

1

(N° 398.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 JUIN 1842.

RAPPORT présenté par M. DECHAMPS, au nom de la section centrale (1)
chargée de l'examen du projet de loi de MM. ZOUDE, PUISSANT et SÉRON,
relatif à la garantie d'un minimum d'intérêt à certaines entreprises de
travaux publics.

MESSIEURS,

La section centrale a bien voulu me charger de vous présenter un rapport sur le projet de loi présenté par MM. Zoude, Puissant et Séron. La question que ce projet soulève est assez sérieuse pour mériter toute l'attention de la Chambre et du gouvernement.

Cette proposition de nos honorables collègues a été faite à la Chambre depuis bientôt trois années; elle est depuis longtemps prise en considération et le temps qui s'est écoulé depuis, n'a que mieux fait ressortir combien était important le but que les auteurs ont voulu atteindre. Ce but, c'est la nécessité qu'il y a de relever l'esprit d'association que des fautes et de fâcheuses circonstances ont presque éteint; c'est d'ajouter des forces nouvelles à l'action de l'État qu'on a peut-être laissée trop dans un isolement qui à la longue la paralyserait.

Quoiqu'on puisse prétendre, appuyé sur la situation du trésor public, que l'État n'aurait dû être chargé que de l'exécution des grandes lignes ferrées, que nous nommerons politiques et commerciales, en laissant la confection des branches moins importantes aux soins des particuliers, des communes, des provinces ou des associations, nous pensons que la Belgique ne doit pas regretter l'effort généreux qu'elle a fait.

Il est certain, d'abord, que cette glorieuse initiative, prise le lendemain même de notre émancipation politique, fut pour nous, comme l'a remarqué M. Michel

(1) La section centrale était composée de MM. DE BEHR, *président*, DEMONCEAU, DE SULT, ZOUDE, DOIGNON, D'HOFESCHMIDT, et DECHAMPS, *rapporteur*.

Chevalier, un irrécusable titre d'admission parmi les états européens. Et puis, est-il possible aujourd'hui d'évaluer les produits de notre chemin de fer quand des branches destinées à apporter aux lignes centrales leur contingent de voyageurs et de marchandises, ne sont pas achevées et ne sont appréciées que par les dépenses qu'elles occasionnent? quand nous ne touchons ni à la France, ni à l'Allemagne, et que nous ne pouvons connaître quelle sera l'affluence de voyageurs que notre position au confluent des nations continentales et des peuples maritimes doit amener, et quelle sera l'importance du commerce de transit que nous allons disputer, à l'aide du chemin de fer, au Havre, à Rotterdam et à Hambourg? Il est évident que ce serait injustement se hâter que de porter un jugement défavorable sur une entreprise dont la valeur politique et commerciale est incontestable, et dont la valeur, comme revenu public, ne peut encore être pesée. La construction de ces grandes lignes internationales, pour ainsi dire politiques, appartenait à l'État. Il a compris la tâche immense que lui imposait la nécessité, vous lui avez prêté votre concours, et cette tâche est aujourd'hui à peu près remplie.

Mais l'État doit-il tout faire, peut-il tout faire?

Nous ne le pensons pas. Nous ne voulons pas dire qu'il doive désormais s'arrêter et laisser inachevé le réseau qu'il est de l'intérêt du pays, et même du trésor, de voir complété. Il lui restera toujours assez de travaux que lui seul peut entreprendre, et l'utilité publique rendra son action constamment nécessaire dans les limites des ressources du budget. Mais si dans les autres pays le rôle de l'État dans les travaux publics a été trop secondaire, ne veut-on pas le rendre ici trop dominant, trop exclusif? Ne s'est-on pas trop privé de l'aide de l'association?

A côté du chemin de fer dont le transit est le but élevé, n'y a-t-il pas un grand nombre de travaux d'une importance industrielle de premier ordre, et destiné à fournir des débouchés certains à nos divers centres de production?

Le remarquable travail de M. l'ingénieur Vifquain nous le démontrera. Il suffit d'indiquer ici le canal qui doit fertiliser la Campine et servir de jalon à ce canal du Nord, qui nous mettra en relations avec l'Allemagne centrale à Dusseldorf; le chemin de fer d'entre Sambre-et-Meuse que la métallurgie de Charleroy considère comme un élément de sa prospérité future; les deux canaux de jonction qui doivent réunir l'Escaut à la Meuse par le canal d'Erquelines, et l'Escaut au canal de Charleroy par la Haine, canaux dont le but industriel est de maintenir les houilles belges sur les marchés de Paris et de Rouen; les améliorations à la Meuse, desquelles dépendent les rapports qui doivent exister entre Liège et la Hollande; les communications dont les industries des Flandres doivent être dotées par le canal de Bossuyt et par celui de la Dendre; le canal du Luxembourg destiné à donner à cette province la vie industrielle qui lui manque.

Si nous ne nous trompons, ces travaux d'une nécessité évidente exigeront pour leur confection un capital de près de cent millions.

L'État peut-il entreprendre seul un travail aussi dispendieux?

Il y a unanimité sur cette question, et votre déclaration lors du vote du

budget des travaux publics et de la loi de 1840, qu'aucun emprunt ne serait plus voté pour les chemins de fer, y a répondu d'une manière décisive.

Peut-être cette déclaration devra-t-elle être amendée plus tard, mais elle prouve que, si l'on s'en remettait exclusivement à l'État du soin d'exécuter ces projets, il faudrait ajourner à des temps éloignés l'espoir de les voir achevés.

Or évidemment, Messieurs, c'est ce que vous n'avez pas voulu; votre vote de 1840 n'est pas un refus de s'occuper de la construction de ces travaux d'une urgence si bien reconnue; seulement en présence des charges nouvelles que le budget imposait au pays, vous avez pensé devoir vous arrêter pour connaître s'il n'existait pas d'autres moyens de satisfaire aux exigences industrielles, que cette suite d'additions de millions à millions dont le dernier chiffre n'est pas encore posé.

D'immenses travaux restent à faire, mais ils ne peuvent être tous à charge de l'État. Il a fait les chemins de pays à pays; il exécutera des voies de jonction de province à province, mais il ne doit pas aller jusqu'à vouloir construire les chemins d'usines à usines, de la mine au fourneau, en un mot des *chemins industriels*.

C'est à l'industrie privée qu'il faut les confier, à l'association, cette autre puissance si grande, si forte quand elle est produite par la prudence et la probité, et que ses efforts tendent vers la prospérité et le bien-être du pays.

Mais pour arriver à ce but, Messieurs, il faut rendre à l'esprit d'association les forces qu'il a perdues par les fautes de l'imprudence, les crises financières et politiques et les embarras de la situation. Il faut lui rendre la confiance et, avec elle, les capitaux lui seront rendus.

Cette confiance, c'est le concours et l'aide de l'État qui doivent la donner; c'est appuyées sur cette force morale que les forces matérielles et intelligentes des Compagnies effectueront de nouveau des prodiges, et rempliront la mission qui leur est dévolue dans la construction des grands travaux, de canaux, de routes et de chemins de fer.

Lors du vote de la loi du 1^{er} mai 1834, l'association était trop jeune en Belgique, et les capitaux privés étaient encore trop effrayés des événements de 1830 pour oser réclamer efficacement leur part d'intervention dans une œuvre aussi gigantesque. Il appartenait à l'État seul de le faire; il l'a fait; mais il est temps que d'autres efforts viennent suppléer à l'insuffisance prochaine de son action.

En remettant à l'association le soin d'une partie importante des travaux publics, nous ne ferons qu'imiter ce qui a été fait en Angleterre, en Prusse, en Saxe, en Bavière, en Hanovre, dans tous les États de la Confédération, en Russie, en Autriche, en Italie, où tous les chemins de fer ont été construits par elle.

L'association, disent les partisans exclusifs des Compagnies, agit plus vite et à moins de frais; elle est plus active à construire et plus propre, plus intelligente à exploiter; elle crée avec ses capitaux au profit de tous, n'emprunte pas à la masse des contribuables, et ne demande l'indemnité de ses œuvres qu'à ceux qui en profitent directement; à la différence de l'État, ajoutent-ils, qui avec l'argent de tous, construit des travaux qui sont ou paraissent parfois

fort inutiles à un grand nombre ; nous n'irons pas si loin mais il nous paraît que si, à côté de l'État, l'association avait aussi son œuvre à produire, il résulterait de cette heureuse rivalité plus d'activité et à la fois plus d'économie. Ce serait un élément de progrès réel.

La statistique des principaux chemins de fer construits jusqu'à ce jour en Europe et que nous plaçons comme annexe à la suite de ce rapport, vous prouvera, Messieurs, que les Compagnies peuvent construire avec célérité et économie et que ce serait une faute de se priver de ce secours puissant. Vous vous convaincrez, par l'examen de cette statistique, que l'industrie privée a su doter ces pays de 706 $\frac{5}{4}$ lieues de chemins de fer, à l'aide d'un capital de 661 millions ; mais ce capital a été trouvé presque en entier sans recourir au trésor de l'État qui n'a fait que prêter sa garantie et son appui moral. Cet appui a suffi, mais il a été donné d'une manière large et sans hésitation.

C'est ainsi que la Hollande a garanti 4 $\frac{1}{2}$ p. % pour le chemin de fer d'Amsterdam à Harlem et à Arnheim ; que la Russie et l'Autriche, la Saxe et la Bavière ont garanti 4 p. % pour les lignes de Varsovie à la frontière autrichienne, de Vienne aux frontières, de Leipsig aux frontières de Bavière à Hof ; que les États et Duchés de la Saxe ont garanti 3 p. % pour les chemins de fer de Leipsig à Dresde, et d'Eisenach aux frontières de Bavière et à Halle ; et c'est ainsi que le Hanovre et le duché de Brunswick ont assuré les intérêts entiers aux actionnaires, pour les lignes de Hanovre à Brunswick et de Hanovre à Brême, etc., etc. (voir l'annexe).

Voilà, Messieurs, ce que l'association a su produire autour de nous. Nous ne voulons pas, en constatant ces résultats, faire la critique de la marche suivie chez nous ; nous serions injustes et si la Belgique peut recueillir des leçons chez ses voisins, elle peut aussi leur en donner. Mais la conclusion que nous voulons tirer, c'est que si l'association a été jugée propre presque partout ailleurs à être chargée de la totalité de ces vastes constructions, elle ne doit pas être repoussée ici comme radicalement impuissante à y concourir. Mais dans l'état de faiblesse et de presque anéantissement où se trouve, en Belgique, l'esprit d'association, il ne faut rien en espérer, si l'État ne lui tend sa main puissante et n'aide à relever son crédit. On le peut facilement, car les capitaux ne manquent pas à l'industrie, mais la confiance manque aux capitaux.

La haute utilité d'associer l'industrie privée à l'œuvre des travaux publics et la nécessité pour l'État de lui rendre, par son concours, l'énergie qu'elle a perdue, sont donc les prémisses que nous avons d'abord posées.

Mais de quelle manière l'association interviendra-t-elle ? Quel sera le mode du concours de l'État ?

Ces questions ont été agitées à plusieurs reprises dans les discussions des chambres françaises, et ces discussions peuvent nous fournir d'utiles renseignements.

Examinons les moyens employés ailleurs :

1° Le prêt ;

2° La subvention ;

3° La prise d'actions :

4° La garantie d'intérêt.

Nous pensons, Messieurs, que chacun de ces moyens peut avoir son utilité spéciale et qu'il faut se garder d'adopter des principes trop absolus.

Ainsi, pour une entreprise peu considérable, la subvention pure et simple peut suffire et être avantageuse à l'État; pour une entreprise qui offre des chances presque certaines de bénéfices élevés, le gouvernement peut être intéressé à s'y associer par la prise d'actions; mais nous devons ajouter que c'est la garantie d'intérêt qui a été généralement préférée comme offrant des gages plus sûrs à celui qui la donne et à celui qui la reçoit.

Vous nous permettrez, Messieurs, de vous indiquer les motifs sur lesquels on appuie cette préférence.

1° *Le prêt.* — Il est inefficace et peut engager le trésor dans une dépense considérable. Ne pouvant être fait prudemment que lorsqu'il y a déjà des travaux achevés suffisamment pour présenter une certaine hypothèque, il ne peut aider en rien à la formation des Compagnies, et loin d'appeler la confiance des actionnaires, il la diminue, puisqu'en grévant l'entreprise de nouveaux intérêts, il enlève en même temps le gage qui représente les fonds déjà versés pour garantir le prêteur, l'État, qui ne court aucune chance de perte.

2° *La subvention ou somme une fois donnée.* — C'est un moyen insuffisant pour les Compagnies et c'est aussi le plus onéreux pour l'État. Il est insuffisant parce que le subside ne peut être que rarement assez considérable relativement au capital nécessaire, à moins qu'il ne soit porté à un chiffre tel qu'il couvrît le tiers ou la moitié des dépenses générales, et laissât ainsi doubler les dividendes en les répartissant sur un nombre d'actions moindres du tiers ou de moitié. C'est chose impraticable dans la plupart des circonstances.

Si le subside est peu considérable, il n'est d'aucun ou de trop peu de secours pour la Compagnie à qui il laisse un capital entier à former, et constitue néanmoins une forte dépense pour le trésor.

Il est le plus onéreux, parce qu'il forme une dépense définitive sans aucune espèce de remboursement à espérer, et que ces dépenses souvent répétées forment un capital énorme.

En effet, si l'on confiait les 80 millions de travaux à faire, à des Compagnies aidées par des subsides, et que l'on accordât à chacune d'elles un subside d'environ le sixième du capital nécessaire, et il ne pourrait être moindre pour être vraiment efficace, l'État dépenserait une somme de 15 millions qu'il devrait lui-même emprunter à 5 et à 6 p. % avec les frais de commission et autres.

Or, comme il faudrait attendre l'expiration du terme de la concession que nous fixons, en moyenne, à 45 ans, pour jouir des bénéfices que pourrait produire l'entreprise, le subside, avec les intérêts accumulés, aurait coûté, à cette époque au trésor, la somme énorme de 120 millions de francs.

3° *La prise d'actions.* — Ce mode s'explique par lui-même; il fait courir à l'État toutes les chances de l'opération.

Sans le prélèvement, la prise d'actions est déclarée inefficace.

Avec ce prélèvement l'État court de grands risques ; il engage un capital important sans avantages équivalents. Si l'affaire est mauvaise, il perd tout ; si elle est quelque peu bonne, il ne reçoit rien, les autres actionnaires prélevant d'abord par privilège. Il faut donc que l'entreprise soit très prospère pour que l'État puisse espérer de rentrer dans une partie des intérêts de ses avances, intérêts qu'il aurait lui-même à payer.

En France, ce système avait été proposé par le gouvernement en faveur de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, mais la commission et la Chambre l'ont repoussé en préférant la garantie d'un *minimum* d'intérêt.

Cette préférence, suite d'une profonde étude, de sérieux débats, et confirmée par ce qui s'est pratiqué dans les États que nous avons cités plus haut, a été pour nous un précédent qui nous a déterminés en faveur du principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt. Ce principe, sans rencontrer les inconvénients que les autres moyens présentent, en réunit tous les avantages, et les heureux résultats obtenus à son aide, ont décidé la section centrale à vous proposer, avec les auteurs du projet, à l'introduire dans notre législation.

Nous allons, Messieurs, vous développer les motifs qui plaident en sa faveur, et les objections qui ont été produites.

La garantie d'un *minimum* d'intérêt accordée par l'État à une entreprise, sera d'abord une déclaration officielle de l'utilité de son objet. Elle appellera les capitaux particuliers qui, sûrs d'un intérêt déterminé, auront encore la perspective des bénéfices plus élevés que pourra donner l'entreprise.

L'intervention du gouvernement, en assurant sa garantie, amène d'abord ce résultat heureux, d'unir la force et la prudence qui lui sont propres aux ressources et à l'activité de l'industrie privée. Cet état de choses augmente encore la confiance des capitalistes qui puisent un nouveau motif de cette confiance dans le droit de contrôle et de surveillance que le gouvernement conserve à l'égard de l'entreprise, en vertu de son intervention.

Deux considérations doivent servir à dissiper les craintes qu'on pourrait concevoir à l'égard du principe de la garantie ; c'est que le gouvernement ou les Chambres qui seraient appelées à accorder cette garantie, ne le feraient qu'après mûr examen, qu'après avoir vérifié tous les calculs par des enquêtes spéciales. En second lieu, la garantie ne prenant cours qu'à partir du jour où les travaux sont achevés, l'État tient en mains une hypothèque non grevée.

Exécuter de nombreux et d'utiles travaux, en doter le pays dans le plus court délai, les établir avec le moins de dépenses possibles pour le trésor, voilà ce qu'il faut atteindre ; voilà ce que l'on atteindra par l'association de l'industrie privée et de l'État, association que la garantie d'intérêt établit.

Jusqu'à ce jour, les grands travaux exécutés par l'État, l'ont été au moyen d'emprunts, et le chemin de fer, à lui seul, a déjà absorbé plus de 125 millions ; cette somme ne sera probablement pas suffisante et 25 millions environ seront encore demandés. Voilà donc fr. 7,500,000 à payer annuellement pour

ce seul service. Ajoutez à cela que ces emprunts coûtent plus de 5 p. %, par les commissions et la différence du prix de rachat pour l'amortissement.

Par la garantie d'intérêt vous emprunterez à 3 p. %, mais sans commission, et vous n'aurez jamais à rembourser le capital. Le gouvernement ne sera même appelé à desservir les intérêts que dans des cas exceptionnels, parce qu'il se sera assuré préalablement des bonnes chances de l'entreprise. En général, nous devons croire, et l'expérience des pays voisins nous le prouve, que cette garantie n'entraîne que rarement le gouvernement à des dépenses, et qu'elle ne sera, en définitive, qu'un appui moral, un stimulant, pour attirer les capitaux privés dans les entreprises des travaux publics.

Nous ne voudrions pas que ce principe d'un *minimum* de garantie fût appliqué d'une manière tellement générale qu'on se reposât sur lui, comme on a fait ailleurs, du soin de fournir les 100 millions pour parfaire nos travaux publics. Rien d'absolu ne doit être admis en ces matières; mais pour faire apprécier plus clairement ce que ce principe de garantie pourrait produire, nous supposons un moment que le complet achèvement de nos travaux lui soit confié.

La garantie d'un *minimum* d'intérêt de 3 p. %, s'appliquerait donc au capital de 100 millions.

Personne ne se refusera d'admettre que, pour la moitié des travaux entrepris, l'intérêt de 3 p. % sera non seulement atteint, mais dépassé, et que l'autre moitié de l'entreprise rapportera, même dans les années malheureuses, au moins 1 p. %. Cette hypothèse ne paraîtra pas exagérée, quand on songe aux précautions dont l'État s'entourera pour s'assurer de l'utilité et de la bonne entente des projets à adopter. Eh bien, dans cette hypothèse le trésor n'interviendra que pour une somme d'un million à l'aide duquel on pourrait espérer sérieusement de compléter notre système de travaux publics.

Par le mode ordinaire d'emprunt, ce million annuel permettrait de faire tout au plus pour vingt millions d'entreprises. Il est essentiel de remarquer que ce million de francs ne devrait pas être renouvelé tous les ans; car, s'il est prudent de se préparer aux éventualités d'années malheureuses, il faut aussi se reposer sur la perspective de temps prospères et, en ce cas, la garantie n'étant pas invoquée, la somme constituée pour ce service pourra constituer une véritable épargne, se grossissant par les intérêts, par les épargnes ultérieures et par les recouvrements des sommes qui auraient pu être avancées. Cette somme formerait en peu d'années un capital très considérable que l'on pourrait employer aux constructions dont l'État aura dû se charger lui-même; car, comme nous l'avons dit déjà, le projet de loi n'entend aucunement exclure l'État des travaux publics, et il est tels travaux d'une nécessité bien généralement reconnue qui ne seront jamais soumissionnés par les Compagnies, parce que les revenus directs à titre de péage, ne seraient pas suffisants pour couvrir la dépense.

Il ne faut pas perdre de vue que les produits indirects grandissant avec le développement des communications, reviennent à l'État sous mille formes différentes et, certes, ces produits s'élèvent à une somme bien plus considérable que

celle qui aurait pu être absorbée par la garantie des travaux qui les auraient amenés.

Objections. — Voici maintenant les objections qui ont été faites.

1° Si l'on adopte ce principe pour une entreprise, il faudra l'adopter pour toutes les autres et l'on sera exposé à garantir les mauvaises comme les bonnes spéculations.

Mais l'État ne prend pas l'engagement de garantir toutes les opérations qui se présenteraient; il sera bien libre de refuser ou d'accorder et, en ce cas, l'opération devra réunir, à de fortes probabilités de réussite, un haut degré d'utilité générale.

D'ailleurs, la garantie ne sera jamais demandée que pour les opérations qui seraient dans ces dernières conditions. La garantie de 3 p. % ne suffirait pas pour attirer les capitaux privés dans une affaire qui n'offrirait qu'un revenu aussi médiocre, alors surtout qu'il n'y a pas de remboursement du capital avancé. Ce serait en quelque sorte un placement viager à 3 p. %. Certes, à ces conditions on ne trouverait pas de preneurs.

2° La garantie étant accordée sur un capital déterminé, celui fixé par les évaluations, qui sont souvent, si pas toujours, en-dessous de la vérité, qu'arrivera-t-il si ce capital se trouve devoir être augmenté de beaucoup? La garantie ne sera-t-elle pas illusoire et l'entreprise pourra-t-elle arriver à bonne fin?

D'abord, les évaluations, devis et plans, auront été minutieusement contrôlés et la garantie ne commence à courir que du jour où les travaux sont achevés; avant cette époque la garantie n'est pas exécutoire, elle n'est qu'un engagement sous condition.

Si le capital devait être augmenté au moyen d'un capital facilement réalisable et que les bénéfices fussent réduits proportionnellement à cette augmentation, il en résulterait la possibilité pour l'État de devoir toucher plus souvent au fonds destiné à la garantie, mais celle-ci ne pourrait, en aucun cas, dépasser le *minimum* déterminé.

D'ailleurs, le gouvernement pourrait aussi reprendre l'entreprise en entier et la continuer pour son compte, moyennant de payer annuellement les 3 p. % garantis sur le premier capital. Il aurait ainsi emprunté ce capital à 3 p. % sans devoir le rembourser autrement que par l'expiration même de la concession.

3° Les actions garanties offrant la même sécurité que les fonds de l'État et de plus l'attrait de l'espérance, l'on crée des valeurs qui pourront nuire au crédit du gouvernement en lui faisant concurrence.

Cette objection a paru d'abord extrêmement sérieuse, car, si elle était fondée, elle porterait une grave atteinte aux ressources financières de l'État; mais il a suffi de l'examiner attentivement pour se convaincre, que si elle n'était pas sans objet, toujours était-elle fort exagérée. (Cette concurrence n'est pas à craindre : 1° parce que les obligations de l'État offrent au rentier un revenu fixe bien supérieur à celui qui serait garanti aux actions et que, pour atteindre au revenu des premières, 5 p. %, le porteur d'actions a des chances aventureuses à courir; il peut aussi ne pas y parvenir et un jour vient où son capital meurt entre ses

mains ; 2^o parce que le rentier de l'État touche ses revenus à jour fixe et n'est soumis à aucun retard, à aucune entrave, tandis que l'actionnaire peut avoir à subir des délais occasionnés par les débats des comptes entre la Compagnie et l'État ; 3^o parce que les obligations de l'État ayant cours sur toutes les places de commerce de l'Europe, le rentier peut les réaliser à volonté ; ce que ne pourrait faire l'actionnaire, la valeur de son titre dépendant de l'état plus ou moins prospère de l'entreprise. Cette appréciation, qui ne peut se faire que sur place, met un obstacle à la transmission de ces valeurs au-dehors.)

4^o Une objection a été faite, mais l'art. 4 du projet de loi y répond suffisamment. On a dit qu'en garantissant un revenu aux actions d'une Compagnie, loin de mettre un frein aux excès de l'agiotage, on ne ferait que livrer au jeu un appât plus certain, en lui donnant une valeur réelle.

Messieurs, l'art. 4 du projet défend de côter à la bourse les actions garanties avant l'entier achèvement des travaux et la mise en activité de l'exploitation. Or, le jeu ne s'exerce que sur les titres cotés, et ces fluctuations brusques et capricieuses de l'agiotage n'ont lieu que sur les actions des entreprises où tout est encore éventuel, où rien ne peut encore servir de base pour déterminer la véritable valeur. Mais, lorsque l'entreprise est terminée, lorsque ses résultats heureux ou malheureux sont connus et permettent d'apprécier cette valeur, le jeu s'arrête et le prix de l'action n'éprouve plus que de légères variations, en raison des chances bonnes ou mauvaises qu'offre l'opération que l'action représente. Elles deviennent alors l'objet de placements sérieux.

Arriver là c'est atteindre le but désiré ; soustraire à l'agiotage les fonds confiés pour l'industrie à l'association, c'est rendre à cette dernière la force dont elle a besoin, en lui méritant la confiance du capitaliste, en la transformant en banquier du petit propriétaire. Réunissant en ses mains les forces de plusieurs, elle pourra reprendre sa grande, sa véritable mission, les travaux d'une haute utilité publique, commencer ceux que réclament l'industrie et le commerce en souffrance et achever les œuvres qu'elle a dû abandonner dans des jours de crise.

La section centrale, après avoir admis le principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, avait à s'occuper des moyens à adopter pour entourer ce principe de toutes les précautions nécessaires afin d'éviter les abus possibles.

La question d'application qui domine toutes les autres est celle de savoir si la garantie devra être accordée directement par le gouvernement, ou bien, si cette garantie ne pourra être concédée qu'en vertu d'une loi.

Déjà ce problème a été posé et discuté, dans cette chambre, lorsqu'il s'est agi de la prise en considération ; vous nous permettrez, Messieurs, de reproduire les arguments employés pour justifier ces deux systèmes.

D'abord, ceux qui veulent laisser cette faculté au gouvernement ont soin d'enfermer cette faculté dans des limites très précises et dans des conditions sévères.

D'après eux, la somme dont le gouvernement pourrait disposer annuellement pour exécuter sa garantie, devrait être limitée, afin de ne pas donner au

gouvernement un blanc-seing dont il pourrait abuser, sollicité qu'il serait par une foule de sociétés que créerait l'appât de la garantie. L'État ne pouvant s'engager au-delà des crédits déterminés par la loi, l'objection tirée de la constitutionalité manque de base. En second lieu, la garantie ne devrait pas porter sur la somme entière à laquelle monterait la dépense effective; cette garantie serait attachée à une somme fixe, formant le capital d'évaluations tel que le gouvernement l'aurait accepté, après une sérieuse expertise. Si on ajoute à ces conditions, celles relatives aux enquêtes spéciales à établir, au contrôle et à la surveillance qu'exercera le corps des ponts et chaussées, il restera démontré que les craintes qu'on avait conçues sont tout au moins exagérées.

Les partisans de la faculté à laisser au gouvernement, d'accorder la garantie d'intérêt dans les limites à fixer dans la loi, soutiennent aussi que les décisions du gouvernement à cause du caractère de haute responsabilité dont ses actes sont revêtus, seront plus à l'abri de la partialité et des erreurs que les décisions des Chambres, dans des affaires administratives.

Sans doute, Messieurs, s'il s'agissait d'adopter le principe de la garantie d'intérêt, d'une manière générale et comme devant dominer tout notre système de travaux publics, il faudrait peut-être confier les applications de ce principe au gouvernement plutôt qu'aux Chambres, dont la lenteur inévitable dans l'expédition des affaires de ce genre découragerait les entreprises, et bientôt les rendrait impossibles. Mais cette lenteur même sera un bien, si la garantie d'intérêt ne doit prendre que sa part limitée dans nos travaux publics, à côté de l'action puissante de l'État qui n'est pas encore épuisée. Les entreprises auxquelles la garantie d'intérêt pourrait être utilement appliquée ne seront pas, dès lors, assez nombreuses pour que l'action des Chambres devienne insuffisante. Il ne faut pas non plus disconvenir que la réserve de ne concéder à chaque entreprise ce droit à la garantie d'intérêt qu'en vertu d'une loi, offre des sûretés que le premier système ne présente pas au même degré.

Ici, tous les inconvénients signalés, tous les abus que l'on craint de voir dériver du principe de la garantie laissé dans la main du gouvernement disparaissent complètement. Le précédent de l'Angleterre et de la France où les applications de la garantie d'intérêt sont faites par des lois spéciales, était de nature à achever de nous déterminer en faveur de ce système.

La section centrale pense donc qu'il est d'une haute utilité de consacrer dans notre législation le principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, destiné à rendre à l'esprit d'association l'activité qu'il a perdue, mais elle est d'avis qu'une loi spéciale doit décider de chaque cas d'application.

L'objection qui a été faite qu'il était inutile d'autoriser, par une loi-principe, les Chambres à faire des lois spéciales, n'a pas touché la majorité de la section centrale.

D'abord les Chambres en adoptant le principe de la garantie d'un *minimum* d'intérêt, auront indiqué au gouvernement une voie nouvelle dans laquelle il entrerait.

En second lieu, cette décision de la législature, réveillant l'esprit d'entre-

prise, va encourager la formation de sociétés pour les travaux publics qui ne tarderont pas de soumettre au gouvernement des projets dont celui-ci examinerait l'utilité et les chances favorables.

« Et puis, il est nécessaire, comme s'exprimaient les auteurs du projet de
 » loi qui nous est soumis, de déterminer, par une loi organique, les limites
 » dans lesquelles le gouvernement devra se renfermer pour faire instruire les
 » demandes de garantie, avant de présenter sous forme de projet de loi spéciale
 » aux Chambres, les conventions qui auraient été provisoirement arrêtées par
 » les parties intéressées. »

Un membre a considéré le principe de la garantie comme dangereux et a dit : « Il vaut mieux abandonner, pour chaque cas, les garanties à la prudence
 » du gouvernement qui agira en cela suivant les circonstances ; malgré les
 » précautions, les enquêtes, etc., il est dangereux et inutile d'offrir *d'avance*
 » un pareil appât ; qu'on attende que des propositions soient faites, et qu'on
 » laisse au gouvernement toute sa liberté d'action pour chaque cas qui se pré-
 » sentera. Ce serait créer une charge nouvelle prématurément. On sait ce qu'on
 » doit penser des enquêtes. La certitude d'obtenir une garantie d'intérêts pourrait
 » exercer de l'influence sur les moyens d'instruction ; on s'habituerait tellement
 » à cette garantie, qu'il ne se ferait plus bientôt aucun ouvrage sans elle ; et alors
 » c'est créer une charge nouvelle qu'on eût pu éviter si on n'avait point adopté
 » la garantie en principe. C'est encourager les entreprises peu prudentes, et bien
 » souvent les enquêtes produisent le résultat qu'on veut d'avance leur donner ,
 » en leur imprimant telle ou telle direction. Le mieux pour le gouvernement
 » et les Chambres c'est de ne point s'engager d'avance ; ce système nuirait à la
 » liberté de la Chambre ; l'expérience a prouvé que lorsqu'il ne s'agit pour elle
 » que de ratifier, elle s'en réfère presque toujours au gouvernement, parce
 » qu'elle suppose qu'il a examiné ; souvent elle n'examine pas elle-même, ou
 » elle n'examine point avec la même attention que si déjà le gouvernement
 » n'avait pas pris d'engagement.

» Elle est toujours très portée à le respecter, à moins que des motifs bien
 » graves n'existent pour le repousser ; elle passe sur bien des choses et des
 » inconvénients, afin de ne pas le contredire, et cela parce que , en le contre-
 » disant en refusant sa ratification, elle craint d'affaiblir encore son autorité.
 » Par ces motifs, il est préférable de n'arrêter aucun principe ; de ne point
 » lui conférer d'avance ce pouvoir discrétionnaire de donner des garanties ;
 » mais de se réserver toute liberté pour juger ; de sorte qu'il faut préférer le
 » système de la présentation d'une loi pour chaque cas.

» Tout ce qu'il y a à faire , c'est de prier le gouvernement de prendre en
 » considération l'idée émise par les honorables membres, mais sans la for-
 » muler en loi, et sans se lier en rien. Mais si l'on consacre le principe pour
 » canaux et chemins de fer, l'on nous demandera ensuite d'établir le même
 » principe pour toutes autres entreprises telles que entreprises industrielles,
 » commerciales et autres ; c'est entrer dans une voie sans fin, et toujours sous
 » prétexte d'utilité publique. »

Les objections se résument en deux points :

1^o Il faut, dit-on, laisser faire le gouvernement, qui pourra prendre l'initiative, et juger des cas et du mode d'assistance à donner aux Compagnies ;

2^o Garantir l'intérêt, c'est donner un appât à l'agiotage, provoquer la création d'associations sans but sérieux, et faire rentrer le pays dans la voie malheureuse où l'imprudence l'a engagé.

Messieurs, poser ainsi l'objection, c'était déjà reconnaître le principe et l'admettre ; mais attendre que le gouvernement en fit de lui-même l'application, c'était ne rien changer à l'État de choses actuel ; depuis dix ans, le gouvernement a cette faculté, mais jamais il n'en a usé.

Établir dès aujourd'hui, par une loi, que l'État prête son concours à l'industrie privée pour les entreprises de travaux publics ;

Déterminer le moyen, la part que l'État y prendra et les conditions qui seront exigées pour mériter le concours ;

Ce n'est pas jeter un appât à l'agiotage, c'est favoriser la formation de sociétés sérieuses, pour l'exécution d'œuvres sérieuses, c'est diriger l'esprit d'entreprise vers l'étude de projets utiles, en déterminant d'avance l'aide qu'ils peuvent espérer du gouvernement, qui ne promet rien, et reste juge du degré d'utilité des projets présentés, et des garanties qu'ils offrent.

L'esprit d'association n'est pas un mal, c'est l'abus qu'il faut craindre et éviter ; or, cet esprit d'association, nous le réveillons, et nous rendons ses abus impossibles. Ils sont impossibles, car, outre les enquêtes ordinaires qui précèdent la mise en concession, il y aura les enquêtes spéciales d'après l'art. 2 de la loi ; puis, viennent le contrôle jaloux du corps des ponts et chaussées, l'instruction générale de l'affaire par le gouvernement qui aura préalablement discuté les conditions avec les parties intéressées, et enfin, la sanction suprême des Chambres et du Roi.

Après de tels débats, de telles épreuves, les erreurs ne sont plus à craindre, les abus ne le sont jamais, et ce n'est pas la peur de les voir naître qui doit faire étouffer l'esprit d'association, qui, avec l'aide de l'État, devient une force créatrice, qui produira de grandes œuvres destinées à concourir à la prospérité nationale.

Vous voyez, Messieurs, que le projet de loi a été, de la part de la section centrale, l'objet d'un examen minutieux et approfondi.

Toutes les sections ont adopté le principe, à l'exception d'une seule, la 4^e ; les motifs qui ont guidé cette dernière, sont exposés plus haut.

La section centrale a cru devoir modifier les art. 1^{er} et 4 du projet, en substituant 4 au lieu de 3 p. %, suivant l'exemple de la France, où il a été jugé nécessaire d'ajouter 1 p. % d'amortissement. D'après le projet, la garantie est bornée au tiers du temps de la concession ; c'était là une condition trop sévère, une garantie insuffisante peut-être.

Il fallait donc, ou prolonger le temps de la garantie, ou augmenter le chiffre

de l'intérêt garanti, en créant un amortissement; la section centrale a préféré ce dernier moyen, en harmonie avec le § 3 qu'elle a ajouté à l'art. 4.

Un membre a proposé une disposition nouvelle, qui fait l'art. 4 actuel; les termes de cette disposition, qui donne au gouvernement la surveillance de tous les actes de la compagnie, sont, pour l'État, de plus fortes garanties. — La loi proposée est modificative de la loi des péages, dont les dispositions générales restent en vigueur.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges, etc.

ARTICLE PREMIER.

Les sociétés concessionnaires, qui exécuteraient à leurs frais, risques et périls, des canaux ou chemins de fer, pourront être admises à demander la garantie par l'État, d'un *minimum* d'intérêt, qui ne pourra excéder 4 p. %; moyennant les conditions ci-après :

ART. 2.

Toute demande de garantie d'intérêt devra être soumise à une enquête spéciale.

ART. 3.

La garantie ne portera que sur le capital reconnu nécessaire, ensuite d'une vérification des projets, par l'administration des ponts et chaussées.

La durée ne pourra jamais excéder le tiers du temps de la concession.

Dans tous les cas, la garantie cessera dès que le capital

employé aura été remboursé par les dividendes de l'entreprise.

ART. 4.

L'exécution des travaux de construction, d'entretien et de réparation, ainsi que les règlements et les comptes d'administration, seront soumis à la surveillance et à l'approbation du gouvernement.

ART. 5.

La garantie ne commencera à courir que du jour de l'achèvement complet des travaux et après la mise en exploitation du canal ou du chemin de fer.

Elle sera exécutoire, toutes les fois que les produits de l'ensemble de l'exploitation ne se seraient pas élevés, dans l'année expirée, à 4 p. % du capital employé à l'entreprise.

Si, après que l'État aurait, à titre de garant, payé tout ou partie du *minimum* d'intérêt, il arrivait que le bénéfice net de l'entreprise vînt à s'élever au-dessus de 4 p. %, l'excédant sera exclusivement employé au remboursement des sommes versées par l'État.

Cette disposition sera applicable à toute la durée de la concession.

ART. 6.

Lorsqu'une demande de garantie d'intérêt aura été instruite conformément à l'enquête prescrite, la convention à passer entre l'État et la société concessionnaire, réglée d'après les conditions générales qui précèdent, sera soumise à la ratification des Chambres.

Mandons et ordonnons, etc.

En proposant d'établir par une loi, la garantie du *minimum* d'intérêt aux entreprises de travaux publics, les auteurs avaient pour but principal de venir en aide à la construction et à l'achèvement du chemin de fer d'entre Sambre-et-Meuse, en faisant à cette entreprise l'application directe et immédiate de la loi projetée; on peut s'en convaincre par la lecture des motifs qui ont servi de base à ce projet. MM. Zoude, Puissant et Séron avaient en vue le rail-way industriel de Charleroy à Vireux, et s'ils ont généralisé leur proposition, c'est uniquement parce qu'ils accordaient le droit d'appliquer la garantie, au gouvernement, qui aurait pu user de ce droit sans délai, selon le vœu clairement émis par les honorables membres; c'est ainsi que, de son côté, l'a compris le district de Charleroy.

Vous connaissez, Messieurs, les nombreuses pétitions qui nous ont été envoyées pendant trois années consécutives, de cette contrée si riche et si

souffrante, pour signaler l'urgence de la discussion du projet de loi sur la garantie d'intérêt. Les pétitions ont été rappelées, ont reçu une force nouvelle, par les députations composées des hommes les plus notables de l'administration, du commerce et de l'industrie du district de Charleroy, députations qui sont venues à diverses reprises, et hier encore, exprimer au Roi, à la Chambre et au Ministère, le vœu général de la contrée, et les hautes espérances qu'elle fondait dans le résultat, pour elle, de la loi de garantie.

Le projet de loi, pour les pétitionnaires, c'est l'autorisation d'achever le chemin de fer d'entre Sambre-et-Meuse, auquel la plus haute importance est attachée.

La section centrale interprétant de la même manière les intentions des auteurs du projet, et convaincue de la nécessité d'achever promptement le chemin de fer commencé, aurait voulu comprendre dans son rapport, la proposition de l'application de la loi à ce chemin, par le même vote; mais elle ne s'y est pas crue autorisée, en l'absence d'un paragraphe dans ce sens, dans le projet de loi qu'elle avait à examiner. Cependant elle croit devoir appeler l'attention de la Chambre et du gouvernement sur les motifs qui ont conduit MM. Zoude, Puissant et Séron, et sur le but qu'ils ont voulu atteindre.

La Belgique possède de riches trésors minéralogiques, des établissements pour le travail du fer et des exploitations houillères, dont elle peut s'enorgueillir, et dans aucun état du continent, l'art des mines et de la métallurgie n'est porté à un plus haut degré; mais les progrès de nos voisins ne nous permettent pas de rester stationnaires, sous peine d'être anéantis. Ils ont compris que l'économie fondamentale en fait de production, est celle des transports, et partout ils ont commencé les chemins de fer par ceux dits : *chemins industriels* (voir l'annexe), et il faut s'étonner de ce qu'en Belgique, pays éminemment manufacturier, on n'ait rien fait encore pour encourager leur établissement, qui appartient par destination à l'industrie privée, à laquelle l'État doit sa participation, pour les revenus qu'il en doit retirer pendant le cours de la concession, et pour l'entière propriété qui doit lui revenir un jour.

Le rapporteur,

DECHAMPS.

Le président,

DE BEHR.

ANNEXE.

Chemins de fer exécutés par l'industrie privée, dans les divers États du continent et en Angleterre.

AUTRICHE.

Le gouvernement autrichien a décrété qu'il accorderait une garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 % aux compagnies qui exécuteraient encore des chemins de fer ; mais tout en déclarant comme chemins de l'État,

- 1° Celui de Vienne à Dresde, par Prague,
- 2° Celui de Vienne à Trieste,
- 3° Celui qui traversera le royaume Lombardo-Vénitien, et
- 4° Celui qui se dirige sur la Bavière.

Il a décidé que des privilèges déjà accordés à des compagnies, pour parties de ces grandes lignes, seront maintenus, et que, là où ne se présenteraient pas de compagnies, les travaux seraient exécutés aux frais de l'État.

En Autriche, l'engouement pour les chemins de fer est si universel et si progressif, que le gouvernement et les habitants ont réuni tous leurs efforts et toutes leurs ressources pour en hâter la construction.

En conséquence, l'industrie privée a exécuté par des compagnies particulières :

Chemin de fer (industriel) de Budeweiss à Lintz et de Lintz à Gmünden.

(C'est le premier chemin de fer exécuté sur le continent.)

Il a 36 lieues (1) de longueur ; a été exécuté *par une société d'actionnaires*,
au capital de. fr. 6,350,000

Il est spécialement destiné aux transports des marchandises vers le Danube.

(1) Toutes les lieues indiquées dans ce document, sont de 5,000 mètres.

La 1^{re} section, de Budeweiss à Lintz, a 24 lieues et la 2^e section, de Lintz à Gmunden, est de 12 lieues.

La traction s'y fait par chevaux.

Chemin de fer de Vienne à Bochnia (près Cracovie), dit de l'Empereur Ferdinand ou du Nord.

Il a 99 lieues de longueur; il est à double voie jusqu'à Gaenserndorf; 17,000 ouvriers y ont été constamment occupés. La société d'actionnaires pour son exécution a fourni le capital de fr. 35,700,000

Chemin de fer de Vienne à Raab.

Il a 35 lieues de longueur; il a été concédé pour 25 ans au baron De Sina; sera achevé en 1842; est exécuté par une société d'actionnaires qui s'est constituée au capital de fr. 36,000,000

Le jour où les actions de ce chemin furent émises, le concours et l'impatience des souscripteurs furent si grands que 200 agents de police, un bataillon de grenadiers et un détachement de cheveu-légers ne purent contenir la foule qui se pressait aux portes du baron De Sina.

AUTRICHE ET RUSSIE.

Chemin de fer de Vienne à Odessa.

Cette entreprise gigantesque est donnée en concession exclusive pour 100 ans à des capitalistes de Brody et de Lemberg qui ont commencé à faire des acquisitions de terrains; à l'expiration de la concession, ce chemin fera retour aux deux gouvernements de l'Autriche et de la Russie.

RUSSIE.

L'empire russe ressent moins vivement que d'autres pays la nécessité des chemins de fer. La surface du sol que la neige aplanit pendant de longs hivers, offre des moyens faciles de communication qui équivalent, en quelque sorte,

aux chemins de fer; considération qui pourra peut-être en restreindre le nombre dans cet empire.

Chemin de fer (industriel) de Varsovie à la frontière autrichienne.

Il a 52 lieues de longueur; est concédé à une *Compagnie d'actionnaires*; s'exécute avec des capitaux anglais.

L'empereur a garanti 4 p. % d'intérêt aux concessionnaires.

Ce chemin sera achevé en 1842 et coûtera fr. 13,300,000

Il est tout *industriel*, et son service spécial est le transport des marchandises d'un poids présumé de 400,000 tonnes; ces marchandises sont : le fer, la houille, le sel, les grains, les bois, le zinc, les pierres de taille, la chaux, les eaux-de-vie, etc., etc. Dans l'évaluation des produits on n'a tenu aucun compte du transport des voyageurs.

Chemin de fer de St-Pétersbourg à Tsarskoé-Sélo et à Pawłowsk.

Il a 5 $\frac{1}{2}$ lieues de longueur. *L'industrie privée* qui l'a exécuté a reçu en prêt des deniers de la couronne, des sommes considérables dont le remboursement s'opère. Il offre à la compagnie des résultats avantageux. Il a été livré à la circulation en avril 1838. Son exécution a coûté . . fr. 5,860,000

Chemin de fer de St-Pétersbourg à Moscou.

Longueur de 120 lieues. Son exécution est confiée à *une société de capitalistes étrangers*. Sa dépense est évaluée à quatre cents millions de roubles de papier (le rouble de papier vaut un peu plus d'un franc) soit plus de : fr. 400,000,000

Sa construction va commencer bientôt. Il a été proposé aux maîtres de forges de la Russie de leur accorder pour la fourniture des rails 20 p. % de plus que le prix demandé par les Anglais.

Ce chemin de fer, qui présente de grandes difficultés pour franchir les monts Valdai, aura un embranchement vers Ribinsk sur le Volga, et liera ainsi St-Pétersbourg à la Perse et à tout l'Orient.

PRUSSE.

Pour affermir et resserrer de plus en plus les liens fédéraux établis depuis 1815 entre les divers États de l'Allemagne ; pour donner plus de durée et de stabilité au nouveau système d'union douanière (le Zollverein) ; pour parvenir à une fusion plus complète qu'amèneront de fréquentes relations entre les populations allemandes ; pour faire fleurir son commerce et lui procurer de nombreux éléments de prospérité par de nouveaux et importants moyens de communication, la Prusse aura, dans peu d'années, des chemins de fer qui lieront ses provinces rhénanes avec la mer du Nord, à Hambourg, et avec la mer Baltique, à Stettin. La Prusse fera franchir à ses waggons, les distances qui séparent Mémel de Cologne ; et, par le réseau Prusso-Saxon qui sera continué de Dresde à Vienne (ou au Danube), ses relations commerciales s'étendront jusqu'aux contrées de l'Orient qui bordent la Mer Noire. C'est cependant à l'industrie privée que la Prusse, la Saxe, la Bavière et le Hanovre confient l'exécution des grandes lignes de fer en assurant à des sociétés d'actionnaires une garantie d'intérêt de 4 p. o/o.

Chemin de fer de Berlin à Potsdam.

Sa longueur est de 5 lieues ; a été exécuté par une société d'actionnaires et a coûté fr. 5,098,600

Il est à deux voies ; il présente une circulation annuelle de 600,000 voyageurs. Ses actions sont cotées à une forte prime et se sont élevées de 100 à 128 $\frac{1}{2}$.

Chemin de fer de Berlin à Stettin.

Sa longueur est de 15 $\frac{1}{2}$ lieues ; construit par une société d'actionnaires, constituée au capital de fr. 9,271,400

Son exécution est poussée avec vigueur. Commencé en 1839, il sera terminé dans le courant de cette année ou au commencement de 1843. Il est d'une très grande importance en ce qu'il met le Nord de l'association des douanes en relation avec la Mer Baltique.

Chemin de fer d'Eupeu à Cologne.

Sa longueur est de 16 lieues. Il s'exécute par une société d'actionnaires au capital de fr. 16,650,000

Cette ligne qui sera livrée sans doute cette année à la circulation sur toute son étendue, a été construite au milieu des montagnes du Rhin ; elle présente d'immenses difficultés : les deux tunnels de Kœnigsdorf et de Nirm ont un développement de plus de 3,000 mètres.

Le pont sur la Roer a 65 mètres. d'ouverture, et deux autres grands ponts de 30 à 35 mètres.

Chemin de fer de Berlin à la frontière de Saxe, dit de Berlin-Anhalt.

Sa longueur est de 28 lieues ; son exécution a eu lieu par une société d'actionnaires au capital de fr. 15,540,000

Il a été ouvert à la circulation le 10 septembre 1841.

Le gouvernement a avancé à la société exécutante fr. 1,500,000, à intérêt de 4 p. o/o, avec renonciation à tout dividende.

L'établissement du commerce maritime a pris pour fr. 3,000,000 d'actions.

Le duc d'Anhalt-Kothen a fait don à la société : 1^o de 150 arpents de son terrain domanial, et 2^o de tout le bois nécessaire à la pose des rails et à la construction des ponts.

Ce chemin de fer est à une voie. Les actions se sont élevées de 100 à 104 $\frac{1}{2}$.

Chemin de fer de Berlin à Francfort-sur-l'Oder.

Sa longueur est de 14 lieues. Une société d'actionnaires qui le construit s'est formée au capital de fr. 8,140,000

Il est d'une très grande importance commerciale.

Les transports de marchandises se feront la nuit au moyen de chevaux.

Commencé en mai 1841, il sera probablement terminé à la fin de 1842.

Chemin de fer de Dusseldorf à Elberfeld.

Sa longueur est de 5 lieues ; il a été construit par une société d'actionnaires.

Chemin de fer de Breslau aux frontières de Gallicie et de Cracovie.

Sa longueur est de 44 lieues. Une compagnie d'actionnaires l'exécute pour le montant du devis estimé à fr. 7,000,000

Il a été commencé en 1840. Le terrain de la ligne du parcours est on ne peut plus favorable, et ne présente qu'une seule inégalité de pente un peu marquée.

Chemin de fer du Rhin au Weser ou de Cologne à Minden.

Sa longueur est de 47 $\frac{1}{2}$ lieues. Une compagnie d'actionnaires, assurée des secours et de l'appui du gouvernement, l'exécute ; elle s'est constituée au capital de fr. 21,640,000

Les travaux sont en pleine activité depuis le mois de mars 1841.

Chemin de fer de Magdebourg à Leipzig.

Sa longueur est de 19 $\frac{1}{2}$ lieues. Il a été exécuté par une compagnie d'actionnaires. Il est construit à double voie. Il a été livré à la circulation le 15 novembre 1840.

Cette ligne qui est très fréquentée, donne pour les actionnaires les résultats les plus satisfaisants, les actions s'étant élevées de 100 à 110 $\frac{3}{4}$.

**ROYAUME DE SAXE, ÉTATS DE LA SAXE GRAND-DUCALE ET DUCALE,
ET DUCHÉ DE SAXE-ALTENBOURG.**

Les États de la Saxe, le grand-duché de Saxe-Weimar, et les duchés de Saxe-Meiningen et de Saxe-Cobourg-Gotha, ont fait une convention relative à la jonction des chemins de fer du Nord avec le Sud, et de l'Est avec l'Ouest de l'Allemagne.

L'établissement de ces deux chemins de jonction est réservé à une compagnie d'actionnaires, à laquelle ces gouvernements s'engagent à tenir compte de ce que ces chemins pourront rapporter de moins que 3 p. $\frac{0}{10}$, et ils lui assurent en outre de très grands avantages.

Chemin de fer de Leipzig à Dresde.

Sa longueur est de 21 $\frac{1}{2}$ lieues. Il a été construit par une société d'actionnaires. Il a deux voies, dont la seconde a été terminée en septembre 1840. Il a été très rapidement exécuté.

Sa recette a été en 1840 de	fr. 1,702,895
Et ses frais d'exploitation et d'entretien de	919,535
	<hr/>
L'excédant de la recette en 1840, s'élevant à	fr. 783,360

a été employé à payer les intérêts des actions, l'intérêt de l'emprunt qui a été contracté par la société et l'amortissement.

Chemin de fer d'Eisenach à Halle, et d'Eisenach à Meiningen aux frontières de Bavière.

Le grand-duc de Saxe-Weimar, et les ducs de Saxe-Meiningen et de Saxe-Cobourg-Gotha, ont garanti *aux compagnies d'actionnaires* qui exécutent ces deux routes de jonction un intérêt de 3 p. %, en leur assurant aussi de très grands avantages.

Chemin de fer de Leipzig aux frontières de Bavière à Hof.

Sa longueur est de 21 lieues. Ce chemin passant par Altenbourg, Plauen, etc., a été commencé en 1841 et doit être achevé en 1847. Une compagnie particulière, dont les actions ont été rapidement placées, s'est formée pour son exécution au capital de fr. 22,200,000

Les trois quarts de cette somme sont fournis par les actionnaires, et un quart par le royaume de Saxe et le duché de Saxe-Altenbourg qui paient l'intérêt à 4 p. % des fonds nécessaires à l'exécution, et qui renoncent à leur part de dividende jusqu'à ce que le bénéfice s'élève à 4 p. %.

BAVIÈRE.

Chemin de Munich à Augsbourg.

Sa longueur est de 12 $\frac{2}{3}$ lieues. Il a été construit par *une société d'actionnaires*, et a coûté fr. 9,015,000 y compris une partie du matériel. Il a été ouvert dans tout son parcours, le 1^{er} octobre 1840.

Ses actions sont très recherchées.

Sur une partie de la ligne de ce chemin, on a affermi un terrain marécageux au moyen d'une espèce de pilotis en béton (mélange de cailloux et d'argile),

placé en échiquier, et enfoncé successivement comme le serait un pilotis de bois.

Chemin de fer de Nuremberg à Furth.

Sa longueur est de une lieue et demie. Une compagnie d'actionnaires l'a exécuté, et il a coûté avec l'achat du matériel fr. 359,844

Il a été livré à la circulation le 7 décembre 1836.

Ses dépenses d'exploitation de tout genre n'ayant été que de 46 p. % de la recette brute, les actionnaires ont reçu plus de 17 p. % par action de 100 fl., après déduction de 10 p. % mis en réserve. Enfin, les actions de 105 se sont élevées à 397

HANOVRE ET DUCHÉ DE BRUNSWICK.

Chemins de fer de Hanovre à Brunswick et à Celle, et de Hanovre à Brême.

Par son décret du 10 janvier 1842, le gouvernement hanovrien a déclaré que les intérêts des fonds nécessaires à l'exécution de ces deux chemins seraient garantis par l'État. Pour le dernier, la moitié des intérêts sera garantie par le sénat de la ville de Brême.

Ces lignes, qui se réuniront à Leherse, près de Hanovre, établiront des communications non seulement entre les villes de Hambourg, Hildesheim, Celle et Brunswick, mais encore avec Magdebourg, Leipzig, Dresde, Berlin, d'un côté; et de l'autre, avec le Nord, par Celle et Hambourg; avec l'Ouest, par Hanovre, vers Brême et Minden; et enfin avec le Sud, par Hildesheim.

GRAND-DUCHÉ DE MECKLENBOURG-SCHWERIN.

Les États de ce duché ont autorisé une souscription par actions, pour obtenir le capital nécessaire à l'exécution de deux chemins de fer, l'un de Wismar à Boitzenburg, et l'autre pour la partie qui lie celui de Berlin à Hambourg et qui touche le territoire de Mecklenbourg.

VILLE LIBRE DE FRANCFORT.*Chemin de fer de Francfort-sur-le-Mein à Wiesbaden.*

Sa longueur est de 7 lieues ; il a été construit *par une société d'actionnaires* ;
il a coûté fr. 7,000,000

Ses actions qui sont de 250 florins, ont donné un dividende de $16 \frac{5}{4}$ p. $\%$,
et elles se sont élevées de 100 à $368 \frac{1}{2}$.

Ce chemin est un des mieux établis qu'il y ait en Allemagne.

VILLE ANSÉATIQUE DE HAMBOURG.*Chemin de fer de Hambourg à Bergedorf.*

Sa longueur est de 3 lieues ; il se construit *par une compagnie d'actionnaires*, au capital de fr. 2,875,000

Il sera achevé sous très peu de temps, s'il ne l'est déjà.

Cette ligne, qui est le commencement du chemin de fer entre Hambourg et Berlin, en est la partie dont l'exécution exige les plus grands frais. Lorsque toute la ligne du parcours entre ces deux villes sera achevée, Berlin deviendra l'entrepôt du commerce de la mer du Nord à la Baltique.

HOLLANDE.*Chemin de fer d'Amsterdam à Arnheim et à Haurlem.*

Ces deux lignes sont construites *par des compagnies particulières* auxquelles le gouvernement a procuré les fonds nécessaires au moyen d'un emprunt à $4 \frac{1}{2}$ p. $\%$, hypothéqué sur les revenus de ces chemins, et garanti par la caisse particulière du roi. *Il en résulte que le roi a garanti aux actionnaires un minimum d'intérêt de $4 \frac{1}{2}$ p. $\%$.*

L'emprunt contracté est de fr. 19,047,600

Il pourra être porté au double : 1° pour l'exécution du rail-way d'Utrecht à Rotterdam, estimé à fr. 12,698,400
et 2° pour créer un fonds supplémentaire de 6,340,200

On comprend que les obligations de cet emprunt, formant les actions de l'entreprise, ont été cotées avec une forte prime, puisque, avec un revenu certain de $4\frac{1}{2}$ p. ‰, elles donnent droit en outre à un partage de dividendes éventuels et à une bonification de 4 p. ‰, en cas de rachat pour l'amortissement, rachat que le sort désigne. (Arrêtés-lois des 1^{er} et 12 mai 1838.)

ITALIE.

Chemin de fer de Naples à Castellamare et Nocera.

Sa longueur est de 9 lieues; il est exécuté *par une compagnie d'actionnaires* au capital nécessaire à sa construction, de fr. 12,500,000

ANGLETERRE.

C'est de 1830 que date l'enthousiasme des Anglais pour les chemins de fer. Le plus important, qui existait alors depuis 1825, et le premier qu'on y avait construit, était le rail-way *industriel* de Stockton à Darlington dont les actions jouissent aujourd'hui d'une prime de 150 p. ‰; il sert à transporter les houilles d'Aucklan vers le port de Stockton.

Mais peu d'années ensuite, *et dès 1837*, l'Angleterre possédait :

	140	lieues de chemins de fer <i>achevées</i> ,
	110	id. <i>en construction</i> ,
Et	272	id. <i>étaient concédées</i> .
	<hr/>	
	522	lieues.

Le tout s'exécutant par les soins de *l'industrie privée* qui a formé bon nombre de sociétés d'actionnaires pour la réunion de capitaux considérables. Entre autres nous citerons ceux nécessaires à la construction des quatre lignes de Londres à Bristol, de Londres à Birmingham, de Birmingham à Manchester et à Liverpool et de Liverpool à Manchester, dont le développement total est de 120 lieues, et qui se sont élevés à une somme de fr. 278,500,000.

En 1838, le chemin de fer d'Edimbourg à Glasgow a été concédé; *dans la même année*, plusieurs autres ont été livrés à la circulation, et plus particulièrement ceux :

De Scheffield à Rotterham,	longueur de	2	$\frac{1}{2}$	lieues.
De Newcastle à Carlisle,	»	19	»	
De North-Union,	»	7	»	
De Londres à Birmingham,	»	36	»	

En Angleterre, les chambres législatives font tous leurs efforts pour seconder

les compagnies particulières; non seulement elles leur donnent une grande latitude d'action, non seulement elles se gardent de les entourer de conditions et de pénalités écrasantes, prises en défiance de l'intérêt privé, mais des bills d'amendement (c'est ainsi qu'on les appelle), ayant pour but d'autoriser des accroissements de capitaux, des émissions d'actions, des rectifications de tracés, des modifications de tarifs, etc., etc., sont présentés chaque année au vote du parlement anglais. C'est ainsi que 70 bills de cette nature ont été adoptés; savoir :

Dans les sessions de 1836	4
Id.	1837 24
Id.	1838 16
Id.	1839 26

L'Angleterre a eu aussi ses moments de crise, d'hésitation, contre-coup inévitable des excès de l'enthousiasme; mais aujourd'hui l'expérience a fixé la valeur de ces sortes d'entreprises; la majeure partie des chemins de fer anglais, de quelque importance, se négocient avec des primes fort avantageuses. Tels sont ceux de

Londres à Bristol, dont la prime est de 20 p. ^o / _o .		
Manchester à Leeds,	id.	36 »
Chester à Berkenhead,	id.	50 »
Londres à Birmingham,	id.	91 »
Liverpool à Manchester,	id.	100 »
Grande-Jonction,	id.	104 »
Stockton à Darlington,	id.	150 »

Et cependant l'État a prêté à la compagnie du chemin de fer de Grande-Jonction fr. 12,500,000, qu'elle lui rembourse par une émission d'actions, ce qui est loin, comme on le voit, de jeter sur celles-ci la moindre défaveur. L'État a fait d'autres prêts plus considérables encore, dont il sera parlé plus loin.

Rail-way (industriel) de Stockton à Darlington.

(C'est le premier chemin qu'on ait construit en Angleterre.)

Sa longueur est de 12 $\frac{1}{2}$ lieues. Construit d'abord à une voie, ce qui devint insuffisant par l'importance croissante des transports de houille, on en posa une deuxième en 1831. La traction sur ce rail-way, qui a des pentes très fortes, s'y fait au moyen de locomotives, de machines fixes et de chevaux. Il a pour but spécial de conduire les houilles d'Aucklan vers le port de Stockton, d'où il ramène les waggons à vide à Darlington sur la totalité de son parcours.

Les concessionnaires réalisent chaque année de très forts dividendes, et les actions émises à 100 liv. sterl. valent aujourd'hui 250 liv. sterl.

Ce rail-way, commencé en 1821 et achevé en 1825, a été construit dans la

prévision satisfaisante d'un transport de 100,000 tonnes de houille par année ; et , en 1832, 7 ans après son ouverture , ce transport était annuellement de 500,000 tonnes de houille.

Chemin de fer de Londres à Birmingham.

Sa longueur est de 36 lieues ; il a été concédé à *une société par actions* qui en a confié l'exécution à l'habile ingénieur Stéphenon ; il a coûté fr. 125,000,000, y compris fr. 3,895,000 pour le matériel. Il donne 7 p. % d'intérêt, et ses actions jouissent d'une prime de 91 p. %.

L'appui de l'État pour cette entreprise est des plus remarquables : la compagnie concessionnaire avait émis pour fr. 115,000,000 d'actions ; comme l'appel d'un aussi fort capital aurait pu gêner les souscripteurs , et avilir les actions , elle ne leur fit la demande que de fr. 65,000,000 , et l'État lui a prêté d'une part fr. 55,000,000 sur la garantie des souscripteurs , et de l'autre fr. 15,000,000 à titre de prêt simple.

Chemin de fer de Liverpool à Manchester.

Sa longueur est de 12 lieues ; il a été concédé à *une société d'actionnaires*, et exécuté par les soins de l'ingénieur Rennie. La dépense réelle et totale de sa construction , y compris le matériel , a été de fr. 34,000,000

Le revenu net de ce chemin est de 9 p. % par an et ses actions gagnent 100 p. % de prime.

L'État a prêté à la compagnie concessionnaire *le tiers* du capital ci-dessus qu'elle lui a remboursé par des émissions d'actions.

FRANCE.

La France possède maintenant 190 lieues de chemins de fer dont 65 sont en construction ; ils ont été exécutés jusqu'à présent par l'industrie privée , à l'exception des 5 $\frac{1}{2}$ lieues de parcours de Lille et de Valenciennes à la frontière de Belgique.

On vient de discuter aux chambres législatives , la part que prendra l'État à la construction des grandes lignes nécessaires aux intérêts généraux , politiques , stratégiques , agricoles et commerciaux , qui doivent sillonner la France de l'Est à l'Ouest , du Midi au Nord , et qui relieront entre eux les ports de mer du premier ordre et les principales villes de ce royaume.

L'industrie privée, d'après la loi récemment adoptée, est appelée à fournir ses capitaux pour exécuter une partie de ces immenses travaux.

La France n'a eu jusqu'ici que des lignes sans liaison ; et celles qui sont à portée de sa capitale ne sont dirigées que vers un but de promenade et d'agrément, à l'exception cependant des chemins de fer de Paris à Rouen et de Paris à Orléans. L'État a garanti pour celui-ci l'intérêt à 4 p. $\frac{0}{10}$ à la société d'actionnaires qui s'est formée pour son exécution. Ce puissant appui a produit un heureux effet, et les résultats qu'on en attendait n'ont pas été trompeurs.

Ce sera donc aux chambres législatives à décider si l'application de ce système n'est pas celui qui convient le mieux pour éviter au trésor français des sacrifices considérables, système que préconisent des hommes d'un grand talent et d'un haut mérite.

Enfin, si la France a montré jusqu'à cette heure peu d'empressement à exécuter ses grandes lignes de chemins de fer, on voit aujourd'hui surgir une louable surexcitation, et les communes, les villes, les arrondissements, les départements voter des fonds, s'imposer extraordinairement, faire l'offre de terrains, de souscriptions d'actions, de garanties d'intérêts, et de prestations en nature, telles que coupes extraordinaires de forêts, etc., etc. ; actes patriotiques auxquels les organes de la presse ont donné un salutaire retentissement et qui ne tarderont sans doute pas à porter leurs fruits.

Chemin de fer de Paris à St-Germain.

Sa longueur est de $3 \frac{2}{5}$ lieues. Une compagnie particulière à laquelle il a été concédé pour 99 ans, l'a exécuté, y compris l'achat du matériel, pour une somme de fr. 12,250,000

Il a un tunnel de 1,158 mètr. et deux grands ponts sur la Seine. La concession est du 9 juillet 1835 ; il a été inauguré le 26 août 1837.

Avant cette époque 330,000 voyageurs circulaient annuellement entre Paris et St-Germain. Cette circulation, qui a augmenté, est aujourd'hui dans le rapport de 1 à 3.

Chemin de fer de Paris à Versailles (rive droite).

Sa longueur depuis Asnières (où est la bifurcation de celui de St-Germain), est de $3 \frac{5}{8}$ lieues. Il a été concédé à M. Rotschild et le capital mis en actions. La dépense de construction, matériel y compris, est de . . . fr. 13,500,000

D'Asnières à Versailles, ce chemin à une rampe ascendante continue de 5 millimètres par mètre.

Chemin de fer de Paris à Versailles (rive gauche).

Sa longueur est de $3 \frac{1}{3}$ lieues. Il a été concédé à M. Fould, et son capital mis en actions. La dépense de construction avec le matériel s'élève à fr. 15,000,000

Il est tracé sur un terrain fort accidenté et suit une pente continue de 4 millimètres par mètre.

Chemin de fer de Strasbourg à Bâle.

Sa longueur est de 28 lieues. Il est concédé pour 70 ans à une compagnie particulière qui l'a fait exécuter à forfait, le matériel compris, pour une somme de fr. 40,000,000

Chemin de fer de Mulhouse à Thann.

Sa longueur est de $3 \frac{4}{5}$ lieues; il est concédé à une compagnie qui l'a fait exécuter à forfait pour une somme de. fr. 1,400,000

Chemin de fer de Montpellier au port de Cette.

Sa longueur est de $5 \frac{1}{2}$ lieues. Une société particulière en a obtenu la concession pendant 99 ans et l'a exécuté, y compris l'achat du matériel, pour une somme de. fr. 3,000,000

Il est à une seule voie dans toute sa longueur.

Chemin de fer de la Grand'Combes à Alais.

Sa longueur est de $3 \frac{1}{4}$ lieues; il a été concédé en 1836 à une compagnie, pour 99 ans. La dépense est estimée s'élever à fr. 2,000,000

Il a une pente *maximâ* de 5 millimètres.

Chemin de fer d'Alais à Beaucaire, par Nisme.

Sa longueur est de $13\frac{1}{5}$ lieues; il a été concédé en 1833, à perpétuité, à une société d'actionnaires qui le fait exécuter par marché à forfait, au prix de fr. 8,000,000

Chemin de fer de Bordeaux au port de La Teste.

Sa longueur est de $10\frac{1}{5}$ lieues; il a été concédé pour 34 ans, en 1837, à une société d'actionnaires qui l'a fait construire à forfait pour fr. 4,600,000
Il est établi à une seule voie.

Chemin de fer d'Épinac au canal de Bourgogne.

Sa longueur est de $5\frac{3}{5}$ lieues; il a été concédé en 1830 à une compagnie particulière qui l'a exécuté pour une somme de fr. 1,450,000
Il est à simple voie.

Chemin de fer de Montbrison à Montrond.

Sa longueur est de 3 lieues; une société particulière, qui en a la concession, l'a exécuté pour fr. 250,000
Il est établi dans le système américain sur un des accotements de la route départementale de Lyon à Montbrison.

LIGNES INDUSTRIELLES ET D'EXPLOITATION DE MINES.

Rail-way (industriel) de St-Étienne à Andrézieux.

(C'est le premier chemin de fer qu'on ait construit en France.)

Sa longueur est de $3\frac{2}{3}$ lieues (18,500 mètres); une société par actions, à laquelle il a été concédé le 26 février 1823, l'a exécuté pour fr. 2,087,000

L'ouverture de ce chemin a eu lieu le 1^{er} juin 1828.

Il transporte annuellement 300,000 tonnes de houille; il est à une seule voie; il a des pentes variées qui s'élèvent jusqu'à 0^m,0158, et des courbes de 50 à 200 mètres. Il offre aux actionnaires un dividende de 10 p. c.

Rail-way (industriel) de St-Étienne à Roanne.

Sa longueur est de 13 $\frac{2}{5}$ lieues (67,000 mèr.). Une compagnie d'actionnaires, à laquelle il a été concédé, l'a exécuté pour une somme de . . . fr. 7,210,000

Il a été achevé en mars 1833. L'approbation de son tracé a été donnée le 23 juillet 1830. Ses rails sont en fer forgé et pèsent 13 kil. par mètre.

Ce chemin de fer a des tranchées à travers des masses porphyriques de 10. de 13 et de 17 mèr.; il a des remblais qui vont jusqu'à 17 et 21 mèr.; il a plusieurs plans inclinés.

Sa destination spéciale est le transport des houilles de St-Étienne à Roanne, sur la Loire. Ce transport est de plus de 100,000 tonnes annuellement.

Rail-way (industriel) de St-Étienne à Lyon.

Sa longueur est de 11 $\frac{3}{5}$ lieues (58,000 mèr.). Il a été exécuté par une société d'actionnaires, qui en a obtenu la concession. Il a coûté, son matériel compris, une somme de . . . , fr. 15,350,000

Il est à deux voies; il a plus de 2,500 mèr. de tunnels; il rachète une pente de 343^m,30. Il a un grand pont en pierre sur la Saône à Lyon.

Il a été livré à la circulation le 3 avril 1832; l'approbation de la concession avait eu lieu le 4 juillet 1827. Il a pour principal but le transport des houilles. Mais on y a établi un service de voyageurs sur lequel on ne comptait pas, et qui a reçu une augmentation très sensible :

En 1832 le nombre des voyageurs a été par jour de	400
De 1832 à 1834 id. id.	480
En 1835 id. id.	525
De 1835 à 1839 id. est resté stationnaire	»
En 1839 id. a été par jour de	740

Les produits nets de ce rail-way se sont élevés à 4 $\frac{1}{2}$ p. % en 1835, et à 8 p. % en 1838.

Rail-way (industriel) de St-Vaast à Denain et à Abscon.

Sa longueur est de $2\frac{3}{5}$ lieues (13,840 mèl.); il est concédé pour 99 ans à la compagnie des Mines d'Anzin, qui l'a exécuté pour une somme de 2,759,000. Il est construit à une seule voie. Sa pente *maximé* est de 6 millimètres.

