
 » ligne de Saint-Ghislain à Ath est comprise dans la concession Maertens ;
 » ensuite, parce que la ligne de Braine-le-Comte à Gand ne pouvait être consi-
 » dérée comme offrant un caractère d'utilité aussi générale que celle de Luttre à
 » Denderleeuw ; enfin, parce que les conditions proposées par M. Bouquéau
 » étant identiquement les mêmes que celles proposées par MM. Waring et C^e,
 » il ne pouvait être question de substituer à ces Messieurs, qui ont donné toutes
 » les garanties exigées, un demandeur nouveau n'ayant offert jusqu'à ce jour
 » aucune garantie sérieuse.

» Telles sont les demandes concurrentes qui ont été formulées jusqu'à présent
 » relativement à la ligne de Luttre à Denderleeuw. »

La majorité de la section centrale est d'avis que si l'on veut, pour l'achèvement
 des grands travaux, s'adjoindre l'action du crédit privé, il faut offrir aux capitaux
 l'appât d'une rémunération plus grande que celle que leur assure un placement
 à l'abri de tout risque. Les capitaux qui consentent à aller s'enfouir en terrasse-
 ments et travaux d'art sont des capitaux industriels, qui ne prêtent leurs services
 que moyennant un loyer proportionné aux dangers qui les attendent et à la con-
 dition qu'ils ne trouvent pas un emploi meilleur. Comment se flatter de trouver
 des concessionnaires s'engageant à exposer leurs capitaux au taux ordinaire de
 l'intérêt, lorsqu'il n'est pas une ligne de chemin de fer en France qui, au cours
 actuel des actions, ne soit en état de donner immédiatement un revenu de 6 à
 7 p. %, sans parler des espérances de l'avenir ?

Si on veut développer l'établissement des voies ferrées en Belgique, il faut savoir faire des sacrifices. Nous en avons fait de considérables en accordant des garanties d'intérêt ; la France en a fait de plus grands que nous : les chemins concédés en France ont imposé au Trésor, en moyenne, un sacrifice de plus de 100,000 francs par kilomètre. Dans le cas dont il s'agit, il n'est pas question de sacrifice : la charge pour l'État se réduit à un partage de bénéfices.

Nous avons cherché, à la sollicitation de la 1^{re} section, à rendre les conditions de cette concession les plus favorables possible pour l'État. La règle à suivre à cet égard nous a semblé devoir être celle-ci : partage égal jusqu'à une certaine limite dans la distribution du revenu kilométrique entre les deux associés ; partage inégal au profit de l'État, lorsque cette limite serait franchie.

Les négociations ouvertes à cet égard par M. le Ministre avec les concessionnaires provisoires ont amené un résultat satisfaisant. Aux termes d'une convention qui est annexée au présent rapport (*voir annexe n° 1*), si le produit kilométrique représente un bénéfice excédant environ 8 p. % des sommes dépensées, la moitié de l'excédant restera attribuée à l'État.

Une proposition qui avait pour objet la mise en adjudication de la concession, a été repoussée dans la section centrale, par une majorité de cinq voix contre deux.

Les adjudications publiques ont été essayées en France ; elles n'ont produit que de mauvais résultats. Le choix des hommes auxquels de pareils travaux sont confiés est une chose trop importante, la confiance que leur nom et leur réputation inspirent est une garantie trop indispensable dans une entreprise de cette nature, pour que nous osions vous conseiller, Messieurs, d'avoir recours aux hasards d'une adjudication publique.

Outre la critique générale que l'on a faite de la combinaison comme étant trop avantageuse aux concessionnaires, on a reproché à leur devis, d'une part, une exagération en ce qui concerne le coût probable de la ligne, et, d'autre part, une insuffisance en ce qui regarde les prévisions pour l'établissement des stations.

La section centrale a appelé l'attention du Gouvernement sur ce point. Voici ce qui nous a été répondu :

« D'après les documents qui ont été déposés à mon Département, à fin de » vérification, par les demandeurs en concession, le capital à dépenser pour » l'établissement de la ligne serait de 15,500,000 francs répartis comme suit :

» Route à double voie, terrains, travaux et fournitures. . . fr.	12,200,000
» Stations.	900,000
» Intérêts des capitaux pendant quatre ans	1,500,000
» Frais généraux d'administration et de direction des travaux.	800,000
» Frais d'études d'avant-projet	100,000
Total égal. fr.	15,500,000

» Ce chiffre peut paraître élevé au premier abord ; mais il est à considérer » que la ligne de Luttre à Denderleeuw présente de très-grandes difficultés

» d'exécution, notamment entre Nivelles et Tubise, où la traversée des vallons
» de Braine-le-Château et d'Ittre exigera des remblais de plus de 25 mètres de
» hauteur et celle des terrains élevés qui séparent ce dernier vallon de la Thine,
» nécessitera le percement d'un tunnel de plusieurs centaines de mètres, dans
» une tranchée de 30 mètres de profondeur.

» Enfin, il est bon de noter que cette estimation comprend nécessairement toute
» espèce d'imprévu et l'on sait ce que coûte l'imprévu dans les grands travaux
» publics.

» Si, d'ailleurs, on veut comparer cette évaluation au coût d'une section ana-
» logue des chemins de fer de l'État, on peut admettre que la ligne de Luttre ne
» sera pas d'une difficulté d'exécution moindre que la section de Braine-le-Comte
» à Charleroy, qui comprend également un tunnel, mais à simple voie seulement.

» Or, d'après le compte rendu, cette section a coûté, sans les stations, les frais
» généraux de personnel, les intérêts d'argent, etc., 10,180,000 francs, pour 42
» kilomètres, soit par kilomètre 242,380 francs.

» Dans les mêmes conditions, la route proprement dite de Luttre à Dender-
» leeuw, étant évaluée à 12,200,000 francs pour 53 kilomètres, le coût par
» kilomètre serait de 230,188 francs, et conséquemment inférieur à celui de la
» section de Braine à Charleroy. »

La question de la dépense à faire, pour l'établissement des stations, est traitée
dans la note suivante :

« La halte de Luttre devra être agrandie et reportée d'environ un kilomètre
» vers Charleroy. La station de Nivelles devra, seule, être établie entièrement à
» neuf ; néanmoins, le raccordement à double voie à créer entre cette station et
» celle du railway de Manage à Wavre, sera fait aux frais exclusif des conces-
» sionnaires.

» Entre Luttre et Nivelles il n'y aura ni stations ni haltes. — Entre Nivelles et
» Tubise-Lembecq, il faudra vraisemblablement créer une halte pour Braine-le-
» Château ou pour Ittre.

» La station de Tubise ou celle de Lembecq, suivant ce qui sera décidé par le
» Département des Travaux Publics pour le point de raccordement, devra être
» seulement agrandie. La double voie de rails à travers l'une ou l'autre de ces
» stations est d'ailleurs à charge des concessionnaires.

» Entre Tubise-Lembecq et Denderleeuw il y aura à établir une halte ou
» station secondaire pour les communes de Lennick-Saint-Quentin et de Lennick-
» Saint-Martin.

» La station de Denderleeuw n'exigera pas de travaux d'agrandissement ni de
» déplacement, les ressources qu'elle présente étant suffisantes. Le chemin de fer
» de Luttre viendra simplement se raccorder à la ligne directe de Bruxelles à
» Gand, à l'entrée de ladite station.

» Comme on le voit, il n'y aura donc qu'une station d'une certaine importance
» à créer : c'est celle de Nivelles. — La station de Tubise-Lembecq et la halte
» de Luttre devront être agrandies et la dernière déplacée. Deux haltes ou sta-
» tions secondaires devront être établies à nouveau entre Nivelles et Tubise,

» Tubise et Denderleeuw ; aucune dépense n'est à faire à la station de Dender-
» leeuw.

» Les demandeurs en concession avaient proposé d'allouer une somme de
» 700,000 francs seulement pour l'établissement des stations et haltes. Le Dépar-
» tement des Travaux Publics a jugé, après examen, qu'une somme de 900,000
» francs était nécessaire et suffisante, et les demandeurs en concession ont accepté
» cette augmentation de charge.

» La question du coût d'établissement des stations et des haltes a donc été,
» comme on le voit, sérieusement examinée. »

La rédaction des devis, pour un chemin de fer à construire, est une opération extrêmement difficile et dans laquelle les erreurs sont très-fréquentes. Bien des causes, qu'il est impossible d'apprécier d'avance d'une manière exacte, viennent exercer leur influence sur les dépenses ; aussi le coût réel de presque tous les chemins de fer a-t-il dépassé le coût présumé. Nous devons donc nous en référer, sur ce point, à l'avis de l'administration des ponts et chaussées.

Nous devons parler enfin d'une dernière objection qui a été faite contre la combinaison. Cette objection concerne l'influence trop favorable qu'aurait l'exécution de la ligne de Luttre à Denderleeuw sur les recettes de la Compagnie de Dendre et Waes et le dommage qui résulterait de ce fait pour le trésor public.

Le Gouvernement a traité longuement cet objet dans la note suivante :

« Remarquons d'abord que cette objection est fondée, en grande partie, sur
» l'hypothèse du droit qu'aurait la Compagnie de Dendre et Waes de faire affluer
» vers Alost, au moyen de primes, d'énormes transports charbonniers de pro-
» venance de Charleroy et du Centre.

» Or, cette question ayant été jugée et le système des primes reconnu con-
» traire au cahier des charges, il s'ensuit que les transports vers Alost ne sau-
» raient avoir qu'une importance proportionnelle à celle de cette localité, et
» conséquemment peu considérable, comparativement à celle des transports géné-
» raux sur la ligne nouvelle.

» Pour en avoir la preuve, il suffit d'observer que la recette totale de la station
» d'Alost, pendant l'exercice 1854, et conséquemment sous le régime des primes,
» a été d'environ 527,000 francs, soit 105,000 francs à l'expédition et 222,000
» francs à la réception.

» Or, en supposant même que l'ouverture de la ligne de Luttre à Denderleeuw
» ait pour résultat d'augmenter de moitié ce dernier chiffre, ce qui est plus que
» douteux, et comparant cette augmentation qui serait ainsi d'environ 111,000
» francs à la somme de $53 \times 48,000 = 2,544,000$ francs, à laquelle, d'après
» l'exposé des motifs, on peut évaluer, en nombre rond, le revenu de la ligne
» nouvelle, on trouve qu'elle n'en représente qu'une fraction de moins de 5 p. %.

» Mais supposons même que la question des primes ne soit pas vidée et que
» les transports charbonniers soient forcément transbordés à Alost. On dit alors :
» les charbons de Charleroy auront à parcourir 74 kilomètres pour aller de
» Charleroy à Alost, ce qui portera le prix du fret à fr. 5-50. Sur ce prix total,
» l'État devra payer la moitié du produit de 53 kilomètres, soit fr. 1-59 à la

» compagnie Waring et les trois quarts du surplus, soit fr. 2-93 à la compagnie
 » de Dendre-et-Waes. Il ne lui restera donc que fr. 0-98, c'est-à-dire un sixième
 » environ du prix total du transport, fraction évidemment insuffisante pour cou-
 » vrir les frais d'entretien ou d'exploitation.

» Or, c'est une étrange erreur de vouloir attribuer ce résultat au fait du mode
 » de concession du chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, et il est facile de
 » démontrer que l'exécution de ce chemin, dans les conditions proposées, ne
 » modifierait que bien peu l'état actuel des choses.

« En effet, une tonne de charbon, transportée de Charleroy à Alost par
 » Bruxelles et Malines est tarifée aujourd'hui à raison d'un parcours de 24 lieues.
 » Le prix du tarif se forme donc comme suit :

» Frais variable	24 × 0-50 = fr. 7 20
» Frais fixes	1 00
» Total.	fr. 8 20

» Sur ce prix total l'État perçoit un quart, soit fr. 2 05
 » Et la société de Dendre et Waes trois quarts, soit. 6 15

» La distance réelle étant de 136 kilomètres, il s'ensuit que l'État ne perçoit,
 » en réalité, par tonne-kilomètre, que

$$\text{Fr. } \frac{2.05}{136} = \text{fr. } 0.015073.$$

» Dans l'hypothèse de l'exécution de la ligne de Luttre à Denderleeuw, la dis-
 » tance réelle de Charleroy à Alost serait réduite à 74 kilomètres et la taxe établie
 » en raison de 15 lieues.

» On aurait donc :

» Frais variables	15 × 0-50 = fr. 4 50
» Frais fixes	1 00
» Taxe totale.	fr. 5 50

» Part de la société Waring, calculée à raison de $\frac{46}{100}$ du produit brut
 » total, ou $5.50 \times \frac{53}{75} =$ fr. 1 86

» Part de Dendre et Waes, calculée en supposant, conformément à la
 » convention spéciale, que la part Waring soit établie sur le pied de
 » de 50 p. % du produit brut, ou $\frac{3}{4} (5.50 - 1.94) =$ 2 67

» Retranchant ces deux parts de la taxe totale, on trouve que la part
 » de l'État est de 0 97

» Total égal fr. 5 50

» Produit pour l'État par tonne-kilomètre, fr. $\frac{0.97}{74} = \text{fr. } 0.013108.$

» Les résultats de l'établissement de la nouvelle ligne, seront donc :

» De réduire de 136 à 74 kilomètres, la longueur à exploiter entre Char-
 » leroy et Alost ;

» De réduire de fr. 8-20 à fr. 5-50 le fret à payer par tonne de charbon entre ces points ;

» De réduire de fr. 6-15 à fr. 2-67 et de fr. 2-05 à fr. 0-97, les parts respectives de la société de Dendre et Waes et de l'État ; mais en ce qui concerne le produit de la tonne-kilomètre, il ne diminuerait que de

» Fr. 0,015073 — fr. 0,013108 = fr. 0,001965 (1).

» En multipliant cette dernière fraction par la distance de 74 kilomètres de Charleroy à Alost, on trouve que chaque tonne de charbon rapporterait en moins que dans l'état actuel des choses, fr. 0,14541. c'est-à-dire qu'il faudrait supposer un transport annuel de 100,000 tonnes en destination d'Alost, transport représentant une recette totale de 550,000 francs, pour arriver à une différence de 14,541 francs.

» On peut donc le répéter, c'est une grave erreur d'attribuer au système de concession proposé pour le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, une influence désastreuse sur le trésor public au point de vue des relations de ce chemin de fer avec celui de Dendre et Waes. L'établissement de la ligne de Luttre ne modifiera pas d'une manière sensible, ainsi que les chiffres ci-dessus le démontrent, la situation de l'État vis-à-vis de la société de Dendre et Waes, et si même on voulait prendre en considération les frais extraordinaires qu'occasionne la traversée de Bruxelles, on serait plutôt fondé à dire que la légère différence signalée plus haut dans le produit de la tonne-kilomètre serait plus que compensée par l'économie qu'offriraient les trains directs de Charleroy à Gand, par Nivelles, Tubise et Denderleeuw. »

» Il ne faut d'ailleurs pas se dissimuler que l'idée de transporter les charbons de Charleroy et du Centre à Alost pour les y embarquer sur la Dendre, en destination de Gand, est réellement impraticable, puisque, de l'aveu des adversaires du projet de Luttre, le transport d'Alost à Gand, frais d'embarquement et de navigation compris, ne coûterait pas moins de fr. 4-70 la tonne, prix au moins égal, si pas supérieur, à celui qu'exigerait la continuation du transport pour les 27 kilomètres de chemin de fer à parcourir d'Alost à Gand. »

La majorité des membres de la section centrale pense que ces observations sont suffisantes pour éloigner toutes les craintes qui se sont manifestées au sujet de l'influence fâcheuse qui aurait pu résulter de la soudure de la ligne de Luttre à Denderleeuw à celle de Dendre et Waes.

(1) Les calculs pour la répartition du produit des transports de Charleroy à Alost, entre l'État, la Société de Dendre et Waes et la Société Waring, ne sont pas rigoureusement exacts en ce qui concerne la dernière. On suppose, en effet, que le chemin de Luttre aurait droit à 48 p. % du produit réel de la ligne, en ce qui ne serait vrai que si cette ligne était d'une importance équivalente à la moyenne des lignes de l'État. Or, ainsi qu'il a été dit dans l'Exposé des motifs, le produit de la ligne du Midi à laquelle la ligne nouvelle doit être assimilée, dépasse de beaucoup le produit moyen général du réseau de l'État et conséquemment la part attribuée à la Société Waring dans ces calculs, est plus considérable qu'elle ne le serait en réalité.

(Note du Gouvernement.)

C'est sous l'empire des réflexions que nous venons d'avoir l'honneur, Messieurs, de vous communiquer que la section centrale vous propose, à la majorité de quatre voix contre trois, l'adoption du projet de loi.

Afin de vous faciliter, Messieurs, l'examen de la question sous toutes ses faces, nous avons décidé que les observations présentées par un membre de la minorité, contre le projet de loi, seraient jointes à ce rapport, ainsi que les réponses faites par le Gouvernement aux diverses questions qui lui ont été posées par les sections de la Chambre. (*Voir annexes n°s 1 et 3.*)

Nous avons examiné, avec grand soin, les pétitions qui nous ont été renvoyées et nous avons pesé les motifs pour et contre le projet, que ces pétitions renferment.

Le Rapporteur,

DE BROUWER DE HOGENDORP.

Le Président,

J. G. DE NAEYER.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

Observations présentées par un membre de la section centrale contre le projet de loi.

§ 1. Tracé.

Un membre désire voir se multiplier autant que possible les voies ferrées qui exercent une si heureuse influence sur le développement de la richesse publique. Il n'entre donc aucunement dans ses intentions de combattre le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, pourvu que la concession puisse avoir lieu dans les conditions ordinaires qui doivent former désormais le droit commun. — Le tracé proposé par le Gouvernement paraît très-ingénieux au premier abord ; mais après un examen approfondi on demeure convaincu qu'il est loin d'offrir les grands avantages que le Gouvernement fait valoir pour justifier un mode de construction exceptionnel et privilégié. Il suffit de jeter les yeux sur la carte pour constater que le chemin de fer projeté s'éloigne en général bien peu des lignes existantes, notamment de celles de Braine-le-Comte à Namur, de Bruxelles à Alost, de Manage à Wavre et de Bruxelles à Braine-le-Comte ; il n'en est séparé que par une distance moyenne d'environ trois quarts de lieue, le *maximum* de la distance n'est que de deux lieues, et cela sur un seul point du parcours entre Lembecq et Denderleeuw. Aussi, il ne traverse et ne peut desservir aucune localité de quelque importance qui ne soit déjà reliée au railway ; cela est tellement vrai, que nulle part on ne trouvera moyen d'établir une nouvelle station proprement dite.

Or, si les chemins de fer doivent se spécialiser aujourd'hui et servir à relier aussi directement que possible les grands centres de production et de consommation, l'intérêt général exige cependant que les nouvelles lignes sans s'écarter de leur but principal puissent aussi desservir des populations intermédiaires privées encore du bienfait de moyens de communication rapides et économiques. — Le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw laisse tout à désirer sous ce rapport.

On a insisté beaucoup sur les avantages du projet en ce qui concerne les relations entre Bruxelles et Charleroy, mais il est à remarquer que ces deux villes sont déjà reliées par des lignes concédées qui n'ont qu'une longueur de 59 à 61 kilomètres, tandis que, suivant la rectification proposée, le parcours serait au moins de 63 kilomètres ; or, au point de vue de *l'utilité publique* proprement dite, il importe peu que les transports aient lieu par des chemins de fer concédés ou par des lignes exploitées par l'État — il s'agit uniquement de savoir s'il y a économie de temps et d'argent. Sous ce rapport, les moyens de communication entre Bruxelles et Charleroy ne seraient guère améliorés par l'exécution du projet. Un pareil résultat ne pourrait être obtenu que par un tracé plus direct, notamment par

celui de M. Lebeau, qui n'a qu'une longueur d'environ 55 kilomètres, ou par le projet de M. Demanet, qui date de 1845, et qui réduirait le parcours entre Bruxelles et Charleroy à moins de 34 kilomètres, avec des inclinaisons de profil qui sont en général inférieures à trois par mille, et ne dépassent nulle part six par mille.

D'après l'exposé des motifs, la rectification entre Luttre et Lembeek est devenue indispensable pour empêcher que les lignes concédées auxquelles il est fait allusion plus haut, ne fassent une véritable concurrence aux lignes de l'État. Cependant lorsque la Législature a concédé les chemins de fer de Charleroy à Louvain et de Bruxelles à Namur, il était parfaitement connu que ces nouvelles voies ferrées enlèveraient certains transports à nos lignes du Midi. C'est avec ces prévisions que la concession a été accordée, et il serait peu loyal que le Gouvernement intervienne directement dans la construction de nouvelles lignes pour changer cette situation qu'il a acceptée d'avance; une pareille conduite aurait nécessairement pour résultat de décourager l'esprit d'entreprise et d'éloigner les compagnies qui peuvent bien admettre la concurrence de l'industrie privée, mais qui reculeront devant la menace d'une nouvelle intervention du Gouvernement.

Le Gouvernement peut d'ailleurs conserver une partie considérable du trafic entre Bruxelles et Charleroy en réduisant, au besoin, les péages ou les distances légales, tandis que, en vertu des propositions qui nous sont soumises, il commencerait par faire la concurrence à ses propres lignes actuelles et à ses voies navigables, pour faire la concurrence aux lignes concédées, et cela en se soumettant à des conditions très-onéreuses, puisque, outre des annuités très-lourdes à payer sur les recettes de nos chemins de fer, il faudra aussi augmenter les frais d'exploitation par la création de plusieurs trains nouveaux, ce qui entraînerait nécessairement des sacrifices plus considérables qu'une simple réduction de péages, en admettant même qu'elle fût nécessaire.

Comme ligne de jonction avec les Flandres, le chemin de fer projeté est loin d'établir une communication directe avec les charbonnages du centre qui, par leur situation topographique sont les plus rapprochés des provinces flamandes; il est, d'ailleurs, sans utilité aucune en ce qui concerne les relations des localités de la Flandre orientale entre elles. Sous ce rapport il n'améliore en rien la situation actuelle.

Dans les renseignements qui nous ont été transmis par le Gouvernement il est fait mention d'une autre demande en concession présentée par M. Boucqueau et ayant pour objet de prolonger vers Gand, la ligne de Namur à Braine-le-Comte, en passant par Enghien, Grammont et Sotteghem. Ce projet se combine mieux avec l'ensemble de nos voies ferrées et procure une satisfaction plus complète et plus équitable à tous les intérêts qui sont en cause :

1° Il en résultera un raccourcissement de distance plus considérable entre les charbonnages du Centre et les Flandres, sans que la position respective des deux bassins houillers de Charleroy et du Centre soit modifiée en aucune manière;

2° Le chemin de fer, dont M. Boucqueau demande la concession, opérera une nouvelle jonction entre la ligne du Midi et la ligne de Dendre et Waes, en restant à une distance à peu près égale des deux jonctions actuelles (celle de Jurbise à Ath et celle de Bruxelles à Denderleeuw) et en passant à Enghien qui forme le centre du riche plateau situé entre la Senne et la Dendre;

3° A partir de Grammont, il traversera des localités populeuses et importantes, privées jusqu'ici de voies ferrées et qui, de même que Grammont, seront ainsi reliées directement au chef-lieu de la Flandre orientale;

4° Il facilitera encore par un raccourcissement de distance de quatre à cinq lieues, les relations de Gand et d'une partie notable des Flandres, avec Ath, Mons et toute la partie centrale du Hainaut.

En résumé, ce projet répondant parfaitement au but principal qu'il s'agit d'atteindre, est appelé à desservir des populations intermédiaires d'une importance double de celles que la ligne de Luttre rencontrera sur son parcours. Il ne peut d'ailleurs, causer aucun préjudice réel aux lignes de l'État ; à partir de Charleroy jusqu'à Gand, il permettra d'utiliser ces lignes sur une longueur de 49 kilomètres (à peu près la moitié du parcours total), et il exercera l'influence la plus favorable sur le chemin de fer de Charleroy à Braine-le-Comte dont il forme le véritable complément. Il est regrettable que l'administration semble vouloir opposer une fin de non-recevoir à un projet de cette importance et interprète d'une manière complètement erronée, les propositions du demandeur en concession ; car il résulte clairement de l'ensemble des faits que M. Bouequreau se contente d'une concession pure et simple, et n'a réclamé l'application du système de Luttre à Denderleeuw, qu'en termes de défense contre la position privilégiée et exceptionnelle qui serait faite à une ligne concurrente. Quant à l'assertion consignée dans les réponses du Gouvernement que le demandeur en concession *n'a offert jusqu'à ce jour aucune garantie sérieuse*, elle est au moins étrange, car dans sa lettre adressée au Ministre des Travaux publics, sous la date du 19 février dernier, et qui a été rendue publique, M. Bouequreau, qui, par sa position et son caractère mérite d'ailleurs d'inspirer une grande confiance, déclare formellement qu'il est prêt à déposer un cautionnement, qu'il fixe provisoirement à *sept cent mille francs*, le jour où le Gouvernement jugera convenable de lui accorder une concession provisoire, offrant en outre de justifier, *préalablement à toute convention, de la possession de ce cautionnement*. L'administration a laissé sans réponse ces offres très-claires et très-précises, et néanmoins elle s'arroge le droit de déclarer que la demande en concession est dépourvue de toute garantie sérieuse.

On n'est donc pas fondé à soutenir que le projet de Luttre doit être admis, parce que seul il donne la certitude d'une nouvelle jonction devenue indispensable entre les Flandres et les bassins houillers du Centre et de Charleroy. Le projet de Braine-le-Comte produira ce même résultat, mais d'une manière plus complète et plus utile au point de vue de l'intérêt général, et une demande en concession accompagnée de l'offre d'un cautionnement immédiat de sept cent mille francs est de nature à rassurer les plus timides. D'ailleurs si d'autres garanties sont nécessaires, il faudrait au moins que l'administration se donne la peine de les indiquer, au lieu de répondre par un silence absolu aux propositions qui lui sont soumises.

Le Gouvernement objecte contre la ligne de Braine-le-Comte à Gand, qu'elle porterait préjudice à la concession accordée au sieur Maertens et C^e, et ayant pour objet la construction d'un chemin de fer de Saint-Ghislain vers Gand, passant par Leuze, Renaix et Audenaerde, parce que les sections combinées de Gand à Grammont, de Grammont à Ath et d'Ath à Saint-Ghislain, relieraient plus directement les charbonnages du Couchant à la ville de Gand, que la ligne par Leuze, Renaix et Audenaerde ; mais il est à remarquer d'abord que les études ne sont pas assez avancées pour affirmer positivement que le trajet par Ath et Grammont serait moins long que celui par Renaix et Audenaerde, car il paraît que le tracé entre Saint-Ghislain et Ath, devra subir des inflexions considérables. Dans tous les cas la différence de parcours serait très-peu importante, et l'on semble perdre de vue que la ligne par Renaix et Audenaerde serait exploitée sur tout son parcours par une même compagnie, tandis que l'autre ligne par Ath et Grammont serait en quelque sorte brisée par deux solutions de continuité dans le service d'exploitation (à Ath et à Grammont) et en outre que la première section vers Saint-Ghislain appartiendrait à la société exploitant l'autre ligne. N'est-il pas évident que dans de pareilles conditions une concurrence sérieuse serait une véritable impossibilité ? D'ailleurs si on veut mettre la compagnie Maertens, même à l'abri de craintes chimériques, on peut abandonner la

section de Saint-Ghislain à Ath, mais il y aurait une criante injustice à frapper *une seconde fois*, d'un véritable interdit, les localités importantes situées entre Grammont et Gand.

§ 2. Mode d'exécution du projet.

Il y a entre les deux projets mentionnés ci-dessus et qui sont destinés à relier Charleroy et le Centre, aux Flandres, une différence essentielle: M. Bouqueau demande *une concession ordinaire et accepte dans ces conditions la concurrence de toute autre ligne*, tandis que le projet de Luttre à Denderleeuw ne peut être exécuté qu'à l'aide d'une combinaison exceptionnelle et privilégiée, qui entraînera de nombreux inconvénients :

D'abord, c'est l'État qui devrait exploiter cette ligne; or, l'administration de nos chemins de fer est déjà trop vaste et trop compliquée, et cette situation ne peut être qu'aggravée par l'adjonction d'une nouvelle ligne appartenant à cette catégorie de voies affluentes qui ont particulièrement pour résultat de créer des embarras et des complications dans le service d'exploitation. Il est aussi reconnu que le matériel roulant que l'État possède est insuffisant, et l'on sait combien il est difficile de faire décréter les ressources nécessaires pour le compléter. Or cette insuffisance deviendra encore plus grande, si l'on ajoute au réseau national une extension de 53 kilomètres, ce qui l'augmenterait à peu près de 8 p. %, en augmentant les besoins du service dans la même proportion. D'ailleurs, les intérêts du capital nécessaire pour un supplément de matériel gèrveront nos finances, sans être compris dans la part des recettes allouée au Gouvernement pour couvrir les dépenses d'exploitation.

Par cela même que le chemin de fer, dont il s'agit, ne serait pas susceptible d'être exploité par une compagnie, les résultats de l'entreprise devraient être considérés comme très-problématiques; car, en règle générale, il n'est guère admissible qu'une entreprise ne pouvant réussir entre les mains de l'industrie privée deviendrait économiquement bonne entre les mains de l'État. A cet égard, il importe de prendre en considération que la ligne de Luttre à Denderleeuw aura une longueur de 53 kilomètres, et que par suite d'arrangements à conclure entre le Gouvernement et la Compagnie, il serait facile d'organiser des convois directs entre Charleroy et Alost, c'est-à-dire sur un parcours de 74 kilomètres. Or, la plupart de nos voies ferrées exploitées par des compagnies n'ont pas même un développement aussi considérable, et si plusieurs d'entre elles ne procurent pas jusqu'ici aux actionnaires une rémunération suffisante, cela ne provient pas de ce que leur exploitation est trop coûteuse; mais de ce qu'elles ne se trouvent pas encore dans des conditions de trafic assez favorables.

On prétend que le Gouvernement peut exploiter plus économiquement, à cause de ce qu'on appelle *l'enchevêtrement* de la nouvelle ligne dans le réseau national; mais on se borne, à cet égard, à des assertions vagues qui ne sont appuyées par aucun calcul. Il n'y a guère que deux cas où les dépenses d'exploitation sont susceptibles d'une réduction *proportionnelle* :

1° Lorsqu'une ligne de chemin de fer reçoit une extension, dont l'exploitation n'exige qu'un allongement de parcours des convois;

2° Lorsque le trafic augmente notablement sur une ligne déterminée.

En effet, il suffit alors de renforcer les services déjà créés, et une foule de frais généraux restant à peu près les mêmes, donnent lieu à des économies parce qu'ils se répartissent sur un mouvement plus considérable; mais à proprement parler, nous ne sommes ici dans aucune de ces deux hypothèses, car d'après les explications même données par le Gouver-

nement, le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw formera une ligne séparée, en ce sens qu'elle exigera des convois exclusivement affectés à son exploitation; dès lors, on ne voit trop sur quels articles l'État réaliserait plutôt des économies importantes qu'une compagnie.

Les économies ne seraient guère possibles que sur les frais du service général, qui entrent pour une très-faible partie dans les dépenses d'exploitation (2 à 3 p. %).

D'ailleurs, il ne faut pas perdre de vue qu'une compagnie exploitant le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw, conserverait l'intégralité des produits de cette ligne, tandis que l'État devrait abandonner à la Société de Dendre et Waes les trois huitièmes des recettes brutes perçues du chef des transports de toute nature, ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination l'une ou l'autre des stations concédées à cette Société, ce qui, en fait, recevrait son application non-seulement à l'égard de la station d'Alost, mais aussi à l'égard de toutes les autres stations depuis Ninove jusqu'à Lokeren, inclusivement. Dans les renseignements transmis à deux sections, le Gouvernement a cherché à atténuer l'importance de cette considération, en prétendant que les stations de Dendre et Waes n'entreraient que pour une faible part dans le mouvement sur la nouvelle ligne, et en insinuant même que la position du Gouvernement serait améliorée en ce sens que les transports à prix réduit auxquels il est assujéti en vertu du contrat avec la Société de Dendre et Waes, auraient lieu désormais sur des parcours moindres. Cette dernière idée repose sur la supposition complètement fausse, que la voie de communication projetée ne ferait que déplacer les transports transitant actuellement par Bruxelles. Il est au contraire incontestable que sans les *remises* (dont on a beaucoup parlé), les matières pondéreuses de Charleroy et du Centre n'arrivent à Alost et à la plupart des stations mentionnées ci-dessus, que par les voies navigables (sauf les cas exceptionnels); or, le nouveau chemin de fer devant enlever à la navigation tout ce trafic, aura nécessairement pour conséquence d'étendre l'obligation imposée à l'État (par le contrat avec la Société de Dendre et Waes), de transporter à *prix réduit*. Quant à l'importance du mouvement auquel s'applique cette observation, il est vrai de dire que plus de la moitié du trafic de la nouvelle ligne dans ses relations avec les Flandres, appartiendrait aux stations concédées de Dendre et Waes. En effet :

1° Les localités desservies par le railway de Dendre à Waes, formant la partie des provinces flamandes, la plus rapprochée de la nouvelle voie ferrée, fourniraient, par cela même, le contingent le plus considérable de voyageurs, car on sait que la différence de distances exerce sur le mouvement de voyageurs une influence prépondérante;

2° Les produits pondéreux du Centre et de Charleroy, expédiés vers la vallée de la Dendre et le pays de Waes, seraient transportés, presque exclusivement, par le nouveau railway, mais il n'en serait pas de même pour les autres parties des Flandres et notamment pour Gand; ici la navigation soutiendrait la concurrence souvent avec avantage;

3° Les charbonnages du Couchant de Mons contribuent pour près de la moitié dans la consommation de la ville de Gand, et pour une part bien plus considérable encore dans celle des localités situées au delà de Gand. L'exposé de la situation de la province de la Flandre orientale, pour l'année 1834, constatant le mouvement de la navigation aux écluses de Gand, indique 403,372 tonneaux pour les charbons venant du Borinage, et moins de 150,000 tonneaux pour les charbons du Centre et de Charleroy. Au contraire, la consommation de la vallée de la Dendre est, pour ainsi dire, alimentée exclusivement par les bassins du Centre et de Charleroy.

On peut demander aussi si les marchandises pondéreuses expédiées vers Gand par le nouveau railway ne rompraient pas charge à Alost, afin d'être réexpédiées par les voies

navigables. Cela ne paraît pas impossible, car entre Alost et Gand le fret par navigation et par le railway serait à peu près le même, et il est à remarquer en outre :

a. Que la station d'Alost est contiguë au canal, de manière que le transbordement doit entraîner bien peu de frais;

b. Que dans la ville de Gand, un grand nombre d'établissements industriels et de magasins de charbons étant situés à proximité de l'Escaut et de la Lys, peuvent recevoir directement les marchandises expédiées par eau, tandis que les expéditions par chemin de fer sont assujetties à des frais de camionnage assez considérables (soit fr. 1-50 par tonneau).

Il résulte des considérations qui précèdent que le Gouvernement se fait absolument illusion sur les résultats de la combinaison qu'il propose, et qu'en exploitant la ligne de Luttre, il sera obligé d'abandonner une partie considérable de ses recettes à la société concessionnaire de Dendre et Waes, alors qu'une compagnie chargée de l'exploitation serait affranchie d'une pareille redevance. On conçoit dès lors combien la Société de Dendre et Waes est intéressée à ce que les propositions du Gouvernement soient adoptées, d'autant plus qu'à l'expiration de la concession des frères Waring, elle aurait droit aux $\frac{5}{4}$ des recettes brutes, au lieu des $\frac{5}{8}$ qui lui seraient alloués pour commencer! Elle a d'ailleurs le plus grand intérêt à ce que l'exploitation de l'État s'étende à toutes les nouvelles lignes et notamment à celles qui aboutissent à ses stations.

Quoique la nouvelle combinaison projetée repose sur un système nouveau, elle offre cependant des rapports d'affinité avec les concessions de Jurbise et de Dendre et Waes, ayant également pour objet *un partage des recettes brutes*.

Or, il importe de ne pas s'engager plus avant dans ce système, car on a déjà soutenu au sein de la section centrale que les compagnies ayant droit au partage des produits des lignes exploitées par l'État seraient fondées à actionner le Gouvernement devant les tribunaux du chef d'une exploitation incomplète ou défectueuse. Si cela était vrai, au moins les droits des compagnies de Jurbise et de Dendre et Waes ne s'appliqueraient qu'à des services spéciaux et déterminés, tandis qu'en vertu de la nouvelle combinaison le Gouvernement deviendrait responsable devant le pouvoir judiciaire, de la bonne exploitation de tout le réseau national!

Ce partage des recettes brutes a surtout le grave inconvénient de former un obstacle réel à l'amélioration des conditions de l'exploitation au point de vue de l'intérêt général, sans perte et même avec bénéfice pour le Trésor public; en effet, supposons que l'administration belge, imitant certaines compagnies étrangères, parvienne à accroître considérablement le trafic sur nos voies ferrées par un abaissement des tarifs, cet accroissement de mouvement aurait nécessairement pour conséquence d'élever les dépenses d'exploitation; il pourrait en résulter que le rapport entre le revenu net et le produit brut serait moins satisfaisant, quoique en définitive l'excédant effectif des recettes sur les dépenses fût plus considérable. Un pareil résultat satisferait pleinement à l'intérêt public qui peut être traduit en ces termes : *le trafic le plus important possible avec le fret le plus bas possible*. Le résultat est également avantageux aux finances de l'État si celui-ci conserve l'intégralité des recettes, l'excédant effectif qui forme le véritable revenu du Trésor public étant plus considérable; mais il n'en est plus de même en cas de partage, alors la compagnie viendrait prendre sa part dans l'augmentation des recettes brutes, en laissant à charge de l'État l'augmentation proportionnellement plus considérable survenue dans les dépenses. Un exemple fera mieux comprendre cette pensée :

Supposons que les recettes brutes s'élèvent à fr.	2,000
et les frais d'exploitation à	1,000
Le bénéfice net est donc de	fr. 1,000

Supposons en outre que, par une réduction de fret et un accroissement de trafic, on arrive au résultat suivant :

Recettes brutes.	fr. 5,000
Frais d'exploitation.	1,700
Excédant	fr. 1,300

Ce résultat qui indique une augmentation considérable de trafic à prix réduits, procure aussi au Trésor public une augmentation de revenus de 50 p. % s'il n'y a pas lieu à partage ; mais si une compagnie a droit, par exemple, à 48 p. % des recettes brutes, l'État sera constitué en perte, puisque pour une recette de 1,360 francs il aura à supporter une dépense de 1,700 francs. Cela prouve assez clairement qu'il est nécessaire de restreindre l'application du système basé sur le partage des recettes brutes, et qu'il est dangereux que les intérêts des compagnies soient ainsi *enchevêtrés* dans les intérêts de l'État.

La combinaison qui fait l'objet du projet de loi, considérée en elle-même, mérite encore la plus sérieuse attention, elle consacre un système entièrement nouveau, qui ne paraît avoir été expérimenté nulle part, et qui aurait nécessairement pour conséquence de compliquer davantage notre législation en matière de chemins de fer, offrant déjà la bigarrure de cinq systèmes différents.

En analysant le traité conclu avec MM. Waring et Dandelin, on y trouve deux choses : une entreprise à forfait de travaux destinés à entrer immédiatement dans le domaine public, et un emprunt déguisé mais contracté en réalité par l'État, et dont le remboursement doit se faire par annuités assignées sur le produit brut de notre railway et susceptibles de croître dans la même proportion que ce produit. Or, les principes qui dominent dans notre législation et dans nos institutions exigent que des opérations de cette nature aient lieu avec publicité et avec concurrence, et la dignité même des pouvoirs publics s'oppose à toute dérogation à ces principes, hormis les cas de nécessité ou d'une utilité évidente pour tout le monde ; ni l'une ni l'autre de ces deux circonstances ne se présentent dans cette occurrence. Les travaux dont il est ici question, appartiennent à la catégorie de ceux qui font chaque jour l'objet d'adjudications publiques et l'emprunt qu'on veut conclure offre cette particularité, qu'en réalité il a pour objet de négocier la valeur de nos chemins de fer, puisqu'au fond il s'agit de savoir ce que valent les produits bruts de 53 kilomètres de notre railway pris dans son ensemble, et, par conséquent, ce que vaut tout le réseau national. L'opération est la même que si les lignes exploitées par l'État étaient converties en actions représentant chacune un kilomètre ou une fraction de kilomètre et dont il serait fait une première émission jusqu'à concurrence de 53 kilomètres, avec jouissance de 48 p. % des recettes brutes, ce qui équivaut au produit intégral de 25 kilomètres et demi. Comment serait-il possible de ratifier d'une manière incidente, un marché de gré à gré ayant pour objet une opération aussi importante au point de vue des conséquences qu'elle peut entraîner ?

Pour justifier la marche qui a été adoptée par le Gouvernement, on dira sans doute que jusqu'ici les concessions de chemins de fer ont toujours été accordées par des conventions de gré à gré soumises ensuite à l'approbation des Chambres. Cela est vrai, et c'est sans doute pour ce motif que la combinaison proposée a été cachée sous les apparences d'une *concession* ; mais ces apparences sont ici absolument fausses et trompeuses.

Il est de l'essence même d'une concession, que celui qui entreprend à forfait les travaux qui en font l'objet soit indemnisé de ses dépenses par les péages et autres revenus que ces travaux produisent, à raison des avantages qu'ils procurent au public ; en d'autres

termes, les résultats financiers que l'avenir réserve à une *entreprise concédée* sont essentiellement aux risques et périls du concessionnaire.

Or, ce caractère aléatoire *spécial*, qui est l'élément constitutif d'une concession, fait absolument défaut dans l'occurrence, car, en admettant même, que le chemin de fer de Luttre soit exploité à perte, cela ne pourrait compromettre, en aucune manière, les intérêts de ceux qui l'auraient construit ; d'après la combinaison proposée, le Gouvernement ayant assumé la responsabilité de toutes les chances qui peuvent affecter l'entreprise et ayant donné en garantie aux entrepreneurs pour le remboursement de leurs avances, tout l'avenir de notre réseau national. De manière qu'à la différence de ce qui a lieu dans les concessions, le concours des capitaux de l'industrie privée ne prouve rien ici en faveur de l'utilité de l'entreprise, et d'après une pareille combinaison, le Gouvernement trouverait des capitalistes même pour des travaux tout à fait improductifs, absolument comme s'il faisait un emprunt dans la forme ordinaire. Il y a cette différence que ces emprunts déguisés, en général plus onéreux que les emprunts directs, sont cependant adoptés plus facilement, parce que les sacrifices très-réels qu'ils entraînent sont moins saillants. C'est là le grand danger du système proposé. Il est vrai que les Chambres restent toujours les juges de l'application ; mais on sait qu'en matière de travaux publics, il se forme très-souvent des coalitions d'intérêts, contre lesquelles il est difficile de lutter et qui trouvent un puissant auxiliaire dans tout moyen détourné, de grever les finances de l'État. D'ailleurs, un pareil précédent une fois posé serait exploité par les influences si habiles qui entourent le Gouvernement et qui ont l'art de lui inspirer des résolutions favorables à leurs intérêts.

Les considérations qui précèdent, démontrent que les dispositions relatives à la *concession* des travaux d'utilité publique, ne pourraient recevoir ici qu'une fausse application, puisqu'en *réalité* il s'agit d'un chemin de fer à construire pour le compte de l'État et dont toute la dépense incomberait au Trésor public, et cependant l'Exposé des motifs ne contenait aucune donnée quelconque pour faire apprécier, soit le capital à dépenser pour l'exécution des travaux, soit la valeur des avantages accordés aux entrepreneurs, c'est-à-dire aux prétendus concessionnaires. Cette lacune réellement étrange ayant été signalée par plusieurs sections, le Gouvernement a donné des renseignements dont il résulte qu'il admet l'évaluation présentée par les entrepreneurs, élevant la dépense à faire, à 15,500,000 francs, en y comprenant 1,500,000 francs pour les intérêts de l'argent, 900,000 francs pour les stations, 900,000 francs pour les frais généraux et les frais d'études ; il resterait donc 12,200,000 francs pour l'établissement de la route proprement dite, ce qui reviendrait à environ 250,000 francs par kilomètre. Mais ce n'est là qu'une évaluation globale qui a été acceptée sans études faites sur le terrain, et dont on ne se contenterait pas même pour procéder à une adjudication publique. En effet, elle est basée exclusivement sur une comparaison avec la ligne de Braine-le-Comte à Charleroy établie il y a une quinzaine d'années, comme si depuis lors on n'avait pas fait des progrès dans la manière de construire des chemins de fer. Et puis cette comparaison n'est-elle pas évidemment fausse en ce qui concerne la section de Lembeek à Denderleeuw formant à peu près la moitié de la ligne ?

Il y a dans les frais d'établissement d'une voie ferrée des dépenses qui sont à peu près les mêmes partout, ce sont celles relatives à la fourniture des rails et des billes, et à la pose de la voie, y compris le sable et le ballast. Dans les conditions prescrites pour la ligne de Luttre à Denderleeuw, ces dépenses ne dépasseraient guère 50,000 à 60,000 francs par kilomètre, de manière que les travaux de terrassement seraient compris pour la partie de beaucoup la plus forte, dans la somme sus-indiquée de 250,000 francs par kilomètre ; or, les terrassement varient essentiellement, même pour deux chemins de fer à construire dans une même contrée, car cette dépense ne dépend pas seulement de la nature du terrain, mais surtout du cube des terres à transporter et des distances auxquelles ces

transports doivent être effectués. Les conditions prescrites pour l'inclinaison du profil longitudinal sont, sous ce rapport, d'une très-grande importance, et ces conditions sont certainement modifiées depuis quinze ans. On admet aujourd'hui des rampes et des pentes beaucoup plus fortes. En présence de tous ces éléments d'appréciation si variables, comment s'est-on contenté d'une évaluation faite, en quelque sorte, à vue de clocher, alors qu'il s'agit de grever le Trésor public d'un grand nombre de millions?

Toutefois, même en admettant cette évaluation que, certes, il est permis de considérer comme exagérée, il est vrai de dire que les annuités accordées aux entrepreneurs du chemin de fer de Luttre constitueraient une rémunération trop considérable, et cependant il résulte des explications données par le Gouvernement qu'en se liant d'avance envers la Société Waring, il s'est mis dans l'impossibilité d'accueillir sérieusement des propositions plus favorables. Il est encore à remarquer que tous les calculs qui ont été présentés dans différentes brochures pour démontrer l'exagération des avantages accordés aux entrepreneurs du chemin de fer de Luttre, sont basés entièrement sur les produits bruts de nos chemins de fer en 1854, sans tenir compte de la progression constante de ces produits. Or, cette progression qui, en cinq années, a été de 60 p. % a donné, en 1855, un excédant de recettes de plus d'un million et demi sur l'exercice 1854, et s'est révélée de nouveau de la manière la plus remarquable pendant le mois de janvier de l'année actuelle. D'autre part, il est de notoriété publique que l'augmentation des recettes du railway est arrêtée dans son développement normal par l'insuffisance du matériel roulant, et comme il est généralement reconnu que le capital nécessaire pour pourvoir à cette insuffisance contre laquelle s'élèvent, d'ailleurs, les plus vives réclamations, rapporterait un intérêt de 10, 15 et peut-être 20 p. %, cette cause de dépression doit nécessairement disparaître à une époque assez rapprochée, de manière qu'il est plus que probable que les recettes brutes de notre railway, qui sont seules prises en considération pour fixer les annuités dont il s'agit ici, continueront de suivre un mouvement ascensionnel très-prononcé.

Toutefois on objecte qu'il y a aussi des chances défavorables, que de nouvelles voies ferrées déjà concédées ou qui pourraient l'être dans la suite seraient de nature à nuire considérablement aux lignes de l'État, qu'en outre les événements de guerre ou des événements politiques pourraient causer une dépression dans les recettes, — mais ces craintes réduites à leur véritable valeur se réduisent à bien peu de chose. — L'État est en possession de plusieurs lignes importantes qui sont essentiellement affectées à desservir les relations entre les grands centres d'activité du pays et pour lesquelles on ne peut sérieusement redouter aucune véritable concurrence; d'autre part, à fur et à mesure que les moyens de communication économiques et rapides se multiplieront dans le pays, on verra aussi tous les éléments de la richesse publique se développer dans de larges proportions, et il en résultera un accroissement considérable dans le mouvement des personnes et des choses, qui ne peut manquer de produire une réaction des plus favorables sur les chemins établis. Sans doute les événements de guerre, les crises politiques d'une certaine gravité doivent affecter les produits du railway de même que toutes les valeurs en général, sans en excepter les actions des emprunts publics; toutefois, cela revient à dire que les valeurs qui ont à compter avec l'avenir ne sont guère basées sur une certitude absolue, et reposent, en définitive, sur un calcul de probabilités; mais l'on peut affirmer hardiment qu'il y a au moins vingt probabilités contre une, en faveur d'un accroissement successif des recettes brutes de nos chemins de fer, et voilà ce qui déterminerait, sans doute, les bailleurs de fonds à préférer un placement en annuités associées à l'augmentation du produit brut de notre railway, à un placement en actions d'un emprunt ordinaire, dont les intérêts, loin de pouvoir croître, sont menacés d'être réduits par la conversion, à fur et à mesure que le crédit public se développe et s'améliore. Quant à l'observation qui a été présentée, qu'indépen-

damment des chances d'accroissement, les annuités dont il s'agit doivent donner plus qu'un intérêt ordinaire parce qu'elles constituent *des valeurs industrielles*, il suffit de faire remarquer que ces valeurs industrielles appartiennent à une catégorie toute privilégiée, par cela même qu'elles s'appliquent exclusivement *aux produits bruts* de l'entreprise, sans pouvoir être affectées par l'augmentation des dépenses nécessaires pour obtenir ces produits.

En examinant l'exposé des motifs et les explications données aux sections, on est étonné que le Gouvernement semble attacher bien peu d'importance à évaluer les avantages accordés aux entrepreneurs du chemin de fer de Luttre, comme si ces avantages étaient autre chose que des charges pour le Trésor public. Cela provient évidemment de ce que le Gouvernement s'est placé dans l'hypothèse d'une concession, proprement dite, où l'industrie privée aventure ses capitaux en agissant entièrement à ses risques et périls ; mais cette appréciation est complètement fautive, il n'y a ici d'autre entreprise de la part des particuliers que celle relative à l'exécution de travaux pour *la construction* d'un chemin de fer. L'entreprise industrielle, proprement dite, ayant pour objet d'exploiter, de faire valoir la nouvelle voie de communication, doit avoir lieu exclusivement au compte du Gouvernement, sans que les entrepreneurs des travaux de construction soient véritablement associés aux résultats de l'exploitation, même comme bailleurs de fonds, et il est évident qu'une pareille intervention de l'État, loin de stimuler l'esprit d'entreprise, n'est propre qu'à paralyser le développement de concessions accordées dans les véritables conditions de l'industrie privée. Cela est surtout vrai dans un moment où des idées de monopole se font jour en s'efforçant de discréditer les lignes exploitées par les compagnies à cause de la cote en général peu élevée de leurs actions, comme si cette situation ne s'améliorait pas chaque année, et ne devait pas continuer de s'améliorer par une organisation plus complète et par les ressources de l'avenir ; mais malheureusement, les spéculateurs de la Finance recherchent les combinaisons capables d'assurer *immédiatement* de gros bénéfices aux actionnaires, et sous ce rapport, les combinaisons enchâssées et *enchevêtrées* aux revenus du Trésor public leur conviennent particulièrement. Il va de soi que dans cet ordre d'idées ils relèguent à l'arrière-plan les intérêts du pays qui réclame avant tout l'extension de ses voies de communication. Or, les tendances que nous venons de signaler, et qui semblent inspirées par la pensée de concentrer les voies ferrées entre les mains de l'État, seraient beaucoup renforcées par l'adoption de la combinaison proposée, qui finirait par être considérée et réclamée partout comme une condition de viabilité des nouvelles entreprises, de manière que l'industrie faisant valoir elle-même ses capitaux par une exploitation fructueuse des voies de communication, céderait la place à des spéculations purement financières préoccupées de l'idée de soutirer au Trésor public les plus grosses annuités possible.

Si le Gouvernement a négligé, à tort, suivant nous, de calculer rigoureusement la position financière qu'il veut faire aux entrepreneurs du chemin de fer de Luttre, au moins il s'est préoccupé de la question de savoir si les conditions stipulées pour l'exploitation ne seraient pas onéreuses au Trésor public ; or, à cet égard, il est complètement rassuré, il compte même sur un *bénéfice certain* qu'il évalue à 14 p. % de la recette brute!!! Mais malheureusement ses prévisions sont basées sur des évaluations incomplètes et erronées. En effet :

1° Il ne tient aucun compte du matériel nécessaire pour exploiter la nouvelle ligne, et cependant les intérêts du capital à dépenser pour cet article très-important ne sont pas compris dans les frais d'exploitation pour lesquels seuls il est alloué à l'État une part des recettes ;

2° Nous avons déjà démontré plus haut qu'il se trompe beaucoup sur l'importance de la partie des recettes, qu'il devra abandonner aux concessionnaires de Dendre et Waes à

raison de l'exploitation de la nouvelle ligne, qui est évidemment destinée à opérer vers la vallée de la Dendre et vers le pays de Waes des transports très-considérables qui ont lieu actuellement par les voies navigables. Sous ce rapport il est vrai de dire que la combinaison proposée remplacera *le système des primes*, avec cette différence, qu'il ne s'agira plus d'un *trafic additionnel* occasionnant un surcroît de dépenses peu important, mais d'un trafic exigeant la création de nouveaux trains pour lesquels néanmoins l'État n'obtiendra qu'un huitième des recettes au lieu du quart;

5° Pour justifier la certitude qu'il prétend avoir de réaliser un bénéfice de 14 p. % de la recette brute, le Gouvernement allègue une seule et unique raison. Il affirme que *le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw sera au moins aussi productif que les autres sections de la ligne du Midi*.

D'abord, cette affirmation ne détruit en rien les deux considérations que nous venons d'indiquer sommairement sous les n° 1 et 2, mais elle accuse, en outre, un examen très-superficiel de la question. Le chemin de fer de Luttre à Denderleeuw se compose de deux parties, savoir : *a* une rectification entre Luttre et Lembeek et *b* une autre rectification entre Lembeek et Denderleeuw. Cette dernière partie du projet est une jonction de la ligne du Midi à la ligne de Dendre et Waes, appartenant évidemment à la même catégorie que la jonction de Jurbise à Tournay par Ath, qui est considérée comme faisant partie, sous le rapport des produits, de la ligne de l'ouest; il est même incontestable que la jonction de Lembeek à Denderleeuw rencontrerait de la part des voies navigables une concurrence plus sérieuse que la jonction de Jurbise vers Tournay; or, le Gouvernement reconnaît que l'exploitation avec partage des recettes, appliquée à la ligne de l'ouest serait onéreuse pour le Trésor public.

Quand on examine de près le chemin de fer du Midi, on y trouve aussi deux parties essentiellement distinctes, savoir : *la ligne principale* vers la France par Mons et Quévrain, et par Jurbise vers Tournay, et *l'embranchement* de Braine-le-Comte à Namur. Le chemin de fer de Luttre ne peut être raisonnablement comparé qu'à cet embranchement bien moins productif que la ligne principale; il est d'ailleurs facile de démontrer que même les produits de l'embranchement de Braine-le-Comte vers Namur ne peuvent servir de base pour évaluer raisonnablement les résultats de la ligne projetée. En effet :

a. La ligne de Braine-le-Comte à Namur a desservi jusqu'à ce jour non-seulement les relations d'une partie considérable du Hainaut, mais encore celles des deux provinces de Namur et de Luxembourg. Cette situation sera changée prochainement par l'ouverture du chemin de fer direct de Bruxelles à Namur; sous ce rapport donc la ligne de Luttre sera placée dans des conditions moins favorables.

b. La section de Charleroy à Namur offre une importance toute spéciale parce qu'elle fait partie de la grande ligne de transit entre la France et l'Allemagne par Erquelines, et cette circonstance, qui contribue à augmenter les recettes, est également sans application à la ligne projetée.

c. Ce sont les transports de marchandises, qui fournissent le contingent le plus considérable des produits de l'embranchement de Braine vers Namur, et cela provient évidemment de ce que cette voie ferrée rencontre sur tout son parcours des sièges de production de matières pondéreuses, tels que les hauts fourneaux, les charbonnages, les carrières de pierres à bâtir. Le chemin de fer de Luttre, au contraire, quitte à son origine même, ces lieux de production, et voilà pourquoi on ne peut le considérer sur tout son parcours que comme une ligne de jonction, appartenant à la même catégorie que celle de Braine-le-Comte vers Jurbise et Tournay, qui est loin d'être aussi productive que la ligne du Midi proprement dite.

d. Quand on considère l'emplacement d'un grand nombre d'établissements industriels

du bassin de Charleroy, on demeure convaincu que, nonobstant les rectifications proposées par le projet de loi, les chemins de fer concédés de Charleroy à Louvain et du Luxembourg pourront desservir une grande partie des relations de l'arrondissement de Charleroy avec Bruxelles et avec la ligne du Nord. Le chemin de fer de Luttre aurait donc à subir une concurrence qui ne s'est pas fait sentir jusqu'ici relativement au chemin de fer de Braine-le-Comte vers Namur, les deux lignes concédées mentionnées ci-dessus n'ayant encore été exploitées que d'une manière très-imparfaite.

c. Nous avons déjà fait observer que la ligne projetée n'aurait guère pour effet de créer et de desservir de nouvelles relations, mais serait plutôt destinée à raccourcir, dans une certaine proportion, les parcours pour des transports qui ont déjà lieu. Il en résulterait, qu'une bonne partie des recettes actuelles étant répartie entre deux lignes, le produit kilométrique de chacune d'elles serait aussi moins élevé.

Il est donc évident que le chemin de fer de Luttre ne peut être assimilé, sous le rapport des produits, à la ligne du Midi et que la combinaison proposée loin de donner un *bénéfice certain*, aurait incontestablement pour résultat de constituer l'état en perte. — Les considérations qui précèdent ne me permettent pas d'adopter le projet de loi et de consacrer ainsi un nouveau système dont il est impossible de calculer toutes les conséquences, alors surtout que le résultat que l'on a eu principalement en vue (celui d'opérer une jonction plus directe entre les charbonnages du Hainaut et les Flandres), peut être atteint, même d'une manière plus complète, par un autre projet dont l'exécution aurait lieu dans les conditions d'une concession ordinaire.

ANNEXE N° 2.

Convention additionnelle.

Entre le Gouvernement belge, représenté par M. A. DUMON, Ministre des Travaux Publics, d'une part :

Et, d'autre part, M. MARK WARING, agissant tant pour lui que pour ses frères MM. WILLIAM, HENRY et CHARLES WARING, tous quatre domiciliés à Londres, et M. ACHILLE DANDELIN, domicilié à Saint-Josse-ten-Noode, lez-Bruxelles.

ART. 1^{er}. L'art. 29 du cahier des charges annexé à la convention intervenue le 23 novembre 1855, entre les sus-nommés, pour la concession d'un chemin de fer de Luttre à Denderleeuw sera complété par le paragraphe additionnel suivant :

« Toutefois, lorsque le montant total de l'annuité pour la ligne entière, calculée d'après les bases ci-dessus, dépassera le chiffre de un million deux cents cinquante mille francs, l'excédant sera partagé, par moitié, entre l'État belge et la Société concessionnaire. »

ART. 2. Il sera également ajouté à l'art. 30 dudit cahier des charges le paragraphe suivant :

« 3° Que si, pendant la durée de la concession, l'État venait à céder à des tiers la propriété ou l'exploitation de tout ou partie du réseau exploité directement par le Gouvernement, il n'en devrait pas moins continuer à payer aux concessionnaires, et ce jusqu'à l'expiration de la concession, l'annuité calculée d'après les bases ci-dessus, c'est-à-dire, tout comme si aucune cession n'avait eu lieu. »

ART. 3. La présente convention supplémentaire, si elle est soumise à l'enregistrement, ne sera passible que d'un droit fixe de fr. 1-70.

Fait en double à Bruxelles, le avril 1856.

A. DANDELIN.

M. WARING.

A. DUMON.

ANNEXE N° 3.

Réponses du Gouvernement aux observations des sections et de la section centrale.

Question. — La 1^{re} section demande comment le Gouvernement entend exploiter la nouvelle ligne, le matériel de l'État étant insuffisant, même pour les lignes qui sont actuellement en exploitation ?

Réponse. — « Il est évident que plus le réseau des chemins de fer de l'État » prend de l'extension et plus aussi l'augmentation du matériel est nécessaire. On » doit remarquer, toutefois, que dans le cas de Luttre à Denderleeuw, cette aug- » mentation sera moins notable que s'il s'agissait d'une ligne indépendante et non » pas d'une rectification, car les convois directs qui desservent aujourd'hui » Namur et Charleroy vers Bruxelles et réciproquement, passeront par la ligne » nouvelle au lieu de passer par Braine-le-Comte. Les seuls trains nouveaux à » créer seront ceux entre Namur, Charleroy et Braine-le-Comte, pour la corres- » pondance avec Mons et Tournai, ainsi que ceux entre Charleroy, le Centre et » Gand. Mais ces derniers produiront évidemment une augmentation de revenu » qui justifiera suffisamment la dépense à faire pour le matériel, s'il y a lieu. »

Question. — La 2^e section demande si le chemin de fer dont il s'agit fera obstacle à la concession d'autres lignes entre les différents bassins houillers et les Flandres ?

Réponse. — « Le cahier des charges et la convention de la concession Wa- » ring et Dandelin ne renferment aucune clause d'exclusion pour d'autres che- » mins de fer à créer entre les bassins houillers du Hainaut et les Flandres. Il est » donc évident que, si le Gouvernement et les Chambres en reconnaissaient » ultérieurement la nécessité, la concession de Luttre à Denderleeuw ne pour- » rait y faire obstacle.

Question. — La 5^e section demande quelles sont les recettes du canal de Charleroy ?

Réponse. — « La recette du canal de Bruxelles à Charleroy, a été :

» En 1850, de fr.	1,095,692 91
» En 1851, de	1,172,863 84
» En 1852, de	1,255,017 22
» En 1853, de	1,215,045 01
» En 1854, de	1,315,240 67

» Il est d'ailleurs à remarquer que cette recette ne saurait être sensiblement » modifiée par la création de la ligne nouvelle, car, malgré les transports char-

» bonniers considérables qui pratiquent le chemin de fer de l'État, entre Manage
 » et Bruxelles, la recette du canal de Charleroy n'a pas cessée de s'accroître
 » depuis plusieurs années. C'est à tel point que l'on a dû organiser un service de
 » halage du soir et accorder des indemnités à l'entrepreneur de ce service ainsi
 » qu'aux éclusiers pour pouvoir satisfaire aux besoins du commerce.

» Ce fait s'explique d'ailleurs facilement, si l'on considère l'accroissement vrai-
 » ment considérable qu'à pris la production charbonnière du centre depuis quel-
 » ques années, accroissement qui rendrait le canal de Charleroy insuffisant si le
 » chemin de fer ne lui venait en aide. »

Question. — La 5^e section demande quelle est la perte éventuelle que subira la ligne de Braine-le-Comte entre Lembecq et Luttre ?

« Il serait très-difficile, pour ne pas dire impossible, de répondre d'une ma-
 » nière catégorique à cette question.

» Il est clair, en effet, que la section de Luttre à Tubise-Lembecq perdra le
 » produit des relations qui ont lieu aujourd'hui entre Charleroy et Bruxelles.
 » Mais, par contre, les importants transports charbonniers de Manage vers
 » Bruxelles continueront, comme par le passé, à pratiquer la ligne par Braine-
 » le-comte, et sur la section de Manage à Tubise-Lembecq ils seront encore
 » accrus de toutes les relations nouvelles qui s'établiront entre le Centre et les
 » Flandres.

» D'un autre côté, les relations entre Namur et Charleroy, d'une part, Jurbise,
 » Tournay et Mons, d'autre part, continueront à prendre la direction de Braine-
 » le-Comte et nécessiteront, entre Charleroy et Braine, l'organisation de convois
 » spéciaux, en coïncidence à Braine, avec les convois partant de Bruxelles vers
 » Jurbise, Tournay et vers Quiévrain.

» Mais la question de savoir s'il y aura compensation entre l'accroissement dû
 » à ces nouveaux transports et la perte éprouvée pour d'autres, est en réalité inso-
 » luble, car cette solution ne pourrait être basée que sur des hypothèses de
 » mouvement qui sont toujours contestables. »

Question. — La 5^e section demande quel sera l'importance des transports vers Gand et vers les stations intermédiaires du chemin de fer de Dendre et Waes. Quels sont les calculs que le Gouvernement a dû faire pour établir les résultats de l'établissement de la nouvelle ligne, quant à la part revenant à la Société de Dendre et Waes et celle attribuée aux concessionnaires de la nouvelle ligne ?

« On ne saurait pas établir, d'une manière approximative, quel est le mouve-
 » ment actuel entre Charleroy, le Centre et Gand, les statistiques faisant défaut
 » par suite de la solution de continuité, à Bruxelles, qui oblige les voyageurs et
 » la plupart des marchandises à y rompre charge. Néanmoins, on estime, en ce
 » qui concerne les marchandises, que les bassins du Centre et de Charleroy con-
 » tribuent dans la consommation de charbons de Gand et de sa banlieue, con-
 » sommation qui a été de 167,000 tonnes; en 1854, pour environ 90,000 ton-
 » neaux annuellement. Ce serait donc là un chiffre de mouvement que la ligne
 » nouvelle pourrait vraisemblablement espérer, surtout, si l'on tient compte de
 » ce que, par la réduction de prix, la régularité et la célérité des transports,

» le chemin de fer aurait nécessairement pour résultat d'augmenter le contingent
 » du Centre et de Charleroy dans la consommation gantoise.

» Il est d'ailleurs à remarquer que le Gouvernement a tout intérêt à accroître
 » ces transports charbonniers le plus possible, puisqu'en transitant par la ligne
 » de Dendre et Waes, de Denderleeuw à Gand, ils ne doivent rien à la Société
 » de Dendre et Waes et profitent exclusivement au Trésor, sauf la part à attribuer
 » aux concessionnaires de Luttre à Denderleeuw.

» Quant au transports vers les stations intermédiaires de la ligne de la Dendre,
 » il est clair, qu'à part les stations de Termonde et d'Alost qui provoqueront,
 » ainsi qu'on l'a dit en réponse à la première question, un mouvement proportion-
 » nel à leur importance locale, les autres, telles que Ninove, Grammont, Lessines
 » et Ath, continueront comme aujourd'hui à s'approvisionner, par la ligne de
 » Jurbise, des charbons du Centre et du Borinage; qu'ainsi leurs relations avec
 » la ligne nouvelle seront peu importantes.

» En ce qui concerne les calculs à faire quant à la part revenant à la Société
 » de Dendre et Waes et aux concessionnaires de la ligne nouvelle, ils varient
 » naturellement suivant les points de départ et de destination, en sorte qu'il serait
 » impossible de les généraliser. La réponse à la première question en renferme
 » un exemple pour les transports de Charleroy vers Alost. On ne saurait trop
 » répéter d'ailleurs que la Société de Dendre et Waes n'aura droit à aucune part
 » du produit des transport qui pratiqueront la ligne de Luttre à Denderleeuw
 » que lorsqu'ils seront en destination ou en provenance d'une de ses stations mais
 » nullement pour les transports qui transiteraient jusqu'à Gand, par Denderleeuw
 » et Alost. Le droit de Dendre et Waes ne s'appliquera donc qu'à la partie la
 » plus minime du mouvement qui aura lieu par la ligne de Luttre. »

Question. — La section centrale demande des éclaircissements sur le procès
 qui est encore pendant entre le Gouvernement et la Société de Dendre et Waes,
 au point de vue des conséquences qui pourraient en résulter relativement à la
 combinaison projetée ?

Réponse. — « On croit avoir déjà donné tous les renseignements possibles sur
 » les relations qui s'établiront entre la ligne nouvelle et les stations de Dendre
 » et Waes.

» Il résulte des explications données, qu'en supposant une tonne de charbon
 » transportée de Charleroy à Alost par la trajectoire actuelle, elle rapporte à
 » l'État, pour chaque kilomètre parcouru, et déduction faite de la part à payer à
 » la Société de Dendre et Waes, une fraction représentée par fr. 0.015073 ;
 » que si ce transport pratiquait la ligne de Luttre à Denderleeuw, le produit par
 » kilomètre, déduction faite de toutes les parts, serait de fr. 0.015108 ; qu'ainsi
 » la différence en moins par kilomètre serait de fr. 0.001965, ce qui re-
 » présenterait pour le parcours entier de 74 kilomètres fr. 0.14541, ou, en
 » d'autres mots, qu'il faudrait un mouvement de 100,000 tonneaux de char-
 » bon, de Charleroy vers Alost, pour représenter une différence annuelle de
 » 14.541 francs.

» Mais il est à remarquer que cette différence ne serait pas sans compensa-
 » tion, car, sans vouloir examiner ici la question de savoir si le produit de

» fr. 0.0450 75 est suffisamment rémunérateur, on doit bien convenir qu'il y a
» des transports plus productifs et conséquemment qu'il est de l'intérêt de l'État
» de diminuer, quand c'est possible, la longueur de ces parcours à prix réduits.

» Or, dans l'état actuel, la trajectoire de Charleroy à Alost est de 136 kilo-
» mètres; après l'achèvement de la ligne de Gand, elle sera encore de 108 kilo-
» mètres et, par la ligne de Luttre, elle serait réduite à 74 kilomètres, sans dimi-
» nution possible dans le produit de l'unité de parcours; ce serait donc là bien
» évidemment un avantage pour le chemin de fer de l'État.

» Quant aux conséquences qui pourraient résulter de la perte éventuelle de l'ap-
» pel que le Gouvernement est obligé de soutenir contre la Société, les observations
» qui précèdent, jointes à celles qui se trouvent dans la note adressée à la 5^e section,
» suffisent, je pense, pour donner à ce sujet tout les apaisements possibles. Il est
» clair, en effet, ainsi que je l'ai dit, que les stations de la Dendre, sauf Alost et
» Termonde, continueront à s'approvisionner au Borinage. Or, n'est-ce pas déjà
» entrer dans de l'exagération que de supposer que le trafic additionnel de
» Dendre et Waes, amènerait sur le marché d'Alost, 100,000 tonnes de houilles
» destinées à la réexpédition? Supposons, cependant, qu'il y en ait encore autant
» pour Termonde; ces 200,000 tonnes, en passant par Luttre à Denderleeuw,
» donneraient, d'après le calcul ci-dessus, une différence en moins de 29,000 francs
» dans le produit, mais par contre, il y aurait toujours en compensation une
» réduction d'un tiers dans la trajectoire à parcourir à ce prix excessivement
» réduit.

» Enfin, il ne faut pas perdre de vue que, si contre toute attente, le droit de
» faire des remises était définitivement reconnu à la Société de Dendre et Waes,
» ses facilités pour accorder ces remises seront d'autant plus grandes que le par-
» cours par les lignes de l'État sera plus développé. Plus ce parcours sera long.
» en effet, plus la taxe du transport sera élevée, plus aussi la part revenant à la
» société sera forte, et plus elle aura de ressources pour accorder de fortes
» remises aux expéditeurs. Ainsi, pour Charleroy à Alost, j'ai fait voir, dans la
» note déjà mentionnée plusieurs fois, que le tarif par Bruxelles et Malines, est
» aujourd'hui de fr. 8-20, et la part de la société de fr. 6-15. En faisant 3 francs
» de remise pour ramener le frêt à fr. 5-20, il lui restait encore fr. 3-15 de béné-
» fice; par Luttre, le tarif serait réduit à fr. 5-50, et la part de Dendre et Waes à
» fr. 2-67. Conséquemment, pour ramener ce prix de fr. 5-50 à fr. 5-20, comme
» ci-dessus, elle devrait faire fr. 0-30 de remise, et sa part se trouverait réduite
» à 2-37 au lieu de fr. 3-15 qu'elle pouvait se réserver dans la situation actuelle
» des choses.
