

(A)

( N° 128. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 22 FÉVRIER 1873.

---

Convention du 26 octobre 1872 pour assurer le raccordement des chemins de fer Prince Henri avec les chemins de fer belges; — convention du 31 janvier 1873 portant rachat par l'État des droits de la Grande compagnie du Luxembourg; — restitution de cautionnements devenus sans objet <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (\*), PAR M. WASSEIGE.

---

MESSIEURS,

Le projet sur lequel nous avons l'honneur de faire rapport à la Chambre a été accueilli avec une faveur générale, parce qu'il répond à des besoins demandant depuis longtemps et avec énergie la satisfaction qui va enfin leur être assurée.

La question du chemin de fer d'Athus vers nos bassins houillers et métallurgiques s'est imposée à l'opinion publique du jour où elle a été agitée dans la presse. Elle a appelé l'attention du monde industriel de la Belgique, et sa solution s'est, dès le début, montrée à tous les yeux comme une nécessité à laquelle on chercherait vainement à se soustraire. En effet, cette solution était réclamée à la fois par de nombreuses populations intéressées à l'exécution du travail et par une des branches les plus importantes de notre activité industrielle.

Le Gouvernement avait si bien compris la grande utilité de la voie ferrée sur l'exécution de laquelle vous êtes appelés à délibérer, qu'il avait sollicité de la Législature le pouvoir de construire cette voie aux frais du Trésor public.

D'un autre côté, l'exploitation de la ligne de la Grande compagnie du Luxembourg laissait beaucoup à désirer, et si l'on pouvait compter que la situation s'améliorerait ultérieurement à cet égard, on n'osait espérer que l'amélioration serait sensible ni surtout qu'elle serait prochaine.

---

(1) Projet de loi, n° 106.

(\*) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. SAINTELETTE, DESCAMPS, DELAET, HERMANT, NOTHOMB et WASSEIGE.

Conçue à une époque où ceux qui avaient le plus de confiance dans l'avenir de l'entreprise n'osaient entrevoir et se promettre un trafic qui dût dépasser sensiblement le trafic des lignes médiocres du pays, la grande voie qui réunit la capitale à la province et au Grand-Duché de Luxembourg, en traversant une partie du Brabant et de la province de Namur, se trouve actuellement dans l'impossibilité de faire complètement face aux exigences du mouvement qui s'y produit et qui prend chaque jour un nouveau développement.

Cette impossibilité s'est accrue surtout à partir du moment où, nos gisements miniers s'épuisant, nous dûmes avoir recours à ceux du Luxembourg belge et du Grand-Duché, comme les hauts-fourneaux construits dans ces contrées durent venir s'approvisionner à leur tour dans les bassins houillers de Liège et du Hainaut.

La compagnie ajoutait à ses installations, doublait sa voie sur plusieurs points, augmentait son matériel de traction et de transport, mais ses efforts n'avaient pas une énergie qui fût en rapport avec l'accroissement continu des transports. Les tentatives que la société a faites, à plusieurs reprises depuis quatre ans, pour céder son réseau, constituent l'aveu explicite d'une impuissance relative pour la complète et régulière exécution du service.

Aussi l'annonce de la reprise par l'État a-t-elle rencontré de toutes parts une approbation qu'il est surabondant de signaler ici.

Cette approbation procédait, en outre, d'un autre ordre d'idées que celui que nous venons de rappeler : après de longues hésitations, des discussions assez vives, tant dans les Chambres que dans la presse, l'opinion que toutes les voies ferrées du pays doivent se concentrer dans les mains de l'État paraît avoir définitivement prévalu.

Déjà plusieurs étapes ont été fournies en vue d'une fusion complète dans ce sens ; la question a été tranchée en fait par la loi du 3 juin 1870, approuvant la convention du 25 avril précédent relative au rachat des lignes de la compagnie des Bassins Houillers du Hainaut et de la Société générale d'exploitation.

Le rachat de la ligne du Luxembourg est un événement qui vient confirmer le précédent et étendre l'application du principe de l'unification en matière de transports par chemin de fer.

Au surplus, si l'esprit public a applaudi à ce fait économique, c'est parce qu'il sait que l'administration de l'État garantit aux populations et à tous les intérêts des avantages bien supérieurs à ceux que peut leur procurer l'administration des compagnies privées. A supposer donc que l'on n'adopte pas sans discussion le principe prérappelé, on s'incline devant le résultat obtenu, devant les preuves matérielles et manifestes de la supériorité d'une gestion confiée au Gouvernement.

Le projet présente un troisième caractère d'utilité générale : depuis 1863, la province de Luxembourg, si digne de sollicitude et d'intérêt, attend avec une très-légitime impatience la construction de nouvelles voies de communication qui semblaient devoir toujours lui échapper.

La conception connue sous le nom de concession Forcade a été frappée de déchéance. Rappelée à la vie en 1870, elle est demeurée languissante et on ne pouvait plus guère garder l'espoir de la voir prendre vigoureusement corps, pour

répandre enfin ses bienfaits sur les contrées auxquelles elle avait été promise. Elle renaît une seconde fois, au moins dans plusieurs de ses parties essentielles et autant que cela est possible actuellement ; de plus, elle renaît dans des conditions qui permettent d'avoir foi dans l'accomplissement des engagements souscrits le 31 janvier 1873.

Enfin, le projet a pour but de faire disparaître l'obstacle qui, depuis 1846, s'opposait à ce que le Gouvernement pût autoriser dans le Luxembourg l'établissement des nouveaux chemins de fer dont diverses localités auraient pu être très-utilement dotées. Nous voulons parler du droit de préférence que son acte de concession réservait à la compagnie du Luxembourg. Ce droit n'est pas parfaitement défini dans ses limites ni dans son objet direct, mais le vague qui règne sur ce double point a précisément engendré des incertitudes auxquelles on doit s'applaudir de voir mettre fin.

Désormais la province de Luxembourg sera affranchie de l'entrave à laquelle nous faisons allusion, et la liberté d'y établir des voies ferrées n'aura plus d'autres restrictions que celles qui pèsent sur les autres parties du pays et qui sont de droit commun. Le souvenir des débats qui se sont déroulés naguère devant les tribunaux, au sujet de l'interprétation de la clause relative audit droit de préférence, suffit pour faire reconnaître l'importance de l'avantage que nous signalons comme une des conséquences du rachat proposé.

Telles sont, à grands traits, les raisons pour lesquelles le projet actuel a reçu l'approbation marquée qui est venue se refléter dans les délibérations des sections d'abord et de la section centrale ensuite, délibérations dont nous avons reçu la mission de vous rendre compte et dont nous vous soumettons l'exposé succinct.

Plusieurs observations essentielles se sont produites dans les sections ; elles avaient notamment et principalement pour but d'obtenir des éclaircissements :

1° Sur le prix d'achat des actions de la compagnie du Grand-Luxembourg, au taux de 22 francs de revenu annuel ;

2° Sur le prix de 8,000 francs de rente par kilomètre, accordé au concessionnaire des lignes à construire.

Justement préoccupées du tracé des voies nouvelles, dans lequel l'intérêt général doit se combiner avec celui des industries locales et des groupes de populations à desservir, ainsi que des garanties que le Gouvernement s'est réservées pour assurer la prompte et loyale exécution de ces voies, les sections ont désiré connaître si le Ministre des Travaux Publics se trouve suffisamment armé pour vaincre le mauvais vouloir, l'inertie ou même les retards que le concessionnaire apporterait dans l'exécution de ses obligations.

Différentes questions d'un ordre plus secondaire ont été également soulevées par les sections. Néanmoins celles-ci ont adopté le projet de loi dans son ensemble, par une adhésion explicite en face d'une seule voix discordante. A la vérité, la première section ne s'est pas prononcée par un vote ; toutefois son honorable rapporteur a déclaré que l'abstention n'avait rien d'hostile au projet lui-même, auquel la section était sympathique ; mais cette abstention a paru plus conforme qu'un vote aux prescriptions réglementaires de la Chambre.

Des votes spéciaux sur les différents articles de la loi proposée n'ont eu lieu que dans la troisième section, et voici quel en a été le résultat :

1° La création de lignes nouvelles dans le Luxembourg et dans la province de Namur a été approuvée par quatre voix contre une;

2° Le mode d'exécution de ces lignes nouvelles a été désapprouvé aussi par quatre voix contre une;

3° La restitution des cautionnements faisant l'objet de l'art. 3 du projet, a été rejetée par trois voix contre une et une abstention, sans que les raisons de ce vote négatif soient mentionnées au procès-verbal de la section.

Après un dépouillement attentif des procès-verbaux des sections, la section centrale a élagué celles des questions contenues dans ces documents qui ont paru, soit inutiles, soit inopportunes, ainsi que celles dont la solution se trouvait dans l'exposé des motifs ou dans le texte même du projet et des conventions y annexées. Les questions restantes ont été complétées et condensées; elles se sont de cette façon réduites au nombre de vingt demandes qui ont été adressées au Gouvernement; nous les reproduisons textuellement ci-dessous, avec la réponse faite à chacune d'elles.

## PREMIÈRE QUESTION.

Quels sont les calculs qui ont servi de base au prix de 8,000 francs de rente par kilomètre, fixé pour la construction des lignes nouvelles?

## RÉPONSE.

En reprenant le Luxembourg, on ne pouvait, sans une contradiction manifeste, laisser à une compagnie l'exploitation des lignes du réseau Forcade et d'autres concédées, soit en 1864, soit en 1870.

La combinaison adoptée est l'équivalent réel d'un rachat anticipé à forfait et sous forme de simple entreprise de construction.

Comme rachat, le prix de 8,000 francs est beaucoup plus avantageux que les conditions stipulées en 1870. Ainsi, pour le réseau Forcade, le minimum était 7,500 francs, avec augmentation de 500 francs par an et par kilomètre jusqu'à 13,000 francs.

Les conditions de construction du nouveau réseau, en vertu de la convention du 23 avril 1870, sont un prélèvement de 7,000 francs et une progression de 500 francs jusqu'à 13,000 francs, et pourtant les contrées où ce réseau doit être établi sont, en général, bien moins accidentées que le Luxembourg et la province de Namur.

Le prix de 8,000 francs, d'après les plans et études déjà faits pour la plupart des lignes, est en rapport avec l'importance et le coût des travaux et avec l'ensemble des conditions imposées par la

convention, aussi bien que par les cahiers des charges auxquels elle se réfère (art. VIII).

Un exemplaire de ces cahiers des charges est ci-joint (1). On s'est d'ailleurs attaché avec un soin extrême à préciser toutes les conditions spéciales d'exécution.

Il est évident, en outre, que si l'État avait racheté les droits qu'il avait concédés et fait construire lui-même ces lignes, la dépense eût dépassé notablement le prix qu'il paye.

## 2° QUESTION.

Y a-t-il eu antérieurement des négociations entamées entre le Gouvernement et la compagnie du Grand-Luxembourg pour la reprise des lignes du Luxembourg? Quelles étaient alors les conditions de la compagnie et quelles offres lui ont été faites par le Gouvernement?

## RÉPONSE.

Le *Moniteur* du 29 juin 1872 a reproduit trois lettres, qui avaient été publiées par le *Railway Times*, sur la négociation ouverte à la fin d'avril 1872 et qui n'a pas abouti.

Un exemplaire est ci-joint (2). La section centrale jugera sans doute utile de publier de nouveau ces pièces à la suite de son rapport.

A cette époque, la négociation ayant été rompue, le Gouvernement, par des motifs qu'il est facile de comprendre, s'est abstenu d'engager une polémique ou de combler la lacune que laissait l'exposé fait par la compagnie.

Les propositions formulées au nom de l'État sont nettement définies; le contre-projet de la compagnie est plus vaguement indiqué. Elle semblait, d'après les souvenirs des négociateurs, vouloir obtenir, comme annuité immédiate et initiale, le bénéfice net qui serait réalisé pendant l'année courante, c'est-à-dire du 1<sup>er</sup> juillet 1871 au 30 juin 1872, et cette annuité aurait, d'année en année, été augmentée par une progression en rapport avec l'accroissement de ses recettes constaté antérieurement, mais elle ne s'expliquait pas sur le chiffre de cette progression et n'in-

(1) Ces cahiers des charges seront déposés sur le bureau pendant la discussion.

(2) V. à la fin du présent rapport.

## 3° ET 4° QUESTIONS.

Quelles sont les garanties que le Gouvernement croit posséder vis-à-vis de la compagnie des Bassins Houillers, eu égard à l'exécution des obligations que celle-ci a contractées, tant en Belgique que dans le Grand-Duché de Luxembourg, pour la construction des différentes lignes qu'elle s'est chargée de construire dans les deux pays, en vertu de conventions antérieures?

Le Gouvernement s'est-il réservé des moyens de coercition envers la société des Bassins Houillers, dans le cas où les chemins de fer ne s'exécuteraient pas, et quels sont ces moyens?

## 5° QUESTION.

Le mode de paiement dont il est question dans l'art. XXV, donne-t-il au Gou-

diquait aucun terme quelconque auquel elle se serait arrêtée.

Le Gouvernement n'a pas admis ces bases et l'on peut s'en féliciter aujourd'hui. En effet, d'après les calculs résumés dans l'exposé des motifs, l'État rachète tous les droits de la compagnie du Luxembourg à un prix sensiblement égal à celui qu'il avait offert, en avril 1872, pour la reprise de l'exploitation de ses lignes et sans aucune progression ultérieure.

## RÉPONSE.

La 3° et la 4° questions, malgré la généralité des termes, ne s'appliquent sans doute, d'après les intentions de la section centrale, qu'aux lignes qui font l'objet de la convention du 31 janvier.

Les garanties résultent du cahier des charges n° 123, du 30 octobre 1863 (voir première question), et de la convention même du 31 janvier. Ainsi, un cautionnement de 1,200,000 francs est affecté à la garantie de l'exécution des engagements; l'État prescrit l'ordre et fixe la durée des travaux; il ne paye que le travail fait et peut l'achever d'office, au besoin.

L'expérience démontre que les retards d'exécution proviennent le plus souvent, dans les entreprises particulières, de l'irrégularité ou du retard des paiements dus à l'entrepreneur, ou de la difficulté qu'il éprouve à réaliser ses ressources. Dans le cas présent, ces causes ne peuvent agir. L'entrepreneur reçoit, à mesure que ses bordereaux d'avancement sont vérifiés, des fonds belges réalisables ou du numéraire; il a, par le fait même, les moyens de travailler, et il a tout intérêt à terminer vite ses travaux, pour obtenir restitution des retenues et libération partielle du cautionnement.

## RÉPONSE.

Aux termes de l'art. XXV, les paiements ont lieu au fur et à mesure de

vernement une garantie suffisante pour l'exécution complète et rapide des travaux et la mise en exploitation du railway ?

## 6° QUESTION.

Ne serait-ce pas le cas d'accorder la priorité à la ligne de la Vire, surtout si l'on a égard à l'exonération qui résultera de la construction de cette ligne, au point de vue du minimum de 275,000 francs à payer à la compagnie de Marbehan à Virton ?

## 7° QUESTION.

Pour les parties relativement auxquelles les études sont terminées, n'y aurait-il pas lieu d'abrèger le délai d'un an pour la production des plans, notamment en ce qui concerne la section d'Athus à Virton et celle de Tamines à la Meuse ?

l'exécution des travaux, de l'achat des terrains et de la remise des approvisionnements à pied d'œuvre. Aucun certificat ne peut être inférieur à 500,000 francs, et sur le montant de chacun des certificats il est fait une retenue de 15 p. %.

Ces conditions sont plus rigoureuses que celles auxquelles on a habituellement recours pour l'exécution des travaux publics. Le Gouvernement pense qu'elles offrent des garanties suffisantes. On se réfère, d'ailleurs, aux explications données sur les 3° et 4° questions.

## RÉPONSE.

Par l'art. XXVII de la convention du 31 janvier 1873, le Gouvernement s'est réservé de régler l'ordre suivant lequel aura lieu l'exécution des lignes à construire. Dans sa pensée, il faudra construire en premier lieu la section comprise entre Athus et la ligne de Virton du chemin de fer d'Athus à la Meuse, c'est-à-dire le chemin de fer de la vallée de la Vire.

La section centrale remarquera que l'art. XXVIII de la convention précitée n'accorde, pour la construction de cette section, qu'un délai de dix-huit mois seulement.

## RÉPONSE.

Il a été procédé à des études préliminaires, mais les études définitives ne sont faites pour aucune ligne ou section.

Le délai d'un an accordé pour la présentation des plans des tracés et profils des 225 kilomètres de chemin de fer à construire est loin d'être trop long et il ne pourrait pas être abrégé.

Mais il est à remarquer que ce délai ne sera pas épuisé pour toutes les lignes. Dans le courant de ladite année, la société des Bassins Houillers du Hainaut produira ses plans successivement et au fur et à mesure qu'ils seront terminés.

Les plans de la section d'Athus vers

8<sup>e</sup> QUESTION.

Le Gouvernement, en rachetant les droits de la compagnie du Luxembourg, se considère-t-il comme lié par la convention conclue, en 1872, entre le Grand-Central et cette compagnie, relativement à la jouissance en commun de la section de Bruxelles à Ottignies ?

9<sup>e</sup> QUESTION.

Pourquoi a-t-on négocié sur la base de 22 francs, alors que le chiffre moyen des cinq dernières années est de 17 francs ?

10<sup>e</sup> QUESTION.

Quelles sommes ont été dépensées, dans les trois dernières années, pour la réfection de la voie du Luxembourg ?

Virton viendront parmi les premiers. Mais la ligne de Taminés à la Meuse exigera des études plus longues et les projets ne pourront probablement pas en être remis aussi rapidement.

## RÉPONSE.

Le Gouvernement, succédant aux droits et obligations de la Grande compagnie du Luxembourg, est tenu d'exécuter, en lieu et place de celle-ci, tous les engagements qu'elle a contractés.

## RÉPONSE.

Il n'y avait pas de clause de rachat dans les actes de concession du Luxembourg, et par conséquent aucune base contractuelle. La compagnie pouvant se refuser absolument à vendre ses droits, il fallait bien débattre les conditions.

Elle avait refusé, en avril 1872, une annuité dont le maximum, atteint après quelques années, eût permis de distribuer fr. 22-50 par action. En dernier lieu, elle avait remis à bail, à raison de 30 francs par action et d'une prime de 75 francs par titre, soit de 8,585,000 francs en totalité.

Si l'État a réussi à traiter aux conditions de la convention du 31 janvier, c'est surtout parce qu'il a pu, en usant de son crédit, offrir le remboursement en capital à 550 francs, sansse charger au maximum de plus de 22 francs pour opérer ce remboursement.

## RÉPONSE.

La Grande compagnie du Luxembourg a consacré les sommes suivantes, pendant les trois dernières années, à des travaux de réfection de la voie, ceux de l'entretien ordinaire non compris, savoir :

En 1870 . . . . .	fr.	53,685	36
En 1871 . . . . .		142,134	58
En 1872 . . . . .		362,125	12

Ensemble. . . . . 537,945 06

## 11° QUESTION.

Pourquoi le Gouvernement a-t-il traité à forfait pour la construction des nouvelles lignes, au lieu de procéder par adjudication publique?

## RÉPONSE.

L'adjudication était physiquement et légalement impossible, dans le cas actuel. Il s'agissait de remanier un réseau concédé et non de décréter des lignes libres de tout droit antérieur.

Force était, pour assurer l'exploitation à l'État, de convertir par un arrangement de gré à gré le contrat de concession en un contrat d'entreprise; ou bien il aurait fallu, soit la renonciation volontaire qui n'eût pas été obtenue à titre gratuit, soit des poursuites en déchéance si, les délais expirés, les concessionnaires étaient restés en défaut.

En fait, deux termes se liaient d'une manière absolue : le rachat du Luxembourg et l'entreprise de construction à donner au concessionnaire des lignes à établir.

## 12° QUESTION.

Quel est l'état d'avancement de la construction des 1,200 wagons dont il est question à l'art. XLI de la convention?

## RÉPONSE.

Ces wagons étaient commandés pour le compte de la société belge-luxembourgeoise et la construction allait en être entamée au moment où les négociations entre le Gouvernement et la société des Bassins Houillers du Hainaut ont commencé.

Jusqu'ici on n'a pas mis la main à l'œuvre.

Ces wagons sont d'un modèle spécial approprié aux transports de ces lignes; ils peuvent porter dix tonnes de coke et quinze tonnes de minerai.

Le Gouvernement s'est réservé seulement une option pour les faire construire; il n'est pas engagé jusqu'à présent.

## 13° QUESTION.

Le Gouvernement voit-il de l'inconvénient à s'expliquer sur l'état des négociations concernant la reprise du réseau de la Flandre occidentale?

## RÉPONSE.

Absolument aucun.

Le Gouvernement n'a pas voulu comprendre dans la négociation relative au Luxembourg, comme on le lui demandait, la question de la reprise du réseau des Flandres, géré actuellement par la Société générale d'exploitation. Il a pensé que cette affaire n'offrait pas de connexité

naturelle avec celle du Luxembourg et qu'il fallait l'examiner en elle-même, séparément, sans la rattacher artificiellement à aucune autre. Il a voulu éviter même les apparences d'une coalition possible d'intérêts divers.

Tout en cherchant en principe à réaliser, là comme ailleurs, selon les vœux manifestes de l'opinion publique, un système d'uniformité et d'unité, le Gouvernement estime qu'il n'est pas possible de faire tout ou même trop à la fois, que les applications du principe doivent être réalisées successivement dans la mesure des forces administratives et en ayant égard aux intérêts du Trésor.

Des renseignements qui font encore défaut pour adopter une solution utile et acceptable seront prochainement demandés: la négociation ajournée pourra, selon toute probabilité, être reprise vers le milieu du mois d'avril.

## 14° QUESTION.

Le Gouvernement entend-il exécuter toutes les lignes que la compagnie du Luxembourg avait pris l'engagement de construire, et notamment les sections de Lasnes à Wavre et de Wavre à Gembloux?

## RÉPONSE.

Il est incontestable que la Grande compagnie du Luxembourg a contracté l'obligation de construire et d'exploiter l'embranchement, de deux kilomètres environ de longueur, rattachant la section de Wavre à Ottignies à la station de Rixensart.

Mais en lui succédant, l'État la délègue de cette obligation. Si cet embranchement doit être construit, ce sera désormais à l'État et non à la Grande compagnie d'y pourvoir.

Le Gouvernement examinera s'il faut exécuter ce travail ou bien s'il ne serait pas préférable pour la ville de Wavre d'organiser un bon service entre Wavre-Ottignies et Bruxelles, les taxes pour les transports de toute nature étant établies comme si l'embranchement de Bruxelles était construit.

Quant à la section de Wavre à Gembloux, il a été décidé par arrêté ministériel du 30 avril 1852 qu'elle passerait par Ottignies.

## 15° QUESTION.

Par rapport à l'art. 1<sup>er</sup>, le Gouvernement croit-il qu'il aura d'autres charges à supporter que celles qui sont renseignées au passif du résumé de la situation de la Grande compagnie du Luxembourg au 31 décembre 1872, annexé à la loi?

## 16° QUESTION.

L'expérience a prouvé que des difficultés sérieuses se sont présentées pour l'exécution des conventions antérieures, au point de vue des tracés les plus utiles aux populations; quelles garanties le Gouvernement s'est-il réservées pour empêcher le retour de ces difficultés?

Il ne reste donc, en réalité, plus rien à faire sous ce rapport.

## RÉPONSE.

Ainsi que le Gouvernement l'a dit dans l'exposé des motifs, il n'a aucune raison de croire que le bilan au 31 décembre 1872, qui sera dressé avant le 31 mars prochain, modifie sensiblement le bilan approximatif fourni par le conseil d'administration et certifié conforme aux écritures de la compagnie.

Le Gouvernement aura ensuite à supporter les charges résultant des marchés contractés par la Grande compagnie du Luxembourg, et qui sont actuellement en cours d'exécution.

Les uns se rapportent à des travaux de premier établissement et à des augmentations du matériel roulant; les autres aux dépenses de l'exploitation en 1873.

Les principales dépenses que le Gouvernement aura à couvrir à raison des travaux de premier établissement en cours d'exécution et du matériel commandé par la Grande compagnie du Luxembourg sont indiquées à la page 2 de l'exposé des motifs.

Quant aux charges de l'exploitation en 1873, il n'y a pas lieu de s'en occuper actuellement.

## RÉPONSE.

Le tracé des lignes à construire doit être approuvé par le Gouvernement qui, avant de statuer, pourra faire procéder, aux frais de la société des Bassins houillers, aux opérations graphiques que l'examen des projets rendra nécessaires. Il pourra également apporter à ces projets telles modifications qu'il jugera convenir en tant qu'elles ne soient par en opposition avec la convention.

Ce droit est attribué au Gouvernement par l'art. 4 du cahier des charges du 20 février 1866, rendu applicable aux

17<sup>e</sup> QUESTION.

La section centrale désire savoir quand et par qui le prolongement de la ligne de Bastogne à Wiltz, sur le territoire du Grand-Duché, sera construit et pourquoi le cautionnement de 20,000 francs ne s'applique pas à cette ligne.

18<sup>e</sup> QUESTION.

Quels sont les principaux travaux que le Gouvernement compte exécuter pour retirer de la ligne du Luxembourg tout le produit et toute l'utilité dont elle est susceptible?

19<sup>e</sup> QUESTION.

La section centrale désire connaître le montant maximum et la taxe par tonne, pour transport du minerai du bassin de Pétange (La Madeleine) jusqu'à la gare d'Athus, taxe comprenant le droit fixe pour chargement en gare à Pétange et pour la distance parcourue?

lignes à construire par la société des chemins de fer des Bassins Houillers.

Il est possible que cela ne suffise pas pour prévenir toutes les difficultés; mais l'on ne pourrait pas attribuer au Gouvernement des pouvoirs plus étendus.

## RÉPONSE.

La concession de la partie située dans le Grand-Duché de Luxembourg du chemin de fer qui doit rattacher la ligne de l'Attert, du réseau prince Henri, à Bastogne, en passant par Wiltz, sera sollicitée prochainement par la société concessionnaire de ce réseau.

Lorsque la société Prince Henri construira la partie grand-ducale, beaucoup plus étendue que la partie belge, de cet embranchement, elle sera la plus intéressée à le compléter en le prolongeant sur le territoire belge jusqu'à Bastogne.

Il a donc paru que, dans ce cas exceptionnel, il n'était pas indispensable que l'obligation de construire la partie belge, subordonnée d'ailleurs à la concession de la partie grand-ducale, fût garantie dès à présent par un cautionnement.

Il sera exigé un cautionnement lorsque la concession des sept kilomètres sur le territoire belge sera demandée.

## RÉPONSE.

Il entre dans les intentions du Gouvernement de poursuivre très-activement le doublement de la voie, d'agrandir et d'améliorer les stations, d'augmenter le nombre des locomotives et le nombre des wagons.

## RÉPONSE.

Aux termes du dernier paragraphe de l'art. XXXIX de la convention du 31 janvier 1873, la société Prince Henri ne comptera que le *minimum* de 7 kilomètres pour les transports jusqu'à Athus, des minerais empruntant, pour se rendre en Belgique par cette voie, l'embranchement de la Madeleine.

La taxe kilométrique autorisée par le cahier des charges de la concession étant de neuf centimes par tonne, il en résulte que le prix du transport des minerais provenant des minières du bassin de la Madeleine sera de soixante-trois centimes, de leur point de départ sur le chemin de fer Prince Henri jusqu'à la station d'Athus.

Cette taxe sera applicable également aux minerais qui seront chargés dans la gare de Pétange. Elle ne comprend pas les frais de chargement.

20<sup>e</sup> QUESTION.

Y aura-t-il aussi pour le minerai partant d'Athus et en destination de l'intérieur, une taxe pour chargement en gare?

## RÉPONSE.

Le chargement des marchandises transportées en vrac se fait par les soins et aux frais des expéditeurs, et, par suite, il n'est perçu aucune taxe à raison de cette opération.

La lecture des réponses du Gouvernement fut suivie d'une discussion générale, dans laquelle deux honorables membres ont présenté les considérations et objections exposées dans la note suivante :

« La réunion en une seule exploitation de tous les chemins de fer construits » en Belgique sera incontestablement, pour l'État, une précieuse garantie de » sécurité, et, pour les populations, un grand bienfait économique. Il n'est donc » pas possible de discuter, dans leur principe, les mesures qui tendent à » amener cette réunion. Le débat doit être restreint aux clauses et conditions. » Il faut les examiner avec soin, non pas seulement en raison de leur importance » intrinsèque, mais aussi de l'autorité qui pourrait leur être attribuée comme » précédents.

» De ce double point de vue, les opinants protestent contre l'indivisibilité » contractuellement établie entre quatre opérations qui, de leur nature, étaient » distinctes et indépendantes. Il est déjà très-difficile de juger du mérite d'une » opération de ce genre, d'apprécier ce qu'elle apporte et ce qu'elle coûte, quand » on peut la considérer isolément. Le travail devient impossible, quand on fait » de plusieurs d'entre elles un seul et même bloc et qu'il faut rechercher toutes » les combinaisons et toutes les compensations que son intérêt peut conseiller à » l'une ou à l'autre des parties.

» D'un autre côté, il n'est pas régulier de placer les chambres dans l'impossi- » bilité d'exprimer, sur l'une ou l'autre de ces opérations si importantes en soi, » une opinion différente de celle du Gouvernement, sans remettre en question » la négociation tout entière.

» Cette protestation générale faite, les opinants abordent l'examen de la » convention.

» Sans rechercher jusqu'à quel point les circonstances particulières de l'affaire  
» ont pu influencer sur la résolution du Gouvernement, ils espèrent que ce n'est  
» point par système que l'on donne ici à la reprise de l'exploitation la forme d'un  
» rachat. Ce que l'acte de concession a fait sortir des mains de l'État pour le  
» mettre dans le commerce, c'est seulement le droit aux péages. C'est à effacer  
» la concession dans ses suites directes et immédiates, c'est à faire rentrer dans  
» les mains de l'État ce qui en est sorti, qu'il faut limiter l'opération de la reprise.  
» Il y a quelque chose d'anomal à voir l'État succéder activement et passive-  
» ment à une société, assumer la responsabilité financière et, jusqu'à un certain  
» point, la responsabilité morale des agissements d'une société privée. Quant à  
» la nature de la rémunération, il semble aussi qu'elle doive être une rente ou  
» une redevance plutôt qu'un prix. L'équivalent d'un droit au péage est essen-  
» tiellement une indemnité annuelle. Il n'est pas possible de capitaliser  
» exactement un revenu, tel qu'un droit aux péages, ayant encore plus de  
» soixante-dix ans de durée, de faire justement la part du développement futur  
» du trafic. Il y a là une place immense laissée à l'arbitraire. Au contraire, le  
» rapport de la dépense d'exploitation à la recette brute est une donnée connue,  
» sujette à peu de fluctuations. Le parti à la fois le plus simple et le plus naturel,  
» le plus équitable et le moins aléatoire, c'est donc de faire la reprise par voie  
» de bail ou de partage de recettes plutôt que par voie de rachat.

» Mais pourquoi associer d'une façon indissoluble au rachat de lignes  
» anciennes la construction de lignes nouvelles? C'est en ce second point  
» surtout que la convention doit être critiquée.

» Les conventions du 5 mai 1870 obligeaient la Société générale d'exploit-  
» tation à construire, dans les provinces de Namur et de Luxembourg, environ  
» 550 kilomètres de chemins de fer. Cette obligation était subordonnée à la  
» condition que la compagnie du Grand-Luxembourg n'userait pas d'un droit  
» de préférence que lui avait réservé son cahier des charges. Elle devient pure  
» et simple par le fait du rachat, qui fait disparaître l'acte de concession.

» Mais, aussitôt, la convention du 31 janvier 1875 l'anéantit. Et, de plus,  
» elle réduit de 550 à 225 kilomètres la longueur des chemins de fer à cons-  
» truire; elle substitue des lignes improvisées aux lignes primitivement  
» concédées; elle change le procédé de construction.

» Que la reprise des lignes du Grand-Luxembourg nécessite le remaniement  
» des réseaux concédés en 1870, qu'il y ait lieu, dès à présent, à reprendre  
» l'exploitation de ces réseaux, afin d'éviter dans l'avenir une nouvelle concu-  
» rence et de nouveaux ennuis, soit. Mais comment expliquer que l'État, repre-  
» nant le Grand-Luxembourg, fasse exécuter la ligne d'Athus-Charleroi, qui  
» n'a été demandée en concession que comme ligne concurrente, et que lui-même  
» n'a principalement recommandée que de ce point de vue? Quelque grand  
» développement que puisse prendre le trafic de cokes et de minerais, quelque  
» résultat qu'on se promette de l'application de nos tarifs à longue distance, on  
» ne peut pas admettre qu'il soit avant longtemps nécessaire de construire  
» l'Athus-Charleroi. Les lignes du Grand-Luxembourg, doublées, remaniées,  
» complétées, convenablement grées, suffiront aux exigences des industries  
» houillère et métallurgique. Il faut un immense développement du trafic avant

» que d'épuiser l'effet utile d'une double voie. Même, dans nos pays industriels, on n'en est pas là.

» Qu'il soit juste et utile de donner aux provinces de Namur et du Luxembourg des voies de communication rapides, personne ne le contestera. La question est de savoir si les lignes proposées sont bien les plus propres à desservir les intérêts locaux. Les opinants en doutent grandement. Athus-Charleroi ne leur paraît avoir, comme ligne locale, qu'une bien médiocre utilité, et, d'un autre côté, il leur semble qu'à force de se préoccuper des relations avec le Grand-Duché, on a perdu de vue la nécessité d'augmenter le nombre de nos issues sur l'Allemagne et d'établir des relations directes entre nos provinces du Midi et le haut Rhin.

» Les 223 kilomètres à construire seront exploités par l'État. Ils seront payés au constructeur moyennant une rente fixe de 8,000 francs ou un capital de 200,000 francs. Pourquoi, dès lors, en faire un bloc et le confier tout entier à un seul et même constructeur? Quand la rémunération est le péage ou une redevance aléatoire et variable, on comprend que le constructeur exige et que le concédant accorde la réunion dans la même main d'un certain nombre de kilomètres, que l'opération porte sur un réseau et non pas sur une section. Le trafic et les rémunérations qui en dérivent varient avec la situation, le groupement, le nombre et l'étendue des lignes. Mais quand le prix de la construction est d'une rente ou d'un capital fixe, à quoi bon additionner les kilomètres? C'est le cas, au contraire, de fractionner l'entreprise, de faire appel à la concurrence.

» Dès là qu'il est décidé que l'exploitation sera toujours réservée à l'État, on peut, pour la construction, recourir à deux procédés distincts : construction en bloc, moyennant une part dans la recette brute, ou construction moyennant rente ou prix fixe, mais par sections restreintes et sur adjudication. Mais la construction d'un réseau tout entier, moyennant une rente ou un prix fixe est une combinaison certes bien défectueuse.

» Le raccordement du réseau Prince Henri avec le Grand-Luxembourg est un fait bien naturel dont il ne faut pas exagérer la portée. Aussi longtemps qu'entre le vaste réseau de l'État belge et les chemins industriels Prince Henri existait un tiers qui pouvait dicter la loi aux deux parties extrêmes et faire payer chèrement le transit sur ses lignes, on conçoit que le concessionnaire Prince Henri ait hésité; on s'explique même qu'il ait provoqué ou encouragé l'étude d'une ligne concurrente. Mais dès là que le réseau de l'État est étendu jusqu'à Athus, que l'obstacle intermédiaire disparaît, l'intention de l'exploitant Prince Henri n'a pu laisser de doute. Son intérêt est trop évident.

» D'ailleurs, la construction du raccordement est peu de chose en soi. L'important est de savoir quelle sera la tarification. De notre côté, le sacrifice est considérable. L'application sur les lignes du Luxembourg des tarifs de l'État abaissera les prix de transport dans une mesure considérable par le double effet d'une classification plus modérée et du péage à longue distance. Qu'accorde, en revanche, le concessionnaire du réseau Prince Henri? Peu de chose, en vérité. Pour les marchandises générales, le traitement le plus favorable; pour les minerais, les coques et autres marchandises spéciales, une réduction d'un centime par tonne, et, dans de certaines directions, une réduction de distance.

» En définitive, la marchandise la plus favorisée reste imposée au minimum de  
 » 63 centimes par tonne, sur le petit réseau Prince Henri. Evidemment, il n'y  
 » a pas équivalence dans les sacrifices consentis.

» Il y a donc, de plusieurs points de vue, de graves raisons de repousser  
 » quelques-unes des conventions consacrées par l'acte du 31 janvier 1873, si  
 » elles n'avaient été liées d'une façon indissoluble. Les opinants sont partisans  
 » résolus de l'unification du réseau belge, et ils donneraient un vote approubatif  
 » à la convention du 31 janvier, si elle se bornait à la reprise des lignes du  
 » Grand-Luxembourg. Mais les stipulations relatives au remaniement des lignes  
 » concédées en mai 1870 soulèvent à leurs yeux de trop graves difficultés. En  
 » cette situation, ils pensent devoir s'abstenir. »

Dans leur ensemble, les objections développées dans cette note n'ont pas paru fondées à un membre, qui les a combattues par des considérations dont voici le résumé :

« Il ne semble pas exact de soutenir qu'il y ait ici *quatre* opérations distinctes  
 » et divisibles entre elles. Du moment que le principe même de la reprise par  
 » l'État de l'exploitation des lignes de chemins de fer n'est pas en discussion, bien  
 » qu'il puisse y donner lieu, il est plus vrai de dire que le rachat par l'État des  
 » droits de la Grande compagnie du Luxembourg entraîne comme corollaires  
 » nécessaires un accord avec le réseau Prince Henri, en d'autres termes, une  
 » convention internationale, une modification à la convention du 5 mai 1870  
 » et enfin la construction de lignes nouvelles. Laisser à l'écart un de ces  
 » éléments serait affaiblir ou stériliser les résultats que nous devons avoir en  
 » vue, ou sacrifier les justes droits et les intérêts essentiels de deux de nos  
 » provinces.

» C'est l'ensemble du projet qu'il importe de considérer ; il convient de le  
 » juger par toutes ses conséquences, et il faut se demander si en isolant, comme  
 » on le propose, quelques-unes de ses parties, on ne compromet pas le tout ?

» On énonce dans la note que la seule chose que l'État ait à racheter d'une  
 » compagnie privée est le droit *aux péages*. Sans vouloir entrer ici dans la  
 » discussion approfondie de ce point, délicat autant qu'important, le membre  
 » fait remarquer que, quelle que soit la désignation que l'on veuille employer,  
 » ce qu'il s'agit pour l'État d'acquérir, par voie contractuelle, c'est le droit, le  
 » monopole délégué à une compagnie pour le transport par voie ferrée dans une  
 » direction et dans des conditions déterminées ; que ce principe exclusif se  
 » résume en des avantages, des bénéfices de l'ordre civil et commercial, qui  
 » peuvent être plus ou moins étendus. comprendre autre chose que le péage, et  
 » demande dès lors à être traité suivant la règle commune, dont un des modes  
 » d'acquérir est le rachat. Les opinants, dans la note, critiquent la forme du  
 » rachat ; ils semblent plutôt conseiller le moyen d'une rente annuelle et  
 » variable, une sorte d'association entre l'État et la société concessionnaire. Ce  
 » système semble être, au contraire, le moins acceptable de tous : le taux de  
 » cette rente est difficile, si pas impossible, à déterminer et le système, en lui-  
 » même, donnerait lieu à d'inextricables difficultés dans la pratique. Le but que

» l'on veut atteindre en serait profondément compromis : on veut l'unité et on  
 » créerait le dualisme, ou tout au moins l'antagonisme.

» Le même membre combat énergiquement l'opinion ci-dessus émise suivant  
 » laquelle la construction de la ligne nouvelle d'Athus vers Charleroi serait, au  
 » moins actuellement, inopportune et inutile. Il soutient, et produit des chiffres  
 » à l'appui, que cette seconde ligne est nécessaire et indispensable pour l'alimen-  
 » tation de l'industrie métallurgique et le trafic des combustibles ; il soutient que  
 » la ligne actuelle du Luxembourg, si bien outillée qu'on puisse le supposer, dotée  
 » d'une double voie dans tout son parcours, est absolument insuffisante pour  
 » satisfaire aux besoins de l'industrie et du commerce ; que les transports, rien  
 » qu'en coke et en minerai, la surchargent et la surchargeront de plus en plus ;  
 » qu'il y a ensuite un intérêt de prévoyance à créer dès maintenant un accès  
 » aux gisements miniers situés dans la partie belge du Luxembourg et qu'enfin  
 » on est mal venu à disputer aux populations de deux provinces, celles du  
 » Luxembourg surtout, des voies de communication indispensables à leur bien-  
 » être, promises depuis longtemps, et dont d'autres parties du pays sont si  
 » largement pourvues.

» Quant aux raisons qui ont engagé le Gouvernement à concéder la construc-  
 » tion des 225 kilomètres de chemin projetés et au mode adopté, le même  
 » orateur se réfère à l'exposé des motifs.

» Eu égard aux circonstances, à la situation donnée et aux faits tels qu'ils se  
 » présentaient et dont il serait peu sérieux de nier l'influence, ce membre estime  
 » que le mode proposé, le seul possible peut-être, est aussi le moins désavanta-  
 » geux pour l'État. Il est douteux que, morcelant, divisant l'entreprise, on eût  
 » obtenu un résultat meilleur : l'expérience dans les grands travaux publics a  
 » parfois montré qu'on n'a rien gagné en les répartissant entre plusieurs entre-  
 » prises distinctes.

» En terminant, ce membre a fait ressortir quel était le but capital à atteindre  
 » pour l'industrie nationale : l'accès prompt et moins coûteux aux gisements  
 » miniers du Grand-Duché de Luxembourg, spécialement du bassin de Pétange  
 » (La Madeleine), qui alimentent nos hauts-fourneaux. Le but est atteint par les  
 » raccordements, consentis par les conventions, aux gares belges d'Athus et  
 » d'Autel-Bas. Ce résultat, pour les raisons qu'il n'a pas à redire ici, a été long  
 » et difficile à obtenir. C'est l'essentiel. Il n'a pu l'être qu'au prix de certaines  
 » concessions faites à l'autre partie contractante. C'est la loi de toutes les trans-  
 » actions de cette nature.

» Il admet bien, d'accord en ceci avec ses deux honorables collègues, que les  
 » conditions de taxe et de tarification eussent pu être plus favorables, mais telles  
 » qu'elles sont, elles le sont encore à notre industrie, c'est là le principal qu'il ne faut  
 » pas perdre de vue, tout en espérant que par la suite ces conditions pourront  
 » être améliorées et que le Gouvernement ne s'y épargnera pas. »

D'autres membres s'expriment dans le même sens, et la majorité de la section  
 centrale adhère à ces observations.

Bien que les explications du Gouvernement aient paru généralement satisfai-  
 santes, quelques-uns des points soulevés ont néanmoins exigé de nouveaux

éclaircissements. La section centrale a donc posé encore les trois questions que voici avec les réponses qui y ont été faites :

QUESTIONS.

En cas d'inexécution des lignes nouvelles par les Bassins Houillers, dans les délais fixés par la convention, que ferait le Gouvernement ?

Prendrait-il à sa charge, ce qui paraît le plus rationnel, l'exécution de ce qui resterait à faire et verrait-il de l'inconvénient à accepter l'introduction de cette obligation dans la loi, la convention ne paraissant contenir aucune clause d'où résulterait le droit pour le Gouvernement de se substituer au concessionnaire, ainsi qu'il le dit dans sa réponse aux 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> questions ?

La section centrale, préoccupée de la crainte que le tracé qui semble devoir prévaloir ne laisse en souffrance des intérêts considérables, tels que ceux de l'industrie ardoisière dans le bassin d'Herbeumont, ceux qui se rattachent à la direction à proximité d'Houffalize et au tracé direct de Mettet vers Châtelineau, demande au Gouvernement si la convention actuelle le met en mesure de sauvegarder les intérêts mentionnés ci-dessus et, à défaut, désire que le Gouvernement la modifie en conséquence.

RÉPONSES.

Dans les réponses faites aux questions n<sup>os</sup> 3 et 4 de la première série, le Gouvernement s'est référé au cahier des charges.

Il prie la section centrale de consulter notamment les art. 13 et 17 du cahier des charges n<sup>o</sup> 123, qui autorisent à achever d'office et sans formalités judiciaires, les travaux qui seraient en souffrance.

Sans nul doute, s'il en était besoin, on appliquerait ces dispositions, et dès lors aussi la convention ne présente pas de lacune qu'il y ait lieu de combler.

La convention ne détermine les tracés que d'une manière générale, en indiquant les points extrêmes et quelques points intermédiaires.

Il est évident qu'après les études définitives on s'attachera à satisfaire le plus d'intérêts possible, sans se flatter de les contenter tous. L'approbation des plans assure au Gouvernement sous ce rapport les pouvoirs nécessaires.

En se rapportant même au tracé approximatif figuré sur la carte, la ligne passerait à une faible distance des ardoisières d'Herbeumont. On passera plus près encore si la configuration du terrain et les conditions générales du tracé le permettent.

Il en sera de même pour le choix de la meilleure direction de la section de Bastogne vers la ligne de Spa à Gouvy. Il n'existe pas de nivellements exacts pour cette partie. On s'attachera, en ce qui concerne Houffalize et d'autres communes, à satisfaire aux intérêts locaux en tant qu'ils peuvent se concilier avec l'intérêt général.

La bifurcation de Mettet à Châtelineau exigerait, sans utilité réelle, une dépense très-considérable. Tamines est le point de

## QUESTION.

Aux termes de l'art. 6 de la convention du 21 octobre 1872 avec le Grand-Duché de Luxembourg, les exploitants de minières seront autorisés à se raccorder avec le réseau Prince Henri. Y a-t-il, dans cette hypothèse, un droit d'aiguille, ou autre, à payer par les exploitants et de combien serait-il par tonne de minéral?

## REPONSE.

jonction naturellement indiqué, *a.* parce que la ligne se prolonge de là sur Gembloux ; *b.* parce que les chemins construits ou à construire y convergent.

La situation est clairement définie sous ce rapport par le cahier des charges du réseau Prince Henri. (V. art. 25, collect. Rupert, p. 255.)

Tout exploitant de mine ou d'usine peut se raccorder aux lignes ou embranchements.

Il paye 12 centimes pour le premier kilomètre et 4 centimes pour chacun des kilomètres suivants, lorsque le matériel de la société Prince Henri vient sur ces embranchements pour y être chargé ou déchargé.

Celui qui charge ou décharge en gare ou sur les voies d'évitement qu'il établit en dehors des gares, ne paye ni cette taxe, ni aucune autre, si ce n'est le péage par distance, dont le minimum, correspondant à 7 kilomètres, est de 65 centimes.

Après cette espèce d'instruction préalable, le projet de loi se présente dans les conditions suivantes, en ce qui concerne les différents points qui avaient le plus spécialement fixé notre attention :

Le chemin de fer du Luxembourg passe dans les mains de l'État, avec tous les bénéfices attachés à son exploitation : réduction des tarifs, réfection et amélioration de la voie, augmentation du matériel, trafic mieux assuré, — avantages incontestables et immédiatement réalisables.

Par l'acquisition du chemin de fer, le droit de préférence attribué à la société concessionnaire par son cahier des charges disparaît, et cette épée de Damoclès, toujours suspendue au-dessus de tous les projets nouveaux, venant à se briser, il devient possible de se mettre, sans désespérer, à l'œuvre pour doter le Luxembourg de lignes depuis si longtemps attendues. De là les voies nouvelles destinées à mettre en relation plus directe les minières du Luxembourg et du Grand-Duché avec les établissements métallurgiques de Liège et du Hainaut, et réciproquement les charbonnages du Hainaut et de Liège avec les hauts-fourneaux luxembourgeois.

Mais tous ces avantages, si importants, n'étaient encore que des demi-mesures, aussi longtemps que le raccordement des minières du Grand-Duché aux lignes du chemin de fer belge n'était pas consenti.

La construction de voies nouvelles d'Athus vers la Sambre, l'application du

tarif de l'État sur ces voies; tout cela était insuffisant au point de vue des intérêts immenses à sauvegarder, et pour que les effets du rachat fussent complets, il était nécessaire que la solution de continuité existante entre le réseau Prince Henri et le réseau belge fût comblée par la construction d'embranchements sur le territoire belge et sur le territoire grand-ducal.

Ces considérations puissantes avaient déjà frappé le Gouvernement et avaient été très-probablement la cause principale des négociations qui avaient abouti à la convention conclue le 26 octobre 1872. Mais cette convention elle-même était subordonnée, dans sa partie essentielle, à l'exercice du droit de préférence de la Compagnie du Luxembourg, et, par conséquent, son exécution était encore exposée aux retards et à l'imprévu.

Il fallait enfin, pour pouvoir construire les lignes nouvelles dans de bonnes conditions et ne pas avoir à craindre la concurrence de sociétés étrangères, obtenir la résiliation des conventions relatives à la concession de divers chemins de fer faisant l'objet de la loi du 3 juin 1870. (Réseau Forcade et jonction de la Sambre à la Meuse.)

Pour atteindre tous ces résultats, il fallait donc s'entendre, non avec la compagnie du Grand-Luxembourg, qui avait repoussé les propositions du Gouvernement et dont on aurait surexcité les prétentions, mais avec un intermédiaire qui pût rallier à la combinaison méditée les diverses sociétés représentant tous les intérêts en cause. Or, cet intermédiaire s'est rencontré dans la société des chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut (dont les affinités avec la compagnie du réseau Prince Henri et avec la Société générale d'exploitation sont connues); les pourparlers ouverts entre ce tiers et le Gouvernement ont produit les arrangements qui font l'objet des conventions et du projet de loi soumis à vos délibérations :

Rachat du Luxembourg au taux de 22 francs de rente par action ;

Construction de 225 kilomètres environ de lignes nouvelles, au prix de 200,000 francs de capital ou de 8,000 francs de revenu annuel, par kilomètre.

La rente de 22 francs par action est inférieure au revenu acquis à chaque titre en 1871 et en 1872, années pour lesquelles le taux atteint s'est élevé respectivement à fr. 22-50 et à 25 francs.

En admettant même que ces résultats aient quelque chose d'exceptionnel par suite d'une surexcitation du mouvement, ce qui n'est, du reste, pas établi, on n'en devrait pas moins reconnaître que rien n'autorise à supposer que ce mouvement fléchira dans l'avenir. Au contraire, il est incontestable que le trafic des lignes du Luxembourg est appelé à suivre la progression qui est de l'essence même de toutes les exploitations de chemins de fer. Cette progression est d'autant plus probable et sera d'autant plus marquée que le Gouvernement ne tardera pas à mettre les lignes rachetées sur le même pied que celles qui constituent déjà le réseau de l'État. La jonction des voies de la compagnie du Grand-Luxembourg aux voies du chemin de fer Prince Henri exercera, dans le même sens, une influence sensible.

L'accroissement du revenu par titre apparaîtra moins douteux encore si l'on observe que les dividendes de 1871 et de 1872 (fr. 22-50 et 25 francs) ont été calculés sur un nombre de 114,460 actions, tandis que les dividendes des années

antérieures, quoique moins élevés, ne s'étaient appliqués qu'à 100,000 titres.

De 1869 à 1872, le développement des lignes exploitées par la Compagnie n'a guère varié, et cependant, durant cette période de quatre ans, la recette brute s'est accrue de plus de 4 millions, l'exercice 1868 ayant donné un produit brut de 9,080,000 francs et le produit brut de 1872 ayant atteint 13,300,000 francs; dans l'intervalle, il n'avait été ajouté que 28 kilomètres à la longueur exploitée, et ces 28 kilomètres représentent l'embranchement peu productif de Bastogne.

Enfin, est-il besoin de rappeler que la Compagnie avait reçu offre de bien plus de 22 francs de revenu par action ?

Nous venons de parler des améliorations que le Gouvernement apportera à tous les services : réfection de la route, achèvement du doublement de la voie, extension du matériel de traction et de transport, régularité dans l'exécution du travail, etc. Toutes ces améliorations auront immédiatement un effet utile et direct sur les résultats financiers de l'opération. Aussi la section centrale ne peut-elle s'abstenir d'insister pour que les mesures sus-indiquées soient prises sans perte de temps et viennent agir le plus tôt possible dans le sens du relèvement de recette qui doit en être la conséquence certaine.

Devant toutes ces considérations et en présence des explications fournies par le Gouvernement et consignées dans les réponses reproduites ci-dessus, votre section centrale est d'avis que les résultats obtenus sont satisfaisants et n'ont pas été payés par des sacrifices exagérés.

Mais à côté de cette approbation, nous devons placer l'expression d'un regret ; c'est que le Gouvernement n'ait pas cru pouvoir compléter son œuvre par l'adjonction de certaines lignes vivement réclamées ou, tout au moins, par la concession d'embranchements de nature à améliorer son projet. Nous voulons parler notamment de l'embranchement qui eût rattaché directement Charleroi, par Châtelineau, à la voie principale de la Sambre vers Athus.

Le Gouvernement ne croit pas pouvoir apporter des modifications à la convention du 31 janvier 1873 et au projet qui doit la transformer en loi; il déclare qu'il n'ajoutera pas de nouvelles lignes à celles que contient le travail soumis aux délibérations de la Chambre, ce travail lui paraissant d'ailleurs suffisant au moins pour le moment.

La section centrale constate avec peine cette résolution ; elle est d'avis qu'au point de vue de l'intérêt général, si souvent invoqué, il eût été désirable de voir raccourcir autant que possible, sans nuire aux populations et aux intérêts locaux à desservir, la distance qui sépare Athus de Charleroi; elle ne comprend pas qu'une ligne destinée à mettre en relation directe deux gisements importants de matières premières, réciproquement indispensables les unes aux autres, s'écarte de son but principal au moment où elle est sur le point d'y atteindre.

A la vérité, il est impossible que le chemin de fer de la Meuse à la Sambre n'aboutisse pas à Tamines ou à Auvclais en passant par Mettet et par Fosses, une des villes chefs-lieux de canton qui ne sont pas encore favorisées de la jouissance de communications rapides; il faut que cette satisfaction, tant de fois promise et toujours évanouie, soit enfin accordée à une contrée populeuse et très-industrielle; on comprend, en outre, que la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, devant

se prolonger jusqu'à Gembloux, vienne rencontrer la ligne de Gembloux à ou près du point de départ de celle-ci.

Toutes ces raisons militent à l'évidence en faveur du maintien de la direction annoncée pour la ligne principale, nous en convenons. Mais cela devait-il empêcher la construction d'un embranchement de 15 kilomètres qui, tout en raccourcissant de 12 kilomètres la distance comprise entre Athus et Charleroi, desservirait les communes de Biesme, de Gougnyes, etc., fort importantes sous plusieurs rapports ?

N'est-il pas à craindre, d'ailleurs, que la section actuelle d'Auvclais ou de Tamines vers Charleroi ne soit tellement encombrée par les expéditions qui, en l'absence du raccordement sollicité, s'y accumuleront par deux lignes différentes, que le service y deviendra pour ainsi dire impossible, à moins d'ajouter des voies à celles de cette section ?

Pour tous ces motifs, nous regrettons vivement la détermination prise à cet égard par le Gouvernement. Nous aurions fait de la concession de cet embranchement l'objet d'un amendement si nous n'avions craint que le rejet d'une proposition faite dans ce but n'eût préjugé défavorablement une question qui n'est pas résolue.

En effet, le Gouvernement a déclaré, dans ses réponses écrites et verbales à la section centrale, qu'il est disposé à concéder l'embranchement réclamé si, pendant le laps de temps accordé au concessionnaire pour la construction du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, le trafic et les besoins de l'industrie augmentent dans une mesure qui justifie la construction de cet embranchement.

La question est donc simplement ajournée et c'est en se confiant aux explications et aux déclarations du Gouvernement que la section centrale n'insiste pas en ce moment sur le point dont il s'agit.

Des considérations analogues et puisées dans un même ordre d'idées ont été exposées en faveur de l'établissement de la ligne de l'Amblève ; mais, sur ce point encore, le Gouvernement a repoussé tout changement au projet déposé et donné l'espoir que la question fera l'objet de ses sérieuses délibérations et qu'il prendra l'initiative d'une proposition conforme aux vœux du bassin de Liège, s'il vient à reconnaître l'utilité de créer la nouvelle voie de communication prémentionnée.

Un membre ayant vivement insisté pour le tracé direct par Florenville et Herbeumont, ainsi que pour celui se rapprochant autant que possible de Houffalize, le Gouvernement a déclaré, dans ses réponses adressées à la section centrale (voir ci-dessus p. 18), que le tracé de la ligne d'Athus à la Meuse et le tracé de la section de Bastogne à Gouvy se rapprocheront le plus possible, le premier, du groupe ardoisier d'Herbeumont, et le second, de la ville de Houffalize, les indications de la carte distribuée aux membres de la Chambre ne devant pas être considérées comme ayant un caractère définitif.

La section centrale croit devoir insister sur ces deux points d'une importance capitale pour une des principales industries du Luxembourg et pour une localité digne d'intérêt. En ce qui touche particulièrement Houffalize, le tracé qui se dirigerait vers cette ville mérite d'autant plus d'être préféré au tracé figuré sur la carte, qu'il favoriserait, indépendamment de la ville même, des communes

bien plus nombreuses et plus importantes que celles qui seraient desservies par un tracé direct de Bastogne sur Buret et Gouvy. On devrait, tout au moins, diriger la ligne par Cowan, si l'on ne peut approcher davantage encore de d'Houffalize.

Au surplus, la section centrale a appris avec satisfaction et noté avec empressement que le Gouvernement ne repousse pas les tracés réclamés au nom d'Herbeumont et de Houffalize ; il croit même pouvoir, le cas échéant, trouver dans la convention du 31 janvier, les moyens nécessaires pour assurer l'adoption de ces tracés et les imposer aux concessionnaires.

M. le Ministre des Travaux Publics s'est, en outre, engagé à faire étudier et à examiner lui-même l'idée qui consiste à conduire le chemin de la Vire, non pas sur Virton, mais sur Etbe, point à partir duquel il emprunterait la ligne de Virton à Marbehan, jusqu'à la Croix-Rouge. Il en résulterait le double avantage d'une réduction peut-être sensible du chiffre de la garantie d'intérêt affectée au chemin de Virton et d'une diminution du nombre de kilomètres à construire, dans le Luxembourg, par la Compagnie des Bassins Houillers. Une courbe bien ménagée pourrait, du reste, relier directement à Virton, le chemin précité de la Vire.

Sur ce point encore, le Gouvernement a déclaré que, selon lui, la convention du 31 janvier 1873 ne contient aucune clause qui fasse obstacle à la réalisation de la combinaison qui vient d'être signalée.

Pour clore la série d'observations qui se sont fait jour au sein de la section centrale, relativement aux voies ferrées à construire dans la province de Luxembourg, nous indiquerons encore les considérations qui ont fait abandonner la pensée de construire une partie des lignes que comprenait la concession Forcade. Ces considérations sont mentionnées dans l'exposé des motifs, où le Gouvernement fait remarquer que les lignes dont le projet doit avoir pour effet de doter le Luxembourg, sont tout ce qu'il est possible de faire dans les conditions actuelles pour la facilité des relations, pour le développement de l'industrie et du commerce dans cette province.

Ajoutons que la suppression du droit de préférence inscrit dans le cahier des charges de la Grande compagnie du Luxembourg aura pour conséquence, comme nous l'avons déjà dit, de lever l'un des principaux obstacles qui auraient pu entraver l'établissement des sections auxquelles il faut bien renoncer actuellement.

Cela étant, la section centrale ne pouvait refuser son vote approubatif au remboursement du cautionnement versé par les concessionnaires primitifs du réseau Forcade. La disposition par laquelle ce remboursement est autorisé est justifiée, d'ailleurs, dans l'exposé des motifs du projet actuel, comme elle l'avait été antérieurement par l'exposé des motifs du 15 novembre 1872 concernant la construction, alors proposée, du chemin de fer d'Athus à Charleroi pour le compte de l'État et aux frais du Trésor public.

L'essentiel est que le Gouvernement soit armé des moyens nécessaires pour assurer la parfaite exécution des lignes nouvelles, et les éclaircissements fournis à la section centrale sont, paraît-il, de nature à empêcher toute crainte sérieuse à ce sujet.

Les réponses qui nous ont été données, quant au chiffre de 8,000 francs

de revenu annuel à payer par kilomètre de ligne nouvelle à construire, nous ont paru également admissibles, et nous les avons considérées comme satisfaisantes.

Il nous reste seulement à inviter le Gouvernement à faire ce qui dépendra de lui pour négocier, dans des conditions acceptables pour tous, le rachat prochain du réseau de la Flandre occidentale. Nous avons vu avec plaisir que les pourparlers seront repris à cet égard dans le courant du mois d'avril.

Consultant les cahiers des charges du réseau du Prince Henri, un membre s'est demandé pour quelle raison les tarifs de cette concession rangent le coke dans la deuxième classe, au lieu de le comprendre dans la troisième, où figurent la houille et le minerai.

On ne comprend guère en effet pourquoi le cahier des charges consacre cette anomalie, mais celle-ci sera sans doute corrigée en fait; elle l'est même déjà dans le tarif publié.

Le même membre a fait remarquer que l'art. XXXIX de la convention du 31 janvier ne stipule de réduction sur le réseau Prince Henri, que pour certaines marchandises parcourant 20 kilomètres ou plus; que la convention est muette pour le cas où la distance parcourue n'atteindrait pas 20 kilomètres, et qu'il y a cependant identité de raison pour les deux cas.

La seule réponse à faire à cette observation est que la société Prince Henri a cru que ses intérêts ne lui permettaient pas de faire pour des marchandises de troisième classe une réduction analogue à celle à laquelle elle a consenti pour ces mêmes marchandises, lorsqu'elles sont transportées aux conditions de la quatrième classe.

Dans sa dernière réunion, la section centrale a exprimé l'avis que le droit de faire des raccordements aux lignes à construire doit être réservé exclusivement à l'État, ou, avec l'approbation du Gouvernement, aux propriétaires des établissements à relier aux voies ferrées, sans que des tiers puissent venir s'interposer et créer les embranchements purement industriels qui s'établiront sans aucun doute le long desdites lignes.

Il ne nous reste plus qu'à formuler un vœu inspiré à la section centrale par le désir de voir imprimer la plus grande activité possible aux travaux des lignes nouvelles. Nous prions donc M. le Ministre des Travaux Publics de faire ce qui dépendra de lui pour que les plans de ces travaux ne tardent pas à être présentés et approuvés, surtout pour qu'ils le soient sans que l'on épuise, pour cela, les délais fixés par le cahier des charges et la convention.

Il nous paraît que ce but pourra être facilement atteint en ce qui touche particulièrement les lignes ou fractions de lignes qui ont déjà été l'objet d'études complètes.

Enfin, la section centrale a la persuasion d'être l'organe anticipé de la Chambre tout entière en recommandant à la bienveillance du Gouvernement le sort de tous les fonctionnaires, employés et agents qui vont passer du service de la compagnie du Luxembourg au service de l'État. Ils seront, sans doute, traités comme l'ont été, en 1858, le personnel de la société du chemin de fer de Mons à Manage et, en 1874, le personnel des lignes reprises de la compagnie des Bassins Houillers du Hainaut, c'est-à-dire qu'ils seront maintenus provisoirement en fonctions, pour être régularisés, suivant leurs aptitudes propres et respectives,

après un certain temps d'essai. La grande généralité se félicitera, nous l'espérons et le désirons, du changement de position qui va s'opérer pour chacun d'eux.

Ici se termine notre tâche. Nous nous sommes efforcé de rendre succinctement mais fidèlement compte des travaux et des discussions qui ont eu lieu dans le sein de votre section centrale, qui a consacré, tous ses membres étant présents à chaque réunion, six séances à l'examen approfondi de l'objet important dont il s'agit.

Travaux et discussions ont abouti à un vote dans lequel cinq membres se sont prononcés pour l'adoption de chaque article et de l'ensemble du projet. Deux membres se sont abstenus, pour les raisons développées dans la note insérée aux pages 13 à 16 du présent rapport.

En conséquence, la section centrale a l'honneur de vous proposer de sanctionner aussi le projet par votre approbation.

Nous vous proposons, en outre, Messieurs, de décider que les différentes pétitions que vous nous avez renvoyées seront déposées sur le bureau pendant la discussion et transmises ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics.

*Le Rapporteur,*  
A. WASSEIGE.

*Le Président,*  
P. TACK.



# ANNEXE.

## NEGOCIATIONS D'AVRIL 1872.

( Extrait du *Mémoire* du 29 juin 1872. )

### GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

CABINET DU DIRECTEUR.

36, rue d'Italie, Ixelles lez-Bruxelles, le 29 avril 1872.

*A Monsieur le Ministre des Travaux Publics, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la conférence que j'ai eu l'honneur d'avoir avec vous à la date de ce jour, je vous adresse ci-inclus, ainsi que cela a été convenu, la lettre que je me propose d'envoyer à M. le Président de la Grande compagnie du Luxembourg.

Veillez me dire si, comme je le crois en ce qui me concerne, cette lettre reproduit fidèlement l'entretien que vous avez désiré avoir avec moi ce matin, et faire vérifier si les chiffres que je mentionne reproduisent bien exactement vos offres, en même temps que m'indiquer la date d'expiration des annuités de l'État.

J'attendrai votre réponse affirmative avant de faire aucune communication au président de mon conseil d'administration sur notre conférence de ce jour.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma plus haute considération.

*Le Directeur de la Compagnie,*

REGRAY.

*Annexe à la lettre de M. Regray en date du 29 avril 1872.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai l'honneur de vous informer que M. le Ministre des Travaux Publics m'a

écrit pour me prier de passer ce matin à son cabinet. Je me suis empressé de déférer à son désir et il m'a dit, en substance, ce qui suit :

« Sans méconnaître qu'il avait été convenu, dans notre dernière conférence de Bruxelles, que les deux parties se réuniraient dans la première quinzaine de mai, après avoir réfléchi mutuellement sur la situation, étant entendu que durant cet intervalle les négociations étaient toujours en suspens, M. le Ministre m'a déclaré que le Gouvernement belge était extrêmement pressé de prendre une décision à bref délai dans cette affaire.

» Le Gouvernement belge est résolu à ne point se départir des conditions de prix qu'il a offertes dans la conférence tenue à Bruxelles, le 13 avril, au Ministère des Finances ; ces conditions étant pour l'État un *maximum*.

» En conséquence, M. le Ministre prie la compagnie de vouloir bien lui faire savoir, à bref délai, si elle est décidée à accepter ces conditions ou à les repousser.

» Dans le dernier cas, c'est-à-dire si la compagnie n'est pas disposée à accepter immédiatement le prix offert par l'État, M. le Ministre déclare qu'une nouvelle réunion est complètement inutile et considérera les négociations comme rompues. »

Vous vous rappelez, Monsieur le Président, que les offres faites par l'État peuvent se résumer ainsi :

1° En ce qui touche les conditions générales, elles sont exprimées dans le projet de contrat remis par M. le Ministre dans la conférence du 12 avril et que je vous adresse ci-inclus ;

2° En ce qui touche le prix, elles se résument par l'offre du paiement des annuités suivantes, garanties par l'État :

Pour l'année 1873 . . . . .	fr. 6,114,816
— 1874 . . . . .	6,237,891
— 1875 . . . . .	6,401,966
— 1876 . . . . .	6,544,041
— 1877 et les suivantes jusqu'en . . . . .	6,627,116

Ces annuités reviennent au paiement intégral de l'intérêt et de l'amortissement de la dette privilégiée, augmentée d'un dividende variable de 3.5 p. % à 4.5 p. % et de 33,000 francs de frais d'administration annuelle.

Veillez, Monsieur le Président, faire de cette communication, qui résume fidèlement la conversation que j'ai eue avec M. le Ministre, l'objet des délibérations de notre conseil, et me faire savoir la suite que ce dernier aura jugé convenable d'y donner.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma plus haute considération.

*Le Directeur de la Compagnie,*

Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mai 1872.

*Monsieur Regray, directeur des chemins de fer du Grand-Luxembourg.*

Par votre lettre du 29 avril dernier, que j'ai reçue hier, vous voulez bien me communiquer celle que vous vous proposez d'écrire à M. le président de la compagnie du Grand-Luxembourg. Cette lettre exprime bien mon désir d'être fixé à bref délai sur la question de savoir si cette compagnie accepte ou non les propositions que M. le Ministre des Finances et moi avons faites pour le rachat des lignes du Luxembourg (sauf ratification de la Législature).

M. le président de cette compagnie aura, sans doute, pris note de ces propositions ; elles s'appliquent à deux hypothèses :

Dans la première hypothèse, l'annuité garantie par l'État aurait pour point de départ 3 p. % pour les actions ; elle croîtrait d'année en année de  $\frac{1}{4}$  p. % jusqu'à 4  $\frac{1}{2}$  p. % et serait servie ainsi jusqu'à la fin de la concession.

Dans la seconde hypothèse, l'annuité initiale serait de 3  $\frac{1}{2}$  p. % et croîtrait également de  $\frac{1}{4}$  p. % jusqu'à 4  $\frac{1}{2}$  p. %, mais les dix dernières années de la concession seraient supprimées. En d'autres termes, l'annuité devrait être servie jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1940.

Une somme de 30,000 francs serait ajoutée pour les frais d'administration de la compagnie.

Il est bien entendu que les annuités couvriraient les obligations et actions privilégiées (intérêts et amortissement).

Le chiffre de ces annuités serait donc, dans la première hypothèse :

Pour l'année 1873, de . . . . .	fr.	5,823,600
— 1874 . . . . .		5,966,675
— 1875 . . . . .		6,109,750
— 1876 . . . . .		6,252,825
— 1877 . . . . .		6,395,900
— 1878 . . . . .		6,538,975
— 1879 et suivantes . . . . .		6,682,050

Et dans la seconde hypothèse :

Pour l'année 1873, de . . . . .		6,109,750
— 1874 . . . . .		6,252,825
— 1875 . . . . .		6,395,900
— 1876 . . . . .		6,538,975
— 1877 et les suivantes . . . . .		6,682,050

Le principe de la conversion en fonds belges peut être accepté, pourvu qu'elle s'applique à tout le passif, actions et obligations, et non aux actions seules.

Il serait dit dans la convention, si l'on se mettait d'accord, que l'on négocierait ultérieurement afin de déterminer dans quelles proportions se ferait le partage du bénéfice à obtenir soit en capital, soit en rente, soit par les deux modes combinés, si le crédit de l'État belge était substitué au crédit de la compagnie.

Il me serait agréable, Monsieur le Directeur, d'obtenir une réponse de M. le

président de la compagnie au plus tard le 10 de ce mois; passé ce délai, le Gouvernement agirait comme de conseil.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

F. MONCHEUR.

## GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

36, rue d'Idalie, Ixelles lez-Bruxelles, 17 mai 1872.

*A Monsieur le Ministre des Travaux Publics de Belgique, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

La direction de notre compagnie nous a transmis la dépêche, en date du 1<sup>er</sup> courant, par laquelle vous voulez bien nous faire connaître les offres de l'État pour le rachat des lignes ainsi que des droits et concessions appartenant à notre Compagnie. Vous nous informez, en même temps, Monsieur le Ministre, que notre compagnie est mise en demeure d'accepter ou de refuser les offres de l'État endéans un délai de dix jours, le Gouvernement étant décidé à agir comme de conseil, après l'expiration de ce délai.

Les offres de l'État se rapportent à deux hypothèses : dans l'une, la Compagnie recevrait une certaine annuité, qui serait servie jusqu'à l'expiration de la concession; dans l'autre, l'annuité cesserait d'être servie pendant les dix dernières années et s'arrêterait au 1<sup>er</sup> juin 1940.

Avant de vous faire connaître la résolution de notre conseil, nous tenons à établir les motifs sur lesquels elle est basée; cela nous paraît d'autant plus nécessaire que nous devons constater, avec le plus grand regret, que nous n'avons pas eu, à proprement parler, de négociations avec l'État. Les conférences sérieuses pour le rachat de notre compagnie ont commencé seulement le 16 avril de cette année, et dès le lendemain 17, M. le Ministre des Finances nous signifiait les offres de l'État, c'est-à-dire les chiffres rappelés dans votre lettre du 1<sup>er</sup> courant. Toutes nos tentatives pour discuter ces chiffres, pour connaître les bases qui les justifient et le motif pour lequel les annuités cessent de croître à partir d'une certaine année plutôt que d'une autre; toutes ces tentatives, disons-nous, ont été vaines. A peine les offres de l'État étaient-elles formulées qu'elles nous étaient immédiatement présentées comme un ultimatum à prendre ou à laisser et au-dessus de toute discussion.

Ces faits étant rappelés, nous tenons à constater qu'il résulte de l'examen de notre comptabilité, dont nous avons mis spontanément tous les éléments à l'entière disposition de MM. les agents de l'État depuis plus de six mois :

1<sup>o</sup> Que les recettes nettes de la Grande compagnie du Luxembourg, pour l'exercice 1871, ont été de 6,566,310 francs ;

2<sup>o</sup> Que depuis l'année 1867, date d'ouverture de la ligne de l'Ourthe, les recettes nettes de la compagnie ont toujours été en progressant d'année en année et que la valeur moyenne de cette progression a été d'environ 470,000 francs par an ;

3° Que les recettes connues de 1872 accusent, sur les recettes correspondantes de 1871, un accroissement très-supérieur à l'accroissement moyen ci-dessus rappelé, et cela malgré certains détournements de transports commis par l'État à notre préjudice.

Il est, dès lors, facile d'examiner les offres de l'État, en les comparant avec les recettes nettes de la compagnie. C'est ce que nous faisons dans les deux tableaux ci-après, qui correspondent à chacune des deux hypothèses proposées par l'État :

*Tableau comparatif entre les offres de l'État et les recettes nettes de la compagnie.*

ANNÉES.	RECETTES NETTES de la COMPAGNIE.	OFFRES DE L'ÉTAT.	PERTE que la COMPAGNIE SUBIRAIT si elle acceptait les offres de l'État.
<i>1<sup>re</sup> hypothèse, avec annuité servie par l'État jusqu'à l'expiration de la concession.</i>			
1871 . . . . .	6,566,510	»	»
1872 . . . . .	7,036,510 <sup>(1)</sup>	»	»
1873 . . . . .	7,506,510	5,825,600	1,682,710
1874 . . . . .	7,976,510	5,966,675	2,009,655
1875 . . . . .	8,446,510	6,109,750	2,336,560
1876 . . . . .	8,916,510	6,252,825	2,663,485
1877 . . . . .	9,386,510	6,395,900	2,990,410
1878 . . . . .	9,856,510	6,538,975	3,317,535
1879 . . . . .	10,326,510	6,682,050	3,644,260
et suivantes, jusqu'à la fin de la concession.			
<i>2<sup>e</sup> hypothèse, avec annuité s'arrêtant dix années avant l'expiration de la concession.</i>			
1871 . . . . .	6,566,510	»	»
1872 . . . . .	7,036,510	»	»
1873 . . . . .	7,506,510	6,109,750	1,396,560
1874 . . . . .	7,976,510	6,252,825	1,723,485
1875 . . . . .	8,446,510	6,395,900	2,050,410
1876 . . . . .	8,916,510	6,538,975	2,377,535
1877 . . . . .	9,386,510	6,682,050	2,704,260
et suivantes, jusqu'au 1 <sup>er</sup> juin 1940.			

(1) Les résultats connus des quatre premiers mois de cet exercice permettent d'affirmer que la recette réelle dépassera notablement celle ci-dessus. (Cette note fait partie du texte de la lettre de M. Fenton.)

Quelle que soit celle des deux hypothèses à laquelle on s'arrête, il est impossible de n'être point frappé par cette circonstance que l'offre de l'État commence par nous imposer, dès l'origine, une perte sèche de 1,682,710 francs dans le premier cas, et de 1,396,560 francs dans le second. Cette perte va en augmentant d'année en année, et l'État veut bien consentir à nous offrir, *dans huit ans, une annuité inférieure à notre bénéfice net actuel.*

Après l'année 1879, l'annuité de l'État cesse de croître, sans qu'il nous soit permis de savoir pourquoi on nous enlève brusquement, à partir de cette date, tout le bénéfice des augmentations ultérieures de l'exploitation de nos lignes, pour les attribuer à l'État d'une manière exclusive et sans partage.

Ces propositions ont d'autant plus lieu de nous surprendre, qu'au moment même où l'État les formule, il rachète la concession de Dendre-et-Waes à des conditions toutes différentes. En outre, si nous examinons les cahiers des charges des concessions belges, dans lesquels le rachat par l'État a été *imposé* au concessionnaire, à titre onéreux et comme une sorte d'expropriation forcée et obligatoire, nous n'en trouvons pas un seul qui n'accorde au concessionnaire, comme minimum, le bénéfice net de la dernière année d'exploitation, augmenté d'une certaine prime plus ou moins élevée. Nous citerons ceux de l'Entre-Sambre-et-Meuse, d'Anvers à Rotterdam, d'Anvers à Hasselt, etc., etc.

Il nous est donc impossible de comprendre pourquoi notre compagnie, qui est absolument libre de céder ou de garder ses lignes, serait obligée d'abandonner tout l'avenir qui lui est réservé, sans avoir même la jouissance des résultats du présent; nous serions d'ailleurs complètement impuissants à faire accepter par aucun de nos actionnaires des propositions aussi manifestement insuffisantes.

C'est pour ces motifs, Monsieur le Ministre, que j'ai le regret de devoir vous informer que notre conseil d'administration a décidé qu'il lui était impossible d'accepter les offres que vous avez bien voulu lui faire dans votre lettre en date du 1<sup>er</sup> courant.

Veillez nous permettre, Monsieur le Ministre, de terminer par une dernière observation : nous n'ignorons pas que certaines personnes poussent le Gouvernement à accorder la concession d'une ligne dite d'Athus à Givet, qui présenterait sur la nôtre un raccourcissement insignifiant et devrait emprunter un territoire étranger ou traverser des pays dépourvus d'exploitation et d'industrie. Une telle ligne ne répond point à l'intérêt général.

Nous aimons à espérer que le Gouvernement saura résister à ces sollicitations et qu'il n'aura pas voulu nous placer dans l'alternative, ou d'accepter des conditions de rachat évidemment inférieures à la valeur de nos lignes, ou de nous voir en partie dépouillés du trafic qui nous appartient et pour lequel nos chemins de fer ont été créés. Nous entendons remplir avec loyauté toutes les obligations que nous avons contractées, faire toutes les dépenses qu'une bonne exploitation montrera nécessaires; mais permettez-nous d'ajouter que les nombreux actionnaires anglais qui sont venus engager leurs capitaux en Belgique sur la foi des traités se reposent en toute sécurité sur la loyauté et l'équité d'un Gouvernement qu'ils ont depuis longtemps appris à respecter.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre plus haute considération.

Au nom du conseil d'administration :

*Le Président,*

FENTON.

---