ENCORE CINQ LETTRES

SUR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

ENCORE CINQ LETTRES

SUR LES

CHEMINS DE FER

DE

L'ÉTAT BELGE,

par J. MALOU,

SÉNATEUR.

RÉPLIQUE A M. **.

Extrait du Moniteur des Intérêts matériels
(d'octobre 1867).

BRUXELLES,
IMPRIMERIE ET LITHOGRAPHIE DE E. GUYOT,
rue de Pachéco, 12.

1867.

ENCORE CINQ LETTRES

SUR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

ONZIÈME LETTRE.

Bruxelles, le 1er octobre 1867.

Monsieur,

J'avais espéré, je l'avoue, qu'un chevalier courtois viendrait me combattre, visière levée. — Illusion perdue... j'ai à répondre à un anonyme.

L'esprit de la Constitution, l'art. 340 du Code civil et le Code de la civilité me font croire qu'en fait d'articles non signés, la recherche de la paternité est interdite. Pour moi, cet incognito n'a point d'inconvénients ; il en présente pour d'autres et surtout pour le public juge du camp.

Ainsi, quelques amis m'ont dit et écrit : M. Deux-Etoiles est le Ministre des travaux publics en personne. J'ai répondu : Distinguons. Selon M. de Buffon, le style c'est l'homme (*ex ungue leonem*) : une haute collaboration, qui semble parfois se trahir, a pu ne pas faire défaut à l'auteur ou gérant responsable ; mais il y a un auteur ou gérant responsable...

D'autres m'ont dit : M. ** est l'interprète des opinions des fonctionnaires supérieurs des chemins de fer

de l'Etat. — Je les ai formellement détrompés. Que l'honorable Ministre soit de son avis, qu'il y persiste avec conviction, je n'en doute pas; qu'il prépare ou médite de nouvelles réformes de nos recettes nettes, c'est à la rigueur possible, puisqu'on nous annonce le complément du tarif des voyageurs ; mais, parmi les praticiens, en Belgique et à l'étranger, il est seul ou à peu près seul de son avis. Je suis convaincu que les hommes distingués et dévoués qui dirigent nos chemins de fer de l'Etat partagent en grande partie mes opinions, qu'ils déplorent comme moi beaucoup de choses accomplies, et surtout celles qui se passent en 1867: ils ont le sentiment de la responsabilité morale, cet amour du devoir, ce désir du succès qui sont les ressorts de l'administration; ils doivent voir avec tristesse quel avenir on prépare à nos chemins de fer. Aucun ne consentirait à écrire contre ses idées ou à plaider les circonstances atténuantes.

Je remercie l'honorable anonyme des paroles flatteuses qu'il m'adresse; je ne suis ni ému, ni fâché des choses moins aimables que je rencontre çà et là. Le miel est de lui; les quelques gouttes de fiel, je veux le croire, sont d'un autre. Je rends hommage aux efforts héroïques qu'il a faits, souvent avec talent, pour tirer d'une cause désespérée tout le parti possible.

Ma réplique (que vos lecteurs se rassurent) n'aura pas, à beaucoup près, la moitié de l'étendue des lettres de M. **.

Il y a deux manières de discuter: l'une aborde de front les arguments, les culbute ou du moins les ébranle; l'autre tourbillonne à l'entour, s'attache à de petits détails secondaires et s'arrête avant d'avoir dit un mot de l'objet réel et sérieux du débat. La première méthode peut convaincre ou persuader; la deuxième, selon les grâces ou l'absence de grâces du style, peut amuser ou ennuyer, mais sans autre résultat quelconque. Il y a quelques années, cela s'appelait *la papillonne*.

Ainsi, je propose que désormais les changements de tarifs soient décrétés par arrêtés royaux délibérés en conseil

des ministres et contresignés par les Ministres des travaux publics et des Finances. Après avoir répandu un déluge de mots sur un désert d'idées, votre correspondant ne s'explique pas sur cette proposition formelle et motivée. L'admet-il ou la repousse-t-il, et pourquoi? Nous l'ignorons, vous et moi : c'est pourtant ce qu'il importe de savoir : il a oublié d'éclairer sa lanterne magique.

Dans le long et non moins inutile exposé historique des prorogations des pouvoirs du Gouvernement, il a bien voulu citer quelques paroles que j'ai dites en 1853. Certaines gens en Belgique sont au comble du bonheur quand ils peuvent exhumer un lopin de discours, un bout de phrase pour en faire ressortir une contradiction réelle ou supposée : sans examiner laquelle de deux opinions contradictoires est fondée, ils semblent admettre que toutes deux sont fausses, et triomphent. Il n'y a pas de quoi dans le cas présent. J'engageais, en 1853, M. Van Hoorebeke à augmenter les recettes de l'Etat; je donne, en 1867, les mêmes conseils à son successeur. Mais M. Van Hoorebeke n'avait pas supprimé le pouvoir royal ; il ne révolutionnait pas les tarifs par simples arrêtés ministériels; il provoquait l'arrêté royal du 8 juin 1853, porté par Sa Majesté après avoir entendu le Conseil des chemins de fer. On lit dans le rapport au Roi : « D'après les calculs les mieux établis, on est » en droit de compter sur une augmentation de recette de » 1,200,000 francs environ sur le produit actuel du trans- » port des marchandises. J'ai aussi la conviction que les » mesures proposées n'auront point pour effet de peser sur » l'industrie, ni d'altérer en rien les transactions commer- » ciales. — En terminant cet exposé, je crois devoir faire » connaître à Votre Majesté que les dispositions qui pré- » cèdent ont été formulées sur l'avis conforme du Conseil » consultatif institué auprès de mon département. » (Pasinomie, p. 224 et s. 1853.)

Le péage le plus bas, pour les grosses marchandises, était alors de 6 centimes par tonne-kilomètre, et d'un accord unanime (votre humble serviteur compris) on le relevait encore en créant une classe à 8 centimes. Sous le

régime de ces tarifs, la recette totale des marchandises s'est accrue de 58 p. c. en quelques années, sans que l'industrie ou le commerce aient souffert ; on réalisait de ce chef, en 1860, environ 6 1/2 millions de recette brute de plus qu'en 1853.

Je suis très-reconnaissant envers M. ** ; je le remercie beaucoup de m'avoir rappelé ce précédent de 1853.

Alors on n'appliquait donc plus l'arrêté de 1840 contenant sous-délégation conditionnelle du pouvoir royal. Cet arrêté n'a été invoqué ou plutôt évoqué qu'à partir de 1860. En supposant que cette sous-délégation existe encore (et je ne le crois pas), il s'agirait de savoir si le Ministre aurait le droit, abstraction faite de l'idée de convenance, de décréter, sans l'intervention du Roi, des tarifs complets qui durent et restent permanents. Une explication catégorique sur ce point peut être utile : tout le reste est de la logomachie sans portée.

On nous dit, il est vrai, que les ukases ministériels sont provisoires, puisque l'arrêté de 1840 y est visé, mais qu'ils peuvent durer des années et indéfiniment. Vos lecteurs, voyant cela, se seront demandé si l'on se moquait d'eux.

En provoquant l'institution sérieuse d'un comité consultatif, je savais bien qu'il existe dans l'Almanach royal et dans quelques arrêtés un conseil d'administration divisé en cinq sections correspondant à peu près aux divers services. Je demande l'institution d'un conseil unique et complet que le Ministre soit tenu de consulter. On évite avec soin de nous apprendre si le conseil d'administration a été appelé à émettre son avis sur chaque réforme ou expérimentation, et, en cas d'affirmative, quelle a été l'opinion de la majorité de ce conseil complet. Cette réponse directe, seule concluante, est aussi la seule qu'on ne donne pas. Je n'interroge pas M. ** à cet égard; il suffira, à la première occasion opportune, de prier le Ministre de communiquer au Sénat les rapports de son conseil d'administration (si conseil il y a). Aucune objection ne pourra être faite contre cette motion. En effet, récemment, au Corps législatif de France (séance du 22 juillet 1867), un député a lu

des extraits textuels d'un rapport adressé à notre Ministre par un fonctionnaire de son département, et ce député a déclaré tenir ce document de l'obligeance de M. le Ministre des travaux publics de Belgique. Il est impossible de supposer que le Ministre soit moins obligeant pour le Sénat belge qu'il ne l'a été pour un membre du Corps législatif de France.

La deuxième lettre de M. ** est intitulée : *Les deux systèmes.*

J'ai répété à satiété, sous toutes les formes, l'idée fondamentale. A la fin de ma huitième lettre, je disais : « Je ne demande pas que l'Etat belge, exploitant de chemins de fer, se montre âpre au gain, uniquement préoccupé du bénéfice; j'admettrais même, au besoin, que l'utilité eût chez lui, pour certains cas spéciaux, une part un peu plus grande que dans les conseils d'une Compagnie; mais je ne crois pas qu'il puisse tout sacrifier ou tout subordonner à la pensée, d'ailleurs très-généreuse, de répandre des bienfaits en infligeant volontairement des pertes plus ou moins considérables au Trésor public, qui est le patrimoine de tous. »

Voici en quels termes on travestit ma pensée : « Selon M. Malou, le but suprême à atteindre par l'Etat, comme il est poursuivi par les Compagnies, c'est le produit net le plus élevé possible. L'accroissement du mouvement ne vient qu'en ordre singulièrement secondaire; il est indifférent, s'il n'est pas nuisible. »

Je n'accuse ni l'intelligence, ni même la bonne foi de mon contradicteur. Cette caricature de mon opinion est faite sans doute par défaut de mémoire ou par l'une de ces distractions qui sont l'apanage des grands hommes et des grands écrivains. Je demande pardon à vos lecteurs d'avoir reproduit au moins six fois la même pensée, et à M. ** de ne l'avoir guère reproduite que six fois.

Nous sommes parfaitement d'accord sur la définition du système opposé. On sacrifie de gaîté de cœur quelques millions de revenu annuel, avec l'espoir de les récupérer un jour; on ajoute stoïquement que, si cet espoir ne se

réalise pas dans deux ou trois ans, c'est que l'expérimentation n'aura pas réussi et qu'en tous cas le pays s'en trouvera bien. — Merci.

J'ai désiré savoir quel secret on prétend dérober à l'avenir par ces expérimentations. On me répond que les règles scientifiques font défaut pour reconnaître où se trouve la compensation entre le déficit créé par la réduction des taxes et l'augmentation de recette provoquée par l'augmentation du mouvement; en d'autres termes, que l'expérience seule peut prouver dans quels cas une augmentation de recette brute compense une réduction de recette nette. Majestueux brouillis d'idées. Tâchons d'élucider ceci.

Je suppose que l'Etat transporte un million de tonnes produisant en moyenne 4 francs, occasionnant fr. 2-50 de dépenses (62 1/2 p. c. de la recette brute), laissant ainsi un produit net de fr. 1-50. L'Etat belge se dit (et faut-il être l'Etat belge pour se dire de pareilles choses?) : Réduisons les taxes de 40 p. c. et attendons de l'expérience, puisque les règles scientifiques me font défaut (et on le voit bien), quels seront les résultats.

Un exploitant vulgaire, un simple spéculateur, ou même un élève de quatrième, ferait ce calcul-ci : Au lieu de 4 francs, je ne recevrai plus que fr. 2-40; je continuerai à dépenser fr. 2-50; je perdrai ainsi 10 centimes par tonne. Loin de compenser le déficit de recette nette par l'accroissement de recette brute, chaque million de tonnes en plus augmentera de cent mille francs mes pertes directes.

Les règles scientifiques et l'expérience s'accordent, en effet, pour ne point appliquer encore à l'exploitation des chemins de fer la célèbre plaisanterie : Je perds sur chaque unité, mais je me retrouverai sur la quantité ; du moins cette réforme-là n'est pas décrétée jusqu'à présent par arrêté ministériel. Le sera-t-elle un jour? *Chi lo sa ?*

Mon exploitant vulgaire ou mon élève de quatrième, appliquant le même calcul à d'autres hypothèses, constaterait, avant toute expérimentation, que l'Etat belge, faisant une réduction de 30 p. c., récupérerait son produit net par

le mouvement, quand le mouvement serait quintuplé; quand il serait plus que doublé, si la réduction est de 20 p. c., et ainsi de suite.

Est-ce clair, cette fois? J'espère qu'on ne soutiendra plus la nécessité des expérimentations, «quoi qu'en dise M. Malou et quoi qu'en pensent ses Compagnies. »

Je croyais avoir défini assez nettement et assez souvent, pour n'avoir plus besoin d'y revenir, comment les Compagnies s'attachent avec succès à multiplier les services d'utilité publique qu'elles sont appelées à rendre au profit de tous, le leur compris. Vos lecteurs, j'en suis certain, auront aisément discerné l'idée vraie et complète suivie partout, de l'idée fausse et incomplète mise en pratique par l'Etat belge seul. Je me réfère aussi à leur appréciation, quant à l'ensemble de mon travail; j'ai eu surtout en vue la prospérité des finances de l'Etat, et pourrais dédaigner des assertions telles que celle-ci : « M. Malou ne vise qu'aux gros dividendes. » Tous les contribuables belges sont intéressés à ce que leurs dividendes ne s'évanouissent pas; les 400 millions engagés dans les chemins concédés ne sont pas non plus une misérable bagatelle. Ruiner à la fois l'Etat et les particuliers qui, sur la foi publique, ont consacré leurs épargnes à des entreprises d'utilité générale, et représenter ensuite les Compagnies comme des monopoles avides, presque odieux, c'est vraiment trop; il faudrait opter.

Les actionnaires d'une Compagnie dont j'ai l'honneur d'être le président depuis quinze ans n'ayant reçu, grâce aux réformes, ni gros, ni petit dividende pour 1866, m'ont demandé à l'assemblée générale si leurs capitaux produiraient un intérêt pour 1867 ; j'ai été forcé de répondre : je n'en sais rien, ayez la bonté de poser la question à M. le Ministre des travaux publics; sans les expérimentations que vous connaissez, vous auriez un intérêt convenable.

Cette Compagnie est, dans la zone industrielle de Charleroi, plus réellement et plus largement utile que l'Etat-Providence. Pour les transports à petite distance, élément principal du prix de revient, elle a, par ses cahiers des

charges, accepté des prix très-bas, comptant comme compensation sur les prix rémunérateurs alors établis pour les parcours plus longs.

L'Etat, après avoir supprimé en fait ces compensations, maintient lui-même des taxes démesurément élevées sur les transports vraiment industriels, et puis, par ordre ou d'office, seul ou avec une haute collaboration, on vient malmener les Compagnies et opposer à leur avide égoïsme la magnanimité de l'Etat. Est-il donc écrit au livre des destins que ceux qui, pour le moment, agissent ou parlent au nom de l'Etat belge exploitant de chemins de fer, feront et diront tout à rebours?

Quant aux voyageurs, mes Compagnies pratiquent largement le régime démocratique et rationnel suivi partout; le succès a dépassé leur attente comme mouvement et comme recette nette tout à la fois; les billets de faveur pour l'ouvrier, le villageois, etc., forment aujourd'hui 30 p. c. du nombre total; mais mes Compagnies, qui vont étendre encore ce système, ne veulent plus s'associer au régime aristocratique non moins qu'original de l'Etat belge, qui sacrifie la recette au profit presque exclusif des riches.

Un journal quotidien officieux a exprimé à ce sujet de vifs regrets et m'attribue cette résolution comme adversaire décidé des bas tarifs. M. ** déplore aussi, dans sa huitième lettre, que le Grand-Central ait adhéré et ne veuille plus adhérer au tarif de l'Etat, double décision, selon lui, fort inopportune. Nous avons unanimement reconnu, d'après les faits constatés, que l'expérience était complète et concluante, quant à nous; que cela nous coûterait environ 400,000 francs de recette par an, au profit des voyageurs aisés, et nous avons pensé que si le Ministre des travaux publics, avec l'assentiment tacite de son collègue des finances, peut drainer les caisses de l'Etat, nous ne pouvons pas drainer celles de nos actionnaires avec l'espoir qu'elles se rempliront un jour; nous ne pouvons pas non plus leur dire : « Si vos caisses vides ne se remplissent pas dans deux ou trois ans, c'est que l'expérimentation n'aura point réussi, et, en tout cas, vous vous en

trouverez bien. » Il n'y a possibilité de tenir ce langage qu'à la condition d'être un grand personnage officiel s'adressant au bon public belge tout entier ; il serait peu goûté dans une assemblée d'actionnaires.

Voici mon opinion personnelle sur les tarifs. Je suis partisan décidé des tarifs raisonnables, adversaire des tarifs absurdes; j'abaisserais certaines taxes, j'en relèverais d'autres, si j'avais assez de force de reins pour remettre sur la voie la locomotive de l'Etat qui a déraillé. Lorsqu'on aura institué l'enquête que je provoque, je demanderai la faveur d'être entendu et d'exposer comment, en substituant aux ruineuses erreurs qui existent aujourd'hui le système adopté partout ailleurs, on peut rendre les chemins de fer plus utiles et plus productifs sans léser sensiblement personne et au profit de tous.

Mais l'Etat, nous dit-on, ne veut pas descendre au rang de simple spéculateur; il a pour mission de répandre des bienfaits. C'est une petite manie excusable parce qu'elle procède, sinon d'une tête forte, au moins d'un bon cœur. Peut-être un jour, quand l'Etat belge aura comblé la mesure des bienfaits qu'il répand à profusion, chaque jour, s'il faut l'en croire, sur toutes les industries, sans exception ni distinction, se rappellera-t-il que l'industrie des chemins de fer a droit aussi à sa providentielle sollicitude; que les industriels actionnaires de chemins de fer sont, par son fait, moins heureux que la plupart des autres ; qu'il en est beaucoup dont le budget, par le contre-coup des expérimentations, est encore plus en déroute que le budget de la Belgique — et ce n'est pas peu dire.

Talleyrand, s'il revenait, et s'il avait à juger notre magnifique politique en fait de chemins de fer, redirait le mot connu : C'est pis qu'un crime, c'est une faute.

DOUZIÈME LETTRE.

Bruxelles, le 7 octobre 1867.

Monsieur,

J'ai promis de me rendre aux bonnes raisons; je veux tenir parole.

J'ai eu tort d'attribuer, d'une manière trop exclusive, à la réduction exagérée des tarifs, l'amoindrissement considérable et reconnu du produit net. Votre correspondant prouve très-longuement et très-bien qu'on a fait, au grand détriment du susdit produit net, beaucoup d'autres réformes ou expérimentations, j'allais dire quelques autres sottises; mais je retire le mot.

Nous sommes d'accord : mon tort est réparé.

En recherchant, d'après les résultats de 1865, lorsque peu de faits relatifs à 1867 étaient connus, s'il est probable que, pour l'année courante, les prévisions de l'Etat se réalisent, j'ai eu tort aussi de défalquer d'une part un million de produits extraordinaires (les 4/5 à peu près), tandis que, d'autre part, ces produits sont compris. C'est là le fameux million que vous savez, et sur lequel on revient de nouveau à deux reprises dans le résumé (1). Ce tort est grave, irréparable. Pour l'atténuer, j'immole sans regret ce calcul de probabilités.

(1) Mon soigneux correcteur d'additions (chose assez piquante à noter) se trompe de cent mille francs au moment même où il vient de s'écrier : Eh bien, faites l'addition ! (Point d'exclamation) Il ne lui reste, dit-il, que 3 656,000 fr., lorsqu'il déduit un million de 4,756,000 fr. Je regrette de ne pouvoir être de son avis. Peut-être préludait-il ainsi aux fantaisies arithmétiques.

J'ai encore d'autres motifs d'y renoncer. Depuis lors, des faits nouveaux ont été publiés; j'ai refait deux fois ce calcul sur des bases plus certaines. Je recommande à M.** les notes pages 31 et 82 de la brochure dont je lui ai envoyé un exemplaire, avec l'espoir qu'il le lirait. Mes doutes sur les probabilités se sont fortifiés à mesure que les réalités se révèlent; mais, pour couper court à un débat oiseux, en dehors de la question, je renonce à mes doutes, j'immole encore spontanément ces deux calculs de probabilités; je veux croire, d'une foi robuste, bien que ma raison rebelle me dise le contraire, que l'Etat obtiendra pour sa part, sous le régime des tarifs actuels, une recette brute de 38 millions en 1867 et de 39 millions en 1868. Cela étant passé à la dignité d'article de foi, aura-t-on en 1867 plus de 13,604,580 fr. et en 1868 plus de 13,672,260 fr. de produit net? Avait-on en 1862, par une exploitation beaucoup moins étendue, 15,648,850 fr.? Telles sont les questions réelles à discuter et dont on ne dit mot.

D'après la progression moyenne des recettes brutes et du produit net de 1857 à 1862, j'ai conjecturé qu'en 1868 nous aurions obtenu, sans les expérimentations de tout genre, environ 21 millions de produit net; mon honorable contradicteur dépense énormément d'encre et de papier pour prouver, en définitive, que nous n'aurions pas ces 21 millions; il s'abstient, comme d'habitude, de rien préciser et de dire combien, à son avis, il faudrait défalquer. Il y a là une ou deux bonnes raisons au milieu de beaucoup d'autres; parmi ces dernières, une des plus mauvaises est la citation de la ligne de Mons à Manage, dont les recettes sont acquises à l'Etat depuis le 1er août 1857, c'est-à-dire pendant toute la période sur laquelle on discute. Quoi qu'il en soit, je ferai, en l'honneur des bonnes raisons, une concession très-exagérée: je supposerai, si l'on veut, que la progression normale, constatée de 1857 à 1862, eût été réduite à moitié pour les années suivantes, si les *experimenta* n'avaient empoisonné celles-ci. Dans cette hypothèse, l'Etat aurait, en 1868, un

produit net de 18 millions 600,000 fr. au lieu de 13 millions 600,000 fr.; et les réformes causeraient aux contribuables belges seulement une perte de cinq millions de revenu net annuel ; c'est déjà un beau denier.

J'ai donné les motifs qui me font croire à la possibilité de continuer, en ne faisant que des réformes raisonnables, à exploiter à 46 p. c. de la recette brute : je n'y reviens plus. Le tantième n'est augmenté ni pour le Nord français ni pour les autres compagnies libres et intelligentes qui n'ont pas, comme la plupart des compagnies belges, été horriblement victimées par les *experimenta* d'autrui.

Ce tantième, je le sais et je le répète, se calcule à deux points de vue, comme compte d'exploitation proprement dit et comme compte du Trésor. Je me suis toujours attaché à bien établir cette distinction. L'Etat recevant par exemple 41 1/2 millions, dont 3 1/2 pour les compagnies, l'exploitation comme telle se ferait à 58 et une fraction pour cent. Dans le même cas, le trésor dépense 64 p. c. de ce qu'il reçoit pour son compte.

Mon siége, dit-on, était fait d'avance. Voici comment j'ai procédé selon mon habitude en ces matières. Avant d'écrire un mot ou de me former une idée, je compile patiemment dans des tableaux numériques tous les faits à étudier ; je traduis ensuite les principaux chiffres par des lignes sur des tableaux graphiques. Si je vois que des lignes qui devraient avoir un certain parallélisme font des soubresauts, ont des points d'intersection ; que le produit net total et le produit moyen par tonne embarquée dégringolent d'une façon anormale, tandis que le mouvement s'accroît, mais beaucoup plus que la recette brute; que l'accroissement des dépenses absorbe à peu près les excédants de recette, je me mets à la recherche des causes d'après les effets ; je me dis : il y a là-dessous quelque expérimentation, faute, erreur ou réforme.

S'il existe une méthode meilleure, plus certaine et plus consciencieuse de rechercher la vérité noyée dans l'océan des chiffres officiels, M. ** m'obligera beaucoup en me l'indiquant.

« M. Malou, dit-il, réserve les pompes funèbres pour le convoi qui doit mener prochainement le railway de l'Etat à sa dernière demeure. »

Ma pensée a été mal comprise, je vais l'exprimer sous une autre forme pour répondre de mon mieux à cette tentative de plaisanterie suivie d'un commencement d'exécution, mais qui manque son effet par des circonstances indépendantes de la volonté de l'auteur.

Un homme jouissant d'une santé florissante a eu la mauvaise chance d'accepter les soins d'un de ces médecins immortalisés par Molière. En vertu du *faciamus experimentum,* ou pour corriger les humeurs peccantes, ce docteur lui administre force drogues malsaines, le purge et le repurge, saigne et resaigne; l'homme est amaigri et malade; mais sa constitution est robuste, encore inaltérée; il n'est pas en danger de mort par suite du traitement inhumain qu'il subit depuis longtemps; il pourrait même supporter pis sans périr. Qu'il change de médecin, ou plutôt (et je le préfère ainsi) que son médecin change d'idées; des toniques, un traitement rationnel, un régime fortifiant lui rendront bientôt sa vigueur première.

Venons au chapitre des fantaisies arithmétiques (4e lettre). J'ai peu de goût pour les déclamations et moins encore pour les salades de chiffres embrouillés à plaisir. La grosse caisse d'un Fontanarose criant à tort et à travers : erreur par-ci, erreur par-là, erreur monumentale, cinq erreurs sur cinq chiffres, etc., puis finissant par ne rien prouver du tout, n'est pas l'instrument favori de vos lecteurs, habitués aux choses nettes et précises. La toilette ample et tapageuse des arguments ne dissimule pas leur maigreur.

Je rétablirai simplement les faits.

J'ai copié dans les comptes-rendus des chemins de fer deux chiffres; je n'en tire qu'une conséquence incontestable, à savoir que si l'on déduit 186,642,963 francs de 224,661,380, la différence est de 38,018,417, somme égale à l'augmentation du compte de premier établissement de 1857 à 1865.

J'ai copié de même dans la situation du Trésor deux chiffres :

Dépenses extraordinaires en 1866. . . . . fr.	15,221,925
Crédits votés pour le chemin de fer	28,774,974

Je me suis abstenu de rechercher les éléments de ces chiffres ou de les décomposer ; je les ai pris comme le Gouvernement les donne et j'aurais commis cinq erreurs ? Sans appeler les Ministres en garantie, ce qui serait inutile, il suffit de montrer comment M. ** raisonne ou plutôt.... déclame pour trouver des erreurs imaginaires.

Voici les deux plus grosses :

1° Parmi les crédits votés, M. Malou comprend par erreur cinq millions alloués pour Bruxelles à Châtelineau. — Selon M. **, un crédit voté n'est pas un crédit voté.

2° Les dépenses extraordinaires de 1866 sont exagérées de 1,095,720 francs.

M. Malou, par erreur, « a accepté sans vérification les détails d'une récapitulation fautive dont l'auteur doit être au Ministère des finances. »

Je prie votre correspondant de lire ma troisième lettre et de prendre aussi la peine de consulter la brochure que je lui ai envoyée (avec l'espoir qu'il la lirait) ; j'ai répété trois fois, dans cette lettre et pages 89 et 93 de la brochure, que j'avais copié le chiffre des dépenses extraordinaires de 1866, soit 15,221,925 fr., dans la situation du Trésor distribuée aux Chambres, mais que les détails me manquaient.

A qui pourra-t-on se fier désormais en Belgique si le Ministre des finances lui-même n'est plus infaillible ? Laissant passer un bout de l'oreille officielle, votre correspondant redresse donc la prétendue erreur du Ministre des finances. Moi je ne prends parti ni pour l'un ni pour l'autre ; je souhaite même que cette indiscrétion ne soulève pas de question de cabinet, ne crée ou n'augmente pas des causes de dissentiment entre ces Messieurs.

Le reste est de la même force : prétendue erreur d'addition, sans citer les chiffres auxquels elle se rapporterait

(M.** a un faible, une affection particulière pour les erreurs d'addition, c'est une fantaisie inoffensive qu'il faut lui passer). — Vesdre et Mandel qui n'ont rien à faire ici — double emploi qui serait le fait de l'administration. Et à la suite de tout ce pauvre embrouillis de chiffres, la phrase triomphale : cinq erreurs sur cinq chiffres ! (Point d'exclamation.)

L'imagination de votre correspondant l'égare ; il imite trop Pindare.

Quant à la valeur des rails et accessoires, il fait subir à vos lecteurs, et je les plains, une colonne et demie de cavillations, de rectifications et de digressions, et conclut, sans rien préciser, que l'écart entre la valeur de ces objets et la somme pour laquelle ils sont dans le compte de premier établissement n'est pas de 12,300,000 fr. J'avais d'avance rendu superflues toutes ces amplifications, en prouvant que l'écart serait encore de 8,855,000 fr., si l'on forçait tous les prix.

On pouvait me donner sur ce point une réponse plausible. Présumant beaucoup du bon sens des défenseurs du système, je m'attendais à ceci : « Les rails ont coûté plus de 170 fr. par tonne; on les a portés au prix de revient. » A la bonne heure. Cela explique la chose, sans toutefois la justifier ; seulement il est fâcheux que je doive moi-même indiquer cette excuse.

M.** se rendra très-utile aux intérêts de l'industrie belge, s'il veut bien faire commander par le Ministre quelques milliers de tonnes de rails avec accessoires au prix minimum que j'indique. Les établissements pour lesquels j'accepte ferme n'auront jamais fait meilleure affaire avec l'Etat. Cette offre positive répond directement aux interminables dissertations sur le coût d'un mètre de voie.

A raison de l'âge des rails, j'aurais au moins un million de dépréciation à ajouter si je ne craignais d'ennuyer à mon tour vos lecteurs par des calculs de détail qui, en définitive, n'aboutissent à rien de sérieux quant au résultat d'ensemble.

Comme compensation, on cite notamment la plus-value

si considérable qu'ont acquise les terrains incorporés dans la voie ferrée. Vraiment ! si un habitant de la lune tombé sur notre planète me disait cela, je n'en serais pas surpris : mais mon étonnement est grand lorsqu'un homme de ce monde-ci me le dit. Des terrains en longues bandes, bouleversés, déblayés ou remblayés, empierrés ou ensablés, ont subi une moins-value considérable : une de mes compagnies en a fait l'expérience ; elle n'a pu vendre qu'à la moitié du prix d'achat des terrains d'un tracé abandonné traversant une grande propriété ; le surplus est à peu près invendable.

Un consciencieux inventaire déciderait ce point et beaucoup d'autres ; mais votre correspondant ne veut pas d'inventaire ; ce serait, à son avis, chose de pure curiosité. Les Chambres et le public belge qui paye ne doivent pas, à l'égard du chemin de fer, avoir ce vilain défaut qui perdit la mère du genre humain. Passons encore à M. ** cette fantaisie... non arithmétique.

J'ai donné plusieurs fois les raisons qui me font considérer comme une aberration le tarif à un centime par tonne-kilomètre après 15 lieues, pour certaines catégories de marchandises ; j'ai de nouveau précisé mon opinion dans l'édition in-8° de mes lettres (notes, p. 39) ; je ne veux pas reproduire ici environ le quart de ces dix lettres pour justifier mes appréciations.

On accumule péniblement les chiffres, les subtilités et les phrases ; on sue d'ahan pour établir que l'Etat n'est jamais en perte. Cette preuve fût-elle fournie d'une manière claire et péremptoire, on n'aurait fait encore que le cinquième de la besogne ; il resterait à démontrer : 1° que le système de l'Etat belge, unique dans le monde, réalise l'idée complète qui, dans le reste de l'univers, sert de base à l'exploitation des chemins de fer ; 2° que l'énorme sacrifice de recette nette, au lieu d'être en grande partie inutile, est impérieusement nécessaire dans tous les cas ; 3° que les avantages sont proportionnés aux sacrifices ; 4° que les largesses du Trésor public sont réparties entre tous les citoyens au prorata de leurs contributions.

Votre correspondant m'avait demandé de ne point l'interrompre; j'ai déféré à ce vœu; mais il a négligé, et je le regrette pour lui, d'adresser la même prière à son cher et excellent Ministre. Peu de temps après ce flamboyant panégyrique du péage à un centime, paraît à l'improviste un arrêté ministériel qui, interrompant d'une façon assez désagréable le panégyriste, réforme partiellement les réformes en fixant des *minima*, c'est-à-dire en opérant un véritable déclassement et une augmentation de taxes. Le nombre des privilégiés sera restreint, il est vrai; mais c'est un premier pas dans la voie de la réaction. Espérons que la louable intention d'améliorer un peu notre malheureux produit net se réalisera.

Au surplus, la méthode suivie par M. ** dans le débat sur le péage à un centime est invariablement la même. Après avoir épilogué sur des points secondaires, broutilles de la discussion, il arrive à la formule stéréotypée : autant d'erreurs que de chiffres.

Il a la générosité de renforcer mon argument en disant que la dépense du train-kilomètre pour marchandises est plus forte que celle du train pour voyageurs. Je le remercie, bien que j'eusse pris moi-même ce soin par la note, p. 37, de la brochure qu'il paraît avoir oublié de lire.

Prenons çà et là des spécimens de ce système de cavillation stérile et insignifiante.

Admettant, comme charge moyenne utile d'un train, 120 tonnes de marchandises, je constate que le coût du transport d'une tonne à un kilomètre serait, en moyenne, d'un centime 88 millimes. — M.** me répond gravement: « Que deviendrait la moyenne de 1 c. 88 si la charge du » train dépassait 120 tonnes ? Il y a des trains qui com- » prennent 60 voitures. (Ici un triomphal point d'exclama- » tion.) En second lieu, parmi les 120 tonnes supposées, » combien y en a-t-il qui font exactement le même trajet » que le train ? Coûtent-elles toutes également la même » somme ? »

Je prends la charge *moyenne* d'un train ; on me dit qu'il y a des trains plus chargés: je raisonne *charge moyenne du*

train-kilomètre ; on me dit que les marchandises ne font pas toutes le même trajet que le train et ne coûtent pas toutes *également* la même somme. Il s'agit d'une moyenne que l'on ne discute même pas, et l'on me demande si chacune des quantités qui concourent à la former est égale à cette moyenne même.

J'apprends avec plaisir qu'il y a des trains de 60 voitures (chargées sans doute, car, sans cela, ce serait un non-sens); je n'avais pas si bonne opinion de nos locomotives et mon opinion sera partagée par les hommes pratiques, votre correspondant ne paraît pas être du nombre de ceux-ci. Mais l'objection au sujet de laquelle il s'exclame ne signifie rien s'il y a aussi des trains de moins de dix voitures. Encore une fois, il s'agit d'une *charge moyenne utile*. Le chiffre de 120 tonnes est-il trop fort ou trop faible et pourquoi? C'est là ce qu'il fallait discuter.

Autre exemple. Mêlant hors de tout propos les voyageurs aux marchandises pour justifier le péage à un centime, M.** s'écrie : « Que dirait M. Malou si je lui montrais » des parties du trajet pour lesquelles on ne perçoit rien? » Ouvrez le livret, etc. » Suit un long paragraphe terminé par l'inévitable point d'exclamation.

Je dis que c'est l'une des excentricités inexcusables du tarif des voyageurs; que l'Etat, transportant pour rien, dépense plus qu'il ne reçoit; qu'une grosse faute ne justifie pas une faute plus grosse. Disant cela, je crois exprimer un axiome de bon sens.

En terminant sa quatrième lettre, votre correspondant m'accuse d'avoir modifié un texte officiel par une version inexacte, ajoutant que mon esprit et mon habileté ne seront jamais à bout d'arguments.

Je prends cela dans le sens parlementaire. Voici le texte officiel : « En ce qui touche la houille, les briquettes et la » tourbe (réunies), les résultats sont plus frappants encore: » ils révèlent, en effet, une augmentation proportionnelle » de moins de 6 p. c., quant aux transports qui n'ont pas » été au delà de 15 lieues, et une augmentation de » 45.45 p. c., quant aux expéditions qui ont dépassé cette

» distance. En 1864, il n'avait été fait aucun transport de » coke au delà de 26 lieues, et en 1865 plus de 2,000 » tonnes de ce combustible ont été confiées au chemin de » fer de l'Etat pour fournir un parcours compris entre » 27 et 45 lieues. La houille ne sortait pas d'une zone de » 45 lieues : en 1865, on en a compté 13,000 tonnes qui » sont sorties de ce rayon, pour aller, en partie, à la » 51e lieue de distance. »..... Après avoir reconnu une diminution quant aux pavés, etc., on conclut en ces termes: « Ces résultats prouvent que les mesures prises par l'ad- » ministration ont conduit au but en vue duquel elles ont » été décrétées, et confirment pleinement les prévisions qui » ont présidé à l'agencement des nouvelles taxes. »

Voici maintenant ma version : « Aussi, en constatant les premiers résultats (du nouveau tarif), se vante-t-on, avec beaucoup de satisfaction, que, grâce à ce tarif, 2,000 tonnes de coke ont franchi la zone de 27 lieues, et 13,000 tonnes de houille celle de 45 lieues, jusqu'alors infranchissables. Cette satisfaction m'étonne ; le résultat est bien mince, et, si je ne me trompe, il coûte horriblement cher. »

Ma version est-elle exacte, fidèle? Tous ceux qui savent lire et comprendre répondront affirmativement. Comme toujours, M.** déplace la question, en ne parlant que du rapport pour cent. Selon ses expressions, il a été tout bouleversé, tout ahuri de mon calcul sur le pour cent. Qu'il se calme et que l'équilibre de ses sens troublés se rétablisse. C'est mon vœu le plus sincère.

TREIZIÈME LETTRE.

Bruxelles, le 10 octobre 1867.

Monsieur,

Malgré son étendue, la cinquième lettre, intitulée : *Macédoine, ou un peu de tout*, me paraît contenir en réalité peu de chose.

Selon Bescherelle, le mot macédoine a deux acceptions. En art culinaire, « c'est un mets composé de toutes sortes de légumes ou de différents fruits. Au sens figuré et familier, c'est un ouvrage de littérature où se trouvent réunies et mêlées des pièces de différents genres, tant en prose qu'en vers et disparates; — se prend souvent en mauvaise part. »

Je m'efforcerai, en répliquant, de ne point servir à vos lecteurs un mets littéraire auquel puisse s'appliquer cette définition.

Je me serais certainement abstenu de mentionner pour simple mémoire l'art. 55 de la loi de comptabilité, si j'avais pu prévoir que cette inoffensive mention attirerait sur la tête de vos lecteurs (qui n'en peuvent mais et à qui je présente mes humbles excuses) à peu près deux colonnes de copie expliquant tant bien que mal pourquoi et comment cette disposition n'est pas exécutée, et l'accord établi entre MM. les Ministres pour ne la point exécuter.

Nous apprenons néanmoins, à ce propos, que ces Messieurs sont aussi d'accord sur les expérimentations et sur toutes les questions imaginables et que *fort vraisemblablement* (sic) le Ministre des travaux publics, étant en son

hôtel, a écrit lui-même la phrase insérée par le Ministre des finances dans un document parlementaire.

Ces nouvelles à sensation auront vivement impressionné le public : les diplomates auront tous, dans la soirée, expédié des dépêches à leurs gouvernements. L'Europe est avertie. La Belgique, qui ne s'en doutait pas, sait maintenant que le Ministre des finances est enchanté de voir son produit net en grande partie évanoui, et qu'il accepte, pour ses exposés aux Chambres, les phrases écrites par son collègue.

Je ne crois pas, au reste, que le contenu de la cinquième lettre soit conforme à l'étiquette. La manière de disserter et de sophistiquer me paraît, au contraire, d'une monotonie désespérante : Assertions vagues et sans preuves, amplifications à côté de la question, petites chicanes sans portée, je passe tout cela, pour m'arrêter seulement à quelques points qui pourraient, à la rigueur, être considérés comme ayant une certaine valeur.

Le premier concerne la prospérité croissante.....

Cette prospérité, selon l'auteur, résulte de ce qu'en 1865 le chemin de fer de l'État a donné 200,000 fr. de *bénéfice* de plus qu'en 1862.

Ce serait assurément, s'il était réel, un succès modeste. De 1857 à 1862, ce bénéfice s'était élevé de 3,413,000 fr. à 8,587,000 fr., augmentation : plus de cinq millions.

Dans la partie la plus romanesque des comptes rendus annuels, le *bénéfice*, appelé parfois *boni* en langue officielle, est le solde à porter à un compte fictif établi entre le Trésor public et le chemin de fer. Cherchant à élucider les questions et non à les embrouiller, je n'ai pas cru devoir disserter sur ce qu'on appelle le *bénéfice* ou *boni ;* je n'ai parlé que du compte d'exploitation : le produit net de l'exploitation intéresse seul les contribuables et le Ministre des finances. Je persiste à maintenir le débat sur ce terrain, sauf à prouver plus tard en quelques mots combien serait fausse l'appréciation par le boni ou le bénéfice.

En 1862, le Trésor public, moyennant une dépense de 14,898,000 francs, avait, à son profit, un produit net de

15,648,000 francs : Ce produit, en quelques années, s'était accru de plus de 5 millions. En 1868, si les prévisions se réalisent, l'Etat dépensera 25,300,000 francs, pour avoir un produit net de 13,672,000 francs. Telle est, d'après les chiffres du Gouvernement, la prospérité négative croissante... toujours croissante. Je suis certain d'être l'interprète fidèle de tous les contribuables belges, en demandant qu'on cesse de prospérer ainsi, et qu'on reprenne la vieille manière d'autrefois. C'était la bonne.

Nous connaissons aujourd'hui (*Moniteur belge* du 11 septembre dernier) les résultats approximatifs des sept premiers mois de l'année courante. Cette période donne à l'Etat une recette brute de 19,966,000 francs, disons 20 millions. Pour réaliser ses prévisions de 38 millions de recette brute en 1867, il devrait donc obtenir 18 millions pendant les cinq derniers mois de l'exercice, soit, en moyenne, 3,600,000 francs par mois, novembre et décembre compris. Or, sa recette brute moyenne de mai, juin et juillet 1867, si favorablement influencée par l'Exposition de Paris, est seulement de 3,036,000 francs. Sur les prévisions de recette brute formées pour 1867, il y aurait un mécompte de 3 millions environ, si, pour les cinq derniers mois, l'Etat obtenait en moyenne la même recette mensuelle qu'en mai, juin et juillet. En ce cas, les dépenses normales se faisant, le produit net pour le Trésor descendrait à 10 millions à peu près, et nous aurions prochainement une preuve nouvelle, décisive cette fois, puisqu'elle aurait été acquise dans des circonstances exceptionnellement favorables, de la prospérité négative toujours croissante de l'exploitation de nos chemins de fer.

Le train-kilomètre, dit-on, n'est pas une base rationnelle d'appréciation. Je réponds : Cette base est généralement admise comme la meilleure et même, à certains égards, comme la seule. A défaut de celle-là, on n'en indique aucune autre quelconque. Faudrait-il, par hasard, n'avoir pas plus la curiosité d'apprécier l'exploitation que de faire des inventaires ?

L'administration, ajoute encore M.**, avait trop multiplié

les trains pour voyageurs, et de là provient l'abaissement d'un franc de recette brute par train-kilomètre, sur les 8,656,000 trains-kilomètres pour voyageurs et pour marchandises.

Quel pavé lancé par ce défenseur distrait! C'est charmant, de venir dire au bon public belge qui paye les écoles : « Cédant à des sollicitations incessantes, j'ai mal exploité; cela ne vous coûte guère que 8 millions et demi de recette brute annuelle. Après plusieurs années, j'y ai mis bon ordre en 1866, en supprimant le sixième des trains de voyageurs, lorsque je voulais faciliter et multiplier les voyages. » Mieux eût valu, ce me semble, ne pas manquer une belle occasion de se taire, que de produire, en termes de défense, une aussi formidable accusation.

Je me hâte toutefois d'ajouter que l'accusation n'est pas fondée. Le nombre de trains-kilomètres pour voyageurs, proportionnellement au nombre de ceux-ci, n'a pas sensiblement varié. En 1862, cent trains-kilomètres pour voyageurs correspondaient au transport de 234 voyageurs : en 1865, cent de ces trains correspondent au transport de 231 voyageurs. Une différence aussi insignifiante ne suffit pas pour expliquer l'abaissement de la recette brute de la totalité des trains-kilomètres pour voyageurs et pour marchandises. Cet abaissement, qui représente une perte de 8,656,000 francs de recette brute, est attribuable aux mauvais tarifs pour marchandises. A cette époque, le mouvement et la recette des voyageurs progressaient normalement. Je prends donc ici résolûment la défense de l'administration contre son défenseur; il a tort de l'accuser d'avoir mal exploité. Mon regret est vif de ne pouvoir citer l'année 1866 : le compte rendu annuel était déposé jadis avant la fin de la session. Cejourd'hui 10 octobre 1867, je ne l'ai pas encore reçu. Quand il paraîtra, car il doit finir par paraître, je me propose d'en faire une étude spéciale.

A plusieurs reprises (2e, 9e et 10e lettres) j'avais énoncé et prouvé une vérité d'ailleurs évidente par elle-même : La répartition des faveurs de l'Etat est nécessairement partiale; ses bienfaits ne sont pas, ne peuvent pas être équi-

tablement distribués, soit entre les diverses parties du territoire, soit entre les diverses classes de citoyens. Des privilégiés reçoivent de gros dividendes sous cette forme déguisée; le plus grand nombre des Belges, sans recevoir d'intérêts, paye ces dividendes aux autres. D'où la conséquence qu'en bonne justice distributive, il faut établir des taxes, très-modérées sans doute, mais rémunératrices, dont le produit tournera au bénéfice de tous. Voici la réponse qui m'est donnée : « Eh bien, supposons que le che-
» min de fer, ramené à un passé qui n'était cependant pas
» ménagé par les critiques de ce temps-là, soit exploité
» de manière à conduire vers une ascension croissante de
» bénéfices exagérés; supposons même que le solde, tout
» payé, atteigne 10, 15, 20 millions : ceux qui se seront
» servis du chemin de fer pour effectuer leurs expéditions
» participeront-ils moins que les *autres* à la répartition
» des 10, 15, 20 millions recueillis en dégrèvement des
» impôts ordinaires? Et les *autres* qui seront-ils? »

Cette fois, je n'ai pas à réfuter votre correspondant ; il se réfute directement et péremptoirement lui-même. Non certes ; un système d'exploitation juste et raisonnable étant rétabli, ceux qui se serviront du chemin de fer de l'Etat ne participeront pas moins aux bénéfices que ceux qui s'en servent peu ou point; ils y participeront *également*, et c'est pour cela qu'il faut rétablir un tel système, en remplacement du régime actuel des faveurs individuelles ou locales. Les *autres* sont tous ceux qui ne se servent pas du chemin de fer de l'Etat, et notamment ceux dont les relations sont desservies par des exploitations particulières, en tant qu'elles peuvent ne pas adopter les tarifs de l'Etat. Ainsi, pour en citer un, l'Arlonais qui, pour se rendre à Namur ou à Bruxelles, paye plus du double de ce qu'un parcours égal sur les lignes de l'Etat lui coûterait, aurait à supporter, en outre, sa part dans de nouveaux impôts qu'il faudrait créer par suite du déficit du produit net des chemins de fer construits aux frais de tous; il supporte sa part dans les pertes que l'on inflige volontairement au Trésor public pour répandre des bienfaits. Les populations

du Limbourg et du Luxembourg, des trois quarts au moins de la province de Namur, de la moitié des deux Flandres, de la Campine, etc., sont tous les *autres* qui payent bénévolement leur quotité proportionnelle des libéralités faites par l'Etat, sans recueillir leur part proportionnelle des bienfaits qu'il prodigue à d'autres. Chaque Belge peut dire, comme ce Romain dont parle Cicéron en ses *Tusculanes*, qui venait demander des largesses publiques distribuées en vertu d'une loi contre laquelle il avait voté : *Nolim mea bona, Gracche, tibi viritim dividere liceat : sed si facias, partem petam.* (Je voudrais, Gracchus, qu'il ne te fût pas permis de distribuer mes biens au peuple; mais si tu le fais, j'en réclamerai ma part.)

Si l'on peut s'étonner d'une chose, c'est d'avoir vu accepter généralement et longtemps, dans un pays sensé et soucieux de ses intérêts, le sophisme de l'Etat-Providence, distribuant avec une générosité facile le revenu de tous à la minorité de la population, lui qui exploite à peine le tiers du réseau national.

Personne, au surplus, ne songe, selon les pittoresques expressions de votre correspondant, « à conduire le chemin de fer vers une ascension croissante de bénéfices exagérés. » On voudrait seulement, dans l'intérêt de tous, remédier à la diminution croissante de son produit net.

Je ne m'arrêterai qu'un instant à trois petits arguments.

Premier. Je n'ai pas protesté au Sénat contre un discours du Ministre. — Pardon.... mais, si je n'ai pas parlé, il ne suit pas de là qu'une assertion non contredite est nécessairement fondée. Le silence des assemblées peut être parfois la leçon des ministres. Pour me rendre supportable à mes collègues, je m'attache d'ailleurs à ne répondre qu'aux choses qui en valent la peine. Celles qu'on cite ne m'ont pas paru être de ce nombre.

Deuxième. Le Nord-Belge, ayant les mêmes administrateurs, la même intelligence que le Nord-Français, obtient-il les mêmes résultats, me demande M.**. Eh, bon Dieu, non; pas tout à fait, car il n'a pas les mêmes tarifs. Je m'évertue à prouver qu'en exploitation les tarifs jouent un

certain rôle. Il serait facile à votre correspondant, fût-il étranger à l'exploitation, de comprendre cela, s'il y apportait quelque bon vouloir.

Troisième. D'après les comptes rendus des Compagnies françaises du Nord et de l'Est, je constate qu'en 1866 la première a obtenu une augmentation de recette brute *totale* de 3,400,000 fr., l'autre de 6 millions. — On me répond que le Nord a obtenu *pour les voyageurs* 596,000 fr. de moins sur son ancien réseau, et l'Est, *pour les voyageurs*, seulement 208,000 fr. de plus. Ce genre de sophistication, je le répète, est par trop monotone. Au lieu d'une basse continue, j'aurais désiré entendre un air varié; avoir, comme le promettait le titre de la cinquième lettre, une véritable macédoine.

La 6e lettre — je continue à suivre l'ordre ou plutôt le désordre adopté pour me répondre — explique d'abord l'origine des réformes par les réclamations et les exigences du public et par le besoin de combattre la concurrence des Compagnies (ce qui n'empêche pas de prétendre plus loin que l'Etat, par ses tarifs, n'a nui pour ainsi dire à aucune Compagnie); elle indique comment les tarifs spéciaux ont succédé aux traités spéciaux, et comment des tarifs généraux ont tout absorbé; elle cite une phrase isolée de mon opuscule de 1860, de manière à me faire dire ce que je ne dis pas, et nous apprend que le Ministre croirait aliéner une partie de sa liberté d'action, s'il *entendait* les Compagnies avant de les frapper. Prenons tout cela pour notification.

Votre honorable correspondant se montre encore ici très-fort en histoire, moins en logique et pas du tout en exploitation pratique.

J'avais dit, dans ma 2e lettre : La plupart des lignes exploitées par les Compagnies sont intercalées dans le réseau de l'Etat, ont avec lui des points de contact ou de concurrence plus ou moins nombreux ou importants et pour une fraction plus ou moins forte de leur trafic; j'avais ajouté qu'elles sont contraintes très-souvent à accepter, du moins partiellement, les tarifs que l'Etat décrète et les

volontés qu'il dicte. C'est un fait, et rien n'est plus entêté qu'un fait.

M. ** disserte à perte de vue sur une phrase isolée du rapport fait à la dernière assemblée de l'Est-Belge; il distingue les lignes enlacées des lignes non enlacées; parmi les premières, sans songer aux lignes obliques, il distingue les lignes *affluentes* (perpendiculaires) des *concurrentes* (parallèles), et pour celles-ci, il distingue encore entre le service des voyageurs et celui des marchandises. De toutes ces distinctions, il conclut que l'État n'a ruiné personne. Sa conviction est tellement profonde, qu'il parle des *heureux* propriétaires d'actions de chemins de fer, au lieu de réfuter les faits et les chiffres par lesquels le conseil de l'Est-Belge démontre mathématiquement à ses actionnaires que la cause unique de leurs mécomptes est l'abaissement désordonné des tarifs de l'État.

Ces *heureux propriétaires* savent parfaitement à quoi s'en tenir. Si quelqu'un s'avisait de commettre deux colonnes de prose (très-bonne, je le reconnais, car je n'ai pas employé ces expressions de *piètres phraseurs* que votre correspondant s'applique, bien à tort), pour me prouver qu'à midi le soleil n'est pas sur l'horizon, je laisserais dire. Permettez-moi de le faire cette fois.

M. ** met sans cesse en scène l'honorable Ministre des travaux publics, parle en son nom, révèle même ses pensées ou ses projets. Je m'étais attaché, au contraire, à ne donner à la discussion aucun caractère personnel; à mettre le Ministre hors cause, autant que possible; à signaler, dans l'exposé des faits et des principes dont je me préoccupe exclusivement, les erreurs commises et l'origine de ces erreurs, tout en rendant hommage au talent et aux bonnes intentions; j'avais notamment insisté sur les influences qui avaient pu agir et égarer. Si votre correspondant a mission de parler au nom du Ministre, chose probable, sinon il ne le ferait pas, moi je n'ai point mandat de parler au nom des Compagnies ou même d'une seule Compagnie. Toutes jouissent des bienfaits du régime constitutionnel; aucune n'a, comme l'État belge, délégué la

souveraineté absolue à un seul homme, et, par conséquent, personne ne peut agir pour elles, si ce n'est en vertu d'un mandat exprès et défini des conseils où se discutent contradictoirement leurs intérêts ; je n'exprime donc que mon opinion individuelle.

Mais, même après cet aveu, qui m'amoindrit sans me coûter, j'hésiterais aujourd'hui à engager un débat sur les griefs trop réels, hélas ! des Compagnies : il ne pourrait aboutir qu'à de stériles récriminations et rendre plus difficile une entente, une paix désirable à tous égards : il serait d'autant plus inopportun que, plusieurs conventions de service mixte étant dénoncées, soit par l'État, soit par d'autres, de nouvelles négociations doivent avoir lieu. De telles dénonciations n'impliquent point, comme M. ** paraît le croire à cause de son inexpérience en ces matières, l'idée de renoncer aux transports ; mais, au contraire, la pensée de régler plus équitablement, ou du moins sur d'autres bases, les rapports des diverses exploitations. Personne ne désire plus vivement et plus sincèrement que moi de voir conclure ces arrangements équitables, conciliant tous les intérêts, ceux du public et du Trésor public, comme ceux des Compagnies qui ne sont pas, en bonne politique, des ennemis à pourfendre, mais des associés de l'Etat pour une œuvre d'utilité générale. J'avais, en écrivant mes lettres, et j'ai encore aujourd'hui la ferme volonté de provoquer des améliorations au point de vue de tous ces intérêts que je ne sépare pas les uns des autres. Si j'ai eu le malheur, sans en avoir l'intention, de froisser incidemment quelque petit amour-propre, je le déplore et je laisse libre carrière aux apologies ou même aux apothéoses.

Votre correspondant est fort rassuré sur l'éventualité d'une guerre que j'avais entrevue comme étant possible un jour. « Des gens ruinés ne songeraient pas, dit-il, à lutter avec l'espoir de vaincre, à moins qu'ils ne pensent avoir à faire à plus ruiné qu'eux. » Je me garderai bien de troubler cette douce quiétude en priant M. ** de réfléchir quelques instants, après avoir jeté un coup d'œil sur une carte complète des chemins de fer de la Belgique, en

exploitation, en construction et concédés, mais non encore construits. D'après les faits nouveaux survenus depuis ma deuxième lettre (28 mai 1867), je crois cette éventualité de guerre fort éloignée. Aucune Compagnie, j'en suis convaincu, ne commettrait la faute de fournir un prétexte pour innocenter ou faire oublier les *réformes* du produit net déjà accomplies et pour en excuser, sinon légitimer de nouvelles. La délicieuse situation qui existe aujourd'hui doit se dénouer pacifiquement, par elle-même, quand et comme elle pourra. Cette situation se résume en deux choses : Arrêt absolu des dépenses extraordinaires, même urgentes ou indispensables, telles que l'achèvement des gares de Mons et du Midi à Bruxelles, le gardien naturel des caisses de l'Etat les tenant fermées à triple clef ; arrêt partiel, au préjudice de l'avenir, de beaucoup de dépenses normales d'entretien du matériel, etc.

Cela n'est pas fort gai sans doute, dit une vieille chanson, mais il faut bien y passer.

QUATORZIÈME LETTRE.

Bruxelles, le 15 octobre 1867.

Monsieur,

La 7e lettre a pour objet l'étude des résultats généraux de l'exploitation, « elle livre au public le secret de l'agencement du barême actuel de l'État, » établit que le mouvement et les recettes brutes se sont accrus depuis les réformes, et aboutit enfin à cette conclusion : De 1860 à 1866, les parts des Compagnies comprises, l'exploitation a donné une augmentation de recette brute de 8,587,000 francs ; la dépense n'est augmentée que de 8,318,000 francs ; il s'en faut donc de 269,000 francs que l'accroissement de dépense soit égal à l'accroissement de recette pour 1860-1866.

Je crois n'avoir dit rien qui soit aussi méchant, aussi péremptoire contre le système suivi par l'État.

Ainsi, de l'aveu du défenseur de ce système, l'augmentation des recettes brutes, les parts des Compagnies comprises, est absorbée, à 269,000 francs près, par l'augmentation des dépenses; mais, de 1860 à 1866, ces parts de recette brute au profit des Compagnies qui n'interviennent pas dans les dépenses, sont augmentées de 1,280,000 francs. Le recul, pour la part de recette brute au profit de l'État, lorsqu'il reçoit en plus au delà de 8 millions, est donc de plus d'un million de francs.

Quant au produit net, on n'en parle pas. Y songe-t-on même?

En terminant, on nous dit que, si nous refusons d'admettre l'efficacité et le bon agencement des nouvelles

taxes, nous devons suspendre notre jugement et avoir la bonne foi d'attendre que le temps ait parlé.

Il n'a que trop parlé, et, comme nous venons de le voir, son langage a trouvé un bon interprète. Si c'est là l'exploitation modèle, progressive, je voudrais que l'on eût le courage de rétrograder et d'en finir. J'exprime une opinion, je forme un vœu ; il n'est pas en mon pouvoir de prononcer un jugement. L'ajournement que l'on sollicite, chacun le sait, est accordé d'avance ; la période des expérimentations durera quelque temps encore.

L'erreur fondamentale dans laquelle on est tombé, en cédant avec de bonnes intentions aux entraînements irréfléchis de la popularité et de théories poétiques, est de nouveau mise en évidence par les explications mêmes qui nous sont données pour essayer l'impossible justification du système.

L'idée complète, universellement suivie, consiste à développer le mouvement en vue de l'augmentation simultanée de la recette brute et du produit net, ou tout au moins sans préjudice pour le produit net.

L'idée incomplète, admise par l'Etat belge et fausse parce qu'elle est incomplète, consiste à vouloir développer le mouvement, sans nul souci pour le produit net ou au détriment de ce produit.

Le premier mode d'exploitation, pratiqué partout ailleurs qu'en Belgique, réussit aussi partout. Les services d'utilité publique rendus par les chemins de fer s'accroissent normalement par l'expansion du mouvement auquel correspond une augmentation de recette brute, et, dans de moindres proportions, une amélioration du produit net : la clientèle s'étend et gagne beaucoup ; l'exploitant étudie ses besoins, s'applique à les satisfaire en recueillant lui-même, pour prix de ses efforts et de ses dépenses, une modeste, parfois même une minime part du bénéfice qu'il procure au public.

Longtemps et toujours jusqu'à ces dernières années, nos chemins de fer de l'État ont été régis d'après ces principes consacrés par l'expérience et sanctionnés par le bon sens.

Le succès était complet; le mouvement et la recette brute s'accroissaient parallèlement, ainsi que le produit net. Quelques chiffres le démontrent.

		1857.	1865.	
Voyageurs. . .	Nombre.	6,458,424	10,677,963	+ 4,219,539
	Recette.	10,429,324	14,589,835	+ 4,160,511
		1857.	**1862.**	
Grosses marchand.	Tonnage.	2,783,076	4,276,480	+ 1,493,404
	Recette.	12,085,996	16,408,538	+ 4,322,542
Recette brute totale. . . .		25,507,617	32,548,265	+ 7,040,648
Produit net pour le trésor. .		10,720,139	15,648,850	+ 4,928,711

Ainsi, avant les fatales réformes et expérimentations, le progrès réel et simultané du mouvement, de la recette brute et du produit net était constant et considérable.

Aujourd'hui, à un accroissement de la recette brute et du mouvement, correspond une grande réduction du produit net. Nous rebrousserons probablement, en 1867, malgré les belles recettes dont on se glorifie, à peu près au chiffre de 1857.

Personne ne nie et j'ai moi-même admis (6e lettre) que l'abaissement excessif des péages peut, dans une certaine mesure, augmenter ou hâter l'expansion du mouvement des marchandises, et qu'à cette expansion peut ou doit correspondre aussi un certain accroissement de la recette brute. De ce que ces deux faits se sont produits, on conclut avec trop de précipitation qu'ils sont « la consécration manifeste et indiscutable des réformes. » Si la recette brute ne demeure pas à peu près proportionnelle au mouvement, ou si l'écart entre ces chiffres devient plus fort, le progrès du mouvement et de la recette brute cache peu et très-mal une reculade réelle en fait de bonne exploitation.

Prenons un exemple dans les faits de la cause. De 1865 à 1866, le mouvement des grosses marchandises s'est accru de 2,054,400 tonnes : la recette brute n'est augmentée que de 3,008,000 francs (moyenne par tonne additionnelle, fr. 1-46). Admettons que, sans les *experimenta,* la progression normale eût été de moitié, soit de 1,027,000 tonnes; le mouvement de 1866 eût été, en ce cas, de

5,505,000 tonnes, lesquelles, au produit moyen de fr. 3-74, comme en 1863, auraient donné 20,588,000 fr., *id est* 822,000 francs de recette brute au delà de celle qu'on a réalisée en 1866. A l'imitation de M.**, je me permets de faire intervenir ici l'année 1866, puisqu'il se prévaut, à l'appui de ses explications, de ce que cette année, réputée parfois si néfaste et si calamiteuse, a donné, pour les grosses marchandises, 634,000 tonnes et 1,151,000 fr. de recette de plus que l'exercice 1865.

Dans la même hypothèse, quelle est à peu près la perte de recette nette? Sans tenir compte des dépenses supplémentaires de matériel et de premier établissement, supposons simplement que le transport des 1,027,000 tonnes en plus se serait effectué à raison de 50 p. c. de la recette brute moyenne par tonne, fr. 3-02, chiffre de 1866, inférieur à celui de 1863; la dépense directe d'exploitation eût été, en ce cas, de 1,550,000 francs. Cette dépense en moins eût amélioré d'autant le produit net.

L'impulsion plus rapide donnée au mouvement, par les réductions exagérées des taxes, aboutit donc à ce résultat peu digne d'envie, que chaque tonne en plus s'achète par une perte d'au moins 2 francs de produit net.

L'on revient à deux reprises sur la métaphysique des *bonis* et sur les résultats du compte financier fictif établi entre le chemin de fer et le Trésor public. Je ne veux pas supposer qu'en se réfugiant dans ces brouillards artificiels, on espère échapper aux étreintes de la question réelle et sérieuse. Elle est tout entière dans le compte de l'exploitation. Les contribuables belges demandent avec moi, non pas si le chemin de fer gagne assez pour payer à son banquier, le Trésor, ce que celui-ci doit payer à titre d'intérêts, amortissement et frais des emprunts, mais bien si le chemin de fer est exploité d'une manière intelligente ou du moins raisonnable, sans gaspillage en primes indirectes distribuées à leurs frais et dépens.

Quelques mots suffiront pour faire voir combien ce mirage des *bonis* est une trompeuse illusion. En raisonnant ainsi, le mérite de l'exploitation ne dépendrait plus de ses faits et gestes et de ses résultats, mais surtout du cours

des fonds belges à la Bourse, des conditions auxquelles le Ministre des finances pourrait racheter pour l'amortissement, de l'action ou de l'inaction de l'amortissement. L'année réellement la plus mauvaise, temps de guerre, de crise, de marasme, serait la meilleure au point de vue des *bonis* pour le Trésor, si l'exploitation, quant à ses recettes, avait moins souffert des circonstances que n'aurait souffert le cours des fonds belges. Ainsi, M. ** nous apprend que le Ministre des travaux publics s'est trompé lorsqu'il évaluait à 871,000 francs le *boni* pour le Trésor sur le produit net de l'exploitation de 1866, soit sur 12,501,000 fr. (car le produit net, de l'aveu du Ministre, est tombé à ce chiffre); qu'au lieu de 871,000 francs, nous aurons un *boni* de plus de 2 millions, parce que le Ministre des finances a racheté 1,200,000 francs de moins que son collègue des travaux publics n'avait supposé.

Le même mode de calcul est reproduit à la fin de la lettre; et, de plus, on fait intervenir pour la première fois dans le compte d'exploitation 120,000 francs de produits indirects perçus par le domaine (herbages, plantations, etc.). Logiquement, cette recette additionnelle devrait toujours figurer ou ne point figurer dans un seul des termes de la comparaison ; mais je l'admets par commisération — un naufragé s'accroche à tout, même à un fragile fétu de paille ; — toutefois, malgré les 1,200,000 francs d'amortissement ajourné et les 120,000 francs de produits indirects, on est obligé de reconnaître, et cette confession est profondément humiliante pour le régime actuel, que le *boni* de 1866 est inférieur de deux millions, soit de 50 p. c., à celui de 1860.

Ce n'était pas la peine, à mon sens, de disserter sur les *bonis* pour reconnaître, même sous ce rapport, un progrès négatif aussi bien caractérisé; mieux eût valu parler exploitation et raison. Si, par l'effet des réformes, le bénéfice du Trésor est réduit de moitié, fort heureusement la décroissance du produit net n'a pas encore atteint de telles proportions. Cela pourra venir quand les dernières étapes de la réforme du tarif des voyageurs seront franchies, comme on nous le promet.

Mais l'État, nous dit-on, exploite des lignes qui font double emploi avec les siennes. Je ne demande pas pourquoi il les a concédées et pourquoi il s'est chargé de les exploiter ; je ne recherche pas non plus si, en les proposant aux Chambres, l'Etat a déclaré qu'elles lui seraient avantageuses ou du moins le laisseraient indemne. J'ai deux motifs de m'abstenir sur ces points. Je ne veux pas faire le chapitre des concessions les plus récentes, bien que ce soit, surtout en regardant l'avenir, l'un des chapitres les plus curieux de l'histoire des chemins de fer belges. Je ne comprends pas, en fait, de quoi l'on se plaint dans le débat actuel. Nous discutons sur les résultats de l'exploitation de 1857 à 1866. Tournai à Jurbise et Dendre-Waes, qui, d'ailleurs, ne sont pas de doubles emplois, étaient en exploitation avant 1857. Braine-le-Comte à Gand vient d'être ouvert. L'avenir de l'exploitation de l'Etat est sauvegardé quant à cette ligne, puisqu'on a eu la cruelle précaution de faire garantir à l'exploitant par l'exploité (c'est bien un exploité dans toutes les acceptions possibles) un minimum de recette, à partir de la troisième année, au rebours de ce qui se fait d'habitude. Reste la ligne de Hal à Ath, quelques kilomètres mis en exploitation en décembre 1865 et donnant environ 30,000 francs par mois au concessionnaire et autant à l'Etat. Ce petit fait, de date récente, y eût-il là une perte momentanée, ne suffit certainement pas, lorsque nous discutons sur l'ensemble de l'exploitation de 1857 à 1866, pour expliquer les mécomptes, les mésaventures et l'éclipse partielle, visible à Bruxelles, du produit net des chemins de fer de l'Etat.

Voulant écarter de la discussion tout ce qui pourrait paraître une personnalité, j'ai évité aussi (et mon contradicteur ne l'évite pas) de parler des tarifs spéciaux pour Gand;... je persiste dans ce silence.

La concurrence entre chemins de fer et voies navigables n'est d'ailleurs pas en Belgique ce qu'elle est dans d'autres pays. Sauf quelques exceptions sans grande portée, les voies navigables appartiennent à l'Etat. Lorsqu'à coups de rabais sur les péages de ses chemins de fer, il réussit à substituer ceux-ci à ses canaux et rivières, il se donne le luxe de

dépenser au moins 50 p. c. pour un transport dont le péage par l'autre voie serait en totalité un bénéfice net pour lui, les dépenses des voies navigables étant indépendantes du mouvement. Lorsque, par les mêmes réductions sur ses chemins de fer, il est entraîné ou forcé à baisser les péages sur ses canaux, il se donne ainsi le luxe de perdre de deux côtés. Cela s'est vu. Le Ministre des finances, qui n'aspire pas à être une troisième Providence, son collègue des travaux publics étant la seconde, a longtemps résisté : mais il a fallu céder. La batellerie d'un canal faisait, à elle seule, plus de bruit que n'ont jamais songé à en faire les innombrables intéressés au bien-être des 400 millions engagés dans les chemins de fer.

Une troisième cause de perte doit être signalée. Plusieurs lignes jouissent d'une garantie de minimum d'intérêt. Le revenu net garanti par le Trésor est de plus de 2,700,000 fr. Sous le régime de tarifs convenables, non ruineux pour les Compagnies par voie de réaction, la somme à payer par l'État décroîtrait très-rapidement d'année en année, et même ces avances du Trésor qui, déjà en 1864, s'élevaient à plus de 9 millions, lui seraient en partie remboursées.

Les mauvais tarifs de l'État, que les Compagnies subissent pour une quotité plus ou moins forte de leur trafic, aggravent beaucoup en fait les engagements contractés à titre de minimum d'intérêt. Ces pertes viennent s'ajouter à celles que les réformes infligent directement au Trésor.

J'incline à croire que le Ministre des finances, si bon et patient collègue qu'il soit, finira par n'être plus content.

QUINZIÈME LETTRE.

Bruxelles, le 20 octobre 1867.

Monsieur,

J'attendais avec une certaine curiosité la lettre relative au tarif des voyageurs. Une complète déception nous était réservée. Nous avons beaucoup de prose et beaucoup plus de poses ministérielles, mais une grande indigence d'arguments.

Un des plus rudes polémistes de notre temps disait dernièrement de son adversaire : je l'engage à avoir assez de bonnes raisons pour pouvoir se passer d'éloquence, car il faut bien lui dire qu'il n'a pas assez d'éloquence pour se passer de bonnes raisons. — Ce mot m'est revenu en mémoire... presque involontairement.

La théorie du Ministre, acceptée par la section centrale de la Chambre et par la commission du Sénat, c'est l'assimilation de l'homme et du colis; c'est, en pratique, aujourd'hui que la première étape est seule franchie, la réduction des taxes pour les longs parcours.

Je crois avoir prouvé d'une manière péremptoire que ces faveurs tournent presque exclusivement au profit des classes aisées et pour 6/10 à peu près au profit des étrangers, sans réciprocité; qu'on a sacrifié l'une des plus précieuses parties de nos recettes nettes; qu'on a fait ce qu'il fallait éviter et négligé ce qu'il fallait faire.

Ici je passe la parole à M. Forcade la Roquette, Ministre des travaux publics en France. « Ce système (belge), disait-» il à la séance du 22 juillet dernier, n'est ni celui de la » France, ni celui de l'Angleterre, ni celui de l'Allemagne : » c'est un essai qu'on ne peut encore juger. Ce qui est cer-» tain, c'est qu'il a produit une diminution dans les re-» cettes... Les Compagnies (en France) raisonnent ainsi : » S'agit-il de petites distances, il est utile de développer » les billets d'allée et de retour. Il est certain que ces bil-

» lets activent la circulation en affranchissant les voyageurs » des dépenses d'auberge et de séjour que peut entraîner » un déplacement. Il y a de même des tarifs réduits pour » les ouvriers allant à l'atelier, pour les enfants allant à » l'école. Il y en a les jours de foire, de marché, de comice » agricole. Ce système favorise le mouvement des voya- » geurs les jours mêmes où ils sont appelés à se déplacer. » Pour les grandes distances, il n'y a point de réductions » de ce genre. Elles n'augmenteraient pas sensiblement » le nombre des voyageurs. Il est certain que, dans un » voyage de Paris à Bordeaux, par exemple, les frais de » transport ne sont qu'une partie secondaire de la dépense. » Une diminution de 20 ou 25 francs serait ici insigni- » fiante... Voilà le système qui a prévalu en France. Les » Compagnies et les voyageurs s'en trouvent bien. Les re- » cettes ne diminuent pas et la population qui se déplace » est proportionnellement aussi nombreuse chez nous » qu'elle a pu l'être en Belgique depuis les réductions. »

M. Forcade la Roquette exposait que, sur 77 millions de billets délivrés en une année en France, 58,875,000 étaient à prix réduit pour les petits parcours, et que la taxe kilométrique des 77 millions de billets était inférieure au prix légal de la 3e classe, tant sont fortes les réductions spontanément faites par les Compagnies, de manière à accroître à la fois la recette nette et le mouvement. C'est en effet la politique universelle, l'Etat belge seul excepté.

Le rapport de l'ambassadeur spécial envoyé de France pour étudier nos réformes est, m'assure-t-on, plus explicite et plus sévère que ne pouvait l'être un Ministre parlant au Corps législatif. La conclusion serait à peu près celle-ci : Le système belge est fondé sur une observation incomplète des faits d'exploitation et sur des espérances contraires à la nature des choses.

Impossible d'être à la fois plus poli et plus cruel pour les originalités de l'Etat belge que ne l'ont été le Ministre français et son ambassadeur.

S'oubliant un instant, M. ** en vient presque aux gros mots, tant est sincère et vif son culte fétichiste pour le Ministre; il m'accuse de m'être trompé avec intention en

présence de cette déclaration précise que le Ministre a faite aux Chambres : « C'est une erreur de croire qu'il y a, proportionnellement bien entendu, plus de voyageurs en troisième classe à de faibles qu'à de grandes distances. »

Volontiers je croirai sur parole un Ministre : mais lequel? Celui qui affirme sans prouver, ou celui qui prouve le contraire de ce qu'il affirme par une erreur évidente commise de bonne foi? Entre les deux, ni mon cœur, ni ma raison ne balancent; j'opte pour le dernier.

J'avais précisément eu soin de faire ce que M. ** me demande; d'avance j'avais opposé à cette assertion si formelle les chiffres officiels fournis par le Ministre lui-même. Je les reproduis, pour que mon honorable contradicteur n'en ignore : Les parcours moyens, pendant une période de neuf ans (1857-1865) ont été : Trains ordinaires, 3e classe, 24 kilomètres 21; — 2e classe, 30 kilomètres 62; — 1re classe, 44 kilomètres 94. — Express, 2e classe, 85 kilomètres 67; — 1re classe, 71 kilomètres 64.

Ces chiffres prouvent que la réforme actuellement en vigueur est aristocratique dans la pire acception du mot; qu'au rebours de ce qui se pratique partout, elle dégrève les classes aisées qui doivent payer parce qu'elles peuvent payer, et qu'en attendant le complément des réformes promis, mais sans échéance fixe, on continue à faire payer le prix fort par les classes inférieures qui profitent peu des largesses de l'Etat. J'avais conjecturé, d'après ces parcours moyens, que la plus grande partie, les 4/5 peut-être, des voyageurs de 3e classe n'en profitent pas : je me suis trompé... sans intention, au préjudice de mon calcul. M. ** veut bien nous donner un chiffre inédit : 1,258,000 voyageurs de 3e classe ont parcouru, nous dit-il, plus de 35 kilomètres, n'est-ce rien? C'est moins du 6e en nombre, tandis que, pour les 2e et 1re classes réunies, la proportion est double. Mais ce calcul en nombre est un trompe-l'œil. Puisque votre correspondant s'abreuve aux sources officielles closes au public, il aurait pu et j'ajoute qu'il aurait dû nous dire dans quelles proportions, en argent, les faveurs du Trésor sont réparties entre les diverses classes de voyageurs, par application du nouveau tarif.

Pour établir le fait essentiel, il est un autre mode de preuve que la différence des parcours selon les classes. J'ai dressé un tableau indiquant le mouvement et la recette par mois et par classe pour 1865, 1866 et les mois connus de 1867. J'ai calculé ainsi la recette moyenne par tête pour chaque mois, par classe, avant et après la réforme. L'écart de ces moyennes représente assez fidèlement la faveur faite à chaque catégorie de voyageurs.

J'ai traduit ces chiffres par des courbes dans un tableau graphique que je joins à la présente lettre. Ce portrait de la réforme n'est pas une œuvre d'art ou de fantaisie; il est pris d'après nature et d'une vérité saisissante. La simple inspection du tableau fait voir que les largesses du Trésor sont distribuées en raison inverse des besoins et du bon sens : presque rien à la 3e classe, puis, à mesure que l'on s'élève, l'écart des moyennes augmente; il est au maximum pour les 1re et 2e classes des trains express.

Certains arguments rappellent l'anneau symbolique des anciens, représentant un serpent dont la tête mord la queue. Les petits parcours, nous dit-on, étaient saturés, il fallait donc dégrever les parcours plus longs; une perte de recette de 5 à 6 millions eût été la conséquence de la réforme complète — mais patientez un peu, la réforme complète, déjà décrétée en principe, sera appliquée; les parcours saturés seront dégrevés sans espoir d'accroissement de mouvement; le Trésor subira encore cette perte. Il est juste et presque nécessaire, dit-on encore, de réduire les taxes sur les grands parcours, parce que la dépense fléchit avec l'allongement des distances — mais M. le Ministre tenait en réserve des moyens pour le cas où des étrangers voudraient, en trop grand nombre, prendre des billets belges.

Comment tout cela s'accommode avec la logique, je l'ignore; mais le chapitre des moyens à employer contre les étrangers est tellement curieux qu'il faut nous y arrêter un instant. On n'a pas souvent l'occasion de rire en parlant de chemins de fer et de statistique. Saisissons-la.

Le Ministre (encore le Ministre) avait prévu le subter-

fuge de la prise des billets par les étrangers au bureau-frontière; mais qui donc est cause, demande M.** indigné, de ce que cette manœuvre se pratique sur une grande échelle, sinon les écrivains nationaux (et il veut bien m'excepter), « qui ont affiché le procédé... en vue sans doute de coopérer à la réussite de la réforme. »

Qui le croirait? Il s'est trouvé dans notre pays d'assez mauvais citoyens pour afficher les réformes en haine des réformes et pour livrer à l'étranger un secret d'Etat... Or, ce secret, l'Etat le publie tous les mois à deux cent mille exemplaires par le guide officiel.

Ne retombe-t-on pas en enfance, hélas! lorsqu'on nous raconte de pareilles choses?

Mais le Ministre (toujours le Ministre), qui avait prévu le subterfuge ou la manœuvre, avait aussi imaginé un moyen; il avait, dit-on familièrement, le remède en poche. Il n'est pas facile de prendre en défaut un Ministre prévoyant au point de s'être muni d'une pharmacie portative. Son remède est de fermer le guichet lorsqu'un train international entre en gare, de refuser des billets, de rétablir un droit d'aubaine. L'idée est merveilleuse; je doute néanmoins que le remède opère. Le voyageur étranger ne se dérangera plus pour passer au bureau; il payera son ticket belge au garde, quand le train sera en marche.

On n'avait pas dit que la réforme était faite au profit des Belges seuls; que l'étranger serait frappé de droits différentiels à l'entrée en Belgique; que la loi de logique et d'équité d'après laquelle la dépense fléchit avec l'allongement des distances n'existe plus s'il s'agit d'étrangers; mais le Ministre, voulant déjouer la manœuvre ou le subterfuge, a tiré d'une autre poche un autre remède bien meilleur. *Recipe.* Pour mettre les aubains en dehors du droit commun, il suffit d'appliquer à certains trains des tarifs de punition, ces taxes primitives, antédiluviennes, ou bien de refuser à certains trains des billets pour l'intérieur. Consultez, sur l'application pratique du remède, le livret de septembre, p. 26 et 30. Les étrangers voulant user ou abuser de la magnanimité de l'Etat belge sont ainsi bien pris et punis; mais du même coup beaucoup de Belges, sans être

coupables, sont aussi punis et très-illégalement frappés de surtaxes réelles.

Au risque de passer à mon tour pour un mauvais patriote, je ferai remarquer que cette guerre n'est déclarée jusqu'à présent qu'à la Prusse : sur nos autres frontières, les hostilités ne sont pas encore ouvertes. Je ne le dirais pas, si le livret officiel n'était tiré chaque mois à 200,000 exemplaires, et si je n'étais convaincu que M. de Bismark en fait sa lecture habituelle. M.** paraît avoir négligé cette lecture, puisqu'il attribue à son cher, excellent et prévoyant Ministre uniquement l'idée insuffisante de fermer les guichets.

Voilà donc ce grave gouvernement, faisant trêve aux soucis inhérents à sa mission providentielle, qui s'ingénie à trouver des niches dignes d'un collégien, pour faire payer aux étrangers au delà de son tarif, et sans les avoir avertis que la réforme n'était pas faite pour eux.

Si l'on peut citer des réformes de cette nature et de cette importance qui aient si bien réussi, M.** ira le dire à Rome. Ce voyage, bien entendu, ne serait pas entrepris pour raconter les expédients et les espiégleries que je viens d'indiquer; mais bien pour exposer les chiffres de la statistique officielle. Examinons-les, avant son départ.

Il plaît à votre honorable correspondant de discuter d'abord sur la période mai-novembre 1866; elle a fourni, nous dit-on,

	Augmentation de mouvement.	Augmentation de nombre. Voyageurs.
Dans la zone sans réduction.	1.63 p. c.	89,700
» à réduction provisoire . .	20.17 »	173,000
» » définitive . .	91.90 »	173,800

Examinez ces six chiffres, ajoute-t-il, par où les prendriez-vous pour ne point en faire un argument inébranlable en faveur de la réforme?

Je voudrais qu'il me fût permis de laisser leurs dernières illusions aux malheureux qui ont tant besoin de consolations efficaces.

On récusait d'abord toute l'année 1866; j'avais moi-

même écarté de la comparaison les mois influencés par des circonstances exceptionnelles. Après avoir reconnu que 1866 a donné une augmentation de mouvement de 634,000 tonnes pour les marchandises et une augmentation de recette de 1,151,000 fr. de ce chef, on soutient que la réforme quant aux voyageurs a parfaitement réussi, et par une contradiction flagrante, on persiste à prétendre que l'année 1866 est néfaste, calamiteuse, anormale. Je ne demande pas à mon contradicteur d'être d'accord avec moi, ce serait trop exiger ; je voudrais seulement qu'il fût d'accord avec lui-même.

Je m'étonne qu'on respecte assez peu vos lecteurs pour leur présenter comme un argument inébranlable six chiffres indiquant seulement pour quelques mois l'accroissement du mouvement par zones. A cette statistique incomplète et frelatée j'opposerai, dans leur ensemble, les faits connus comme mouvement et comme recette. Ces deux termes, si l'on veut discuter et non plaider, ne doivent pas être séparés.

La période du régime nouveau complétement connue comprend, outre le mois de mai dernier, une année entière du 1er mai 1866 au 30 avril 1867. L'année a donné, par l'exploitation agrandie, un mouvement de 11,920,722 voyageurs, une recette de 13,123,384 fr., produit moyen par voyageur fr. 1-10.

L'année immédiatement antérieure (mai 1865 à avril 1866) avait fourni, par 11,100,636 voyageurs, une recette de 14,957,629 fr., produit moyen par voyageur fr. 1-34 1/2.

Le mouvement est augmenté de 820,000 voyageurs ; la recette, malgré cette augmentation, est diminuée de 1,834,000 francs.

Avant la réforme, le mouvement croissait plus rapidement d'une manière normale et la recette grandissait presque parallèlement. De mai 1865 à avril 1866, on avait en plus, relativement à l'année antérieure, 1,435,000 voyageurs et fr. 1,291,000 de recette.

Les 820,000 voyageurs auraient procuré, sans la réforme, d'après le produit moyen de 1865, une recette additionnelle de 1,120,000 fr., tandis que la réforme a

causé une perte de 1,834,000 fr. Différence totale 2,954,000 fr. Tel est, d'après les chiffres officiels, le résultat clair et net de la première année de la réforme, et ce résultat est d'autant plus tristement significatif que, selon M.**, le nombre des voyageurs à grande distance, c'est-à-dire de ceux qui paient le plus, est accru de 92 p. c. à peu près pour la période de mai à novembre 1866.

Multipliant le nombre des voyageurs pendant la 1re année du régime nouveau, par le produit moyen de l'année antérieure (et ce produit, sans la réforme, n'eût pas sensiblement fléchi), je constate que la recette eût été de 16,033,000 francs, au lieu de 13,123,000 francs. Ce seul *experimentum* nous coûte, pour une année, 2,900,000 fr. de recette brute sacrifiée presque exclusivement au profit des classes aisées.

Si l'expansion du mouvement s'est ralentie depuis la réforme, faut-il attribuer ce fait exclusivement au choléra, à la guerre, à l'épizootie? La suppression du sixième des trains de voyageurs n'y est-elle pour rien?

M.** applaudit chaudement à cette suppression; il affirme que, ce nonobstant, aucun voyage n'a été manqué.

J'ai obtenu, il y a peu de jours, communication du rapport du 3 janvier 1866, par lequel l'inspecteur général propose et commente la réforme. Dans ce petit volume rare et précieux, imprimé mais non distribué, je lis ce qui suit : « Les prix réduits peuvent très-peu sans la facilité des relations. Notre conviction est telle à cet égard que nous oserions affirmer qu'une réforme, même radicale dans les prix, pourrait être rendue entièrement inefficace, quant à l'accroissement du mouvement, par une organisation restreinte ou mal combinée des trains. Dans quelle erreur versent donc ceux qui croient qu'en restreignant le nombre des trains, ils ne supprimeront pas une circulation et une recette? »

C'est une tâche bien rude d'avoir, d'un même contexte, à justifier la considérable suppression des facilités des relations et à célébrer l'éclatant succès des réformes.

Les résultats du mois de mai dernier, publiés au *Moniteur* du 16 octobre courant, constatent une augmentation

de mouvement de 22,208 voyageurs seulement et de 83,985 francs de recettes, relativement à 1866. Les trains express présentent, sans doute à cause de l'Exposition de Paris, une forte augmentation de mouvement et de recette ; il y a diminution de l'un et de l'autre chef pour les trains ordinaires. Si l'on applique au mouvement des deux premières classes par trains express le chiffre de la recette moyenne par tête, tel qu'il était en mai 1865, on voit que l'État n'a guère sacrifié au profit des voyageurs riches que 86,000 francs de recette en un seul mois. Bagatelle.

Le *Moniteur belge* du 11 septembre dernier nous a donné quelques chiffres généraux relatifs aux mois de mai, juin et juillet 1867, c'est-à-dire le mouvement total et la recette particulière de l'État. On a la mauvaise habitude de mettre toujours en regard ces chiffres discordants dont l'un comprend, dont l'autre ne comprend pas les parts des Compagnies. Voici, quant aux voyageurs, ce résumé du trimestre mai-juillet 1867, comparé aux trimestres correspondants de 1865 et de 1866.

	Mouvement total.	Recette (part de l'État).
1865.	2,881,328	3,751,318
1866.	2,208,163	3,280,887
1867.	3,515,313	3,916,604

Ainsi, comme mouvement total, les parts des Compagnies comprises, ce trimestre de 1867 donne 633,985 voyageurs de plus que la même période en 1865, et comme recette particulière de l'Etat 185,286 fr. d'augmentation.

Avant de m'écrier : Vive la réforme! je présenterai deux observations : 1° L'exploitation de l'État comprend aujourd'hui 147 kilomètres de plus qu'en 1865 ; c'est environ un cinquième d'augmentation en étendue à laquelle correspond une augmentation de recette d'environ un vingtième. 2° A partir du mois de mai, l'Exposition universelle de Paris a donné lieu à un mouvement extraordinaire, surtout de voyageurs faisant les longs parcours. Les exploitations qui ont eu la sagesse de ne pas réformer leurs recettes au profit des riches réalisent, dans ces circonstances si favorables, de magnifiques augmentations de recettes, comme nous le verrons tantôt.

L'État belge, grâce à son tarif original, transporte 633,985 voyageurs de plus, et il a, pour sa part, 185,286 francs de recette additionnelle (soit 29 cent. de recette brute par tête.)

Comme bouquet du feu d'artifice, on nous cite le chiffre alors inédit du mois d'août, 600,000 francs de plus qu'en 1866. Or, le mois d'août 1866 avait offert, relativement à 1865, une diminution de 567,000 francs; de telle sorte qu'on aurait 33,000 francs de plus qu'en 1865. La progression normale des recettes, avant la réforme et dans des conditions ordinaires, était triple de celle-là.

Le *Moniteur* du 16 octobre courant, qui publie les résultats approximatifs du mois d'août, confirme ces assertions de M.**. Nous avons, en comparant ce mois au mois correspondant de 1865, en plus 188,876 voyageurs et en moins en recette pour l'État 25,000 francs.

Le mois de septembre, très-certainement, sera aussi beaucoup plus beau, il sera splendide, prodigieux... et puis... et puis, il faut en venir à cette piteuse confession que, tout allant bien jusqu'à la Saint-Sylvestre, l'année 1867, avec une exploitation accrue d'un cinquième, malgré le mouvement extraordinaire produit par l'Exposition de Paris, produirait, par le service des voyageurs, seulement 563,000 francs de moins que l'année 1865.

Est-ce là toute notre perte? Évidemment non. En faisant abstraction des circonstances exceptionnellement favorables, nous aurions obtenu au moins, en 1867, sans les réformes, la recette brute de 1865, augmentée de la progression moyenne de la période antérieure, c'est-à-dire environ 16 millions, les parts des Compagnies comprises.

Pendant le 1er semestre 1867, les chemins de fer français (ancien réseau) ont réalisé à peu près 8 millions d'augmentation de recette brute. —En 1866, 222,214,000 francs; en 1867, 230,193,000 francs. L'amélioration pour l'Est-Français est de 1,366,000 francs; pour l'Ouest, de 2,172,000 francs; pour le Nord-Français, de 2,959,000 francs. (*Moniteur belge* du 7 septembre 1867.)

L'État belge, pour la même période, dans les mêmes circonstances, et bien que son exploitation soit agrandie

d'environ un cinquième, aura une augmentation de 334,000 francs (*Moniteur officiel* du 21 juillet)... à peine le neuvième du Nord-Français.

Les réformes sont une bien belle chose, en vérité. M. ** pourra monter au Capitole, s'il va à Rome; mais je lui conseille de différer encore un peu son voyage.

La 9e lettre de M. **, *Résumé et conclusions*, n'exige pas de réponse spéciale. Vos lecteurs, s'ils veulent bien mettre ce résumé en regard de celui que j'ai donné, pourront aisément reconnaître sur quels points la tentative de réfutation est à peine sérieuse, quels autres ont été prudemment passés sous silence. Négligeant beaucoup de choses d'importance secondaire, je me suis attaché à abréger cette réplique, pour ne point épuiser l'attention ou lasser la patience de ceux qui me font l'honneur de me lire.

Mon honorable contradicteur conclut en ces termes : « Les faits ont parlé en donnant aux réformes une éclatante confirmation, en promettant aux nouveaux tarifs » un succès que les plus enthousiastes n'osaient espérer. »

Je n'ai nulle envie d'entonner à mon tour un chant de victoire. Sans enthousiasme comme sans découragement, à une égale distance de ces deux extrêmes, je poursuivrai la lutte engagée, certain de voir luire bientôt le jour des repentirs et des réparations, jour que j'attends avec une calme et sereine confiance. Des abus, généralement acceptés naguère comme des bienfaits, des préjugés tenaces, surtout si certains amours-propres se croient engagés, ne se détruisent pas en un instant. La réaction qui s'est déjà faite dans l'opinion dépasse mes prévisions. La faiblesse même de la défense de ces abus de notre âge donne à l'attaque des chances inattendues. A grand fracas, sans grand effet, on a beaucoup tiraillé sur les flancs de cette attaque; mais la colonne serrée qui marche à l'assaut n'a été ni repoussée, ni même abordée de front; elle est intacte; elle grossit et s'avance vers la brèche ouverte. Bientôt aussi, je l'espère, paraîtront en France des publications émanant d'hommes de science et d'expérience qui viendront puissamment en aide aux assaillants.

Pour mieux élucider ces questions intimement liées à

de grands intérêts publics et privés, j'ai demandé que le Gouvernement lui-même, afin de ne blesser aucune susceptibilité, nommât une commission d'enquête chargée de recueillir les opinions des uns, les réclamations des autres, et de formuler des conclusions. Un exemple récent a démontré l'utilité et l'efficacité de ce mode d'instruction : La Banque de France, lorsque son privilége et sa politique financière ont été attaqués, a eu la sagesse de provoquer elle-même une enquête publique et contradictoire : elle peut hautement s'en féliciter aujourd'hui. L'enquête a jeté de vives lumières sur les questions controversées ; elle a donné d'utiles enseignements dont la Banque a fait fruit ; l'institution attaquée y puise une force nouvelle. Ma proposition offre aux auteurs des réformes l'occasion d'éclairer l'opinion publique, d'assurer à leur système une consécration meilleure que leur propre approbation. Leur foi est-elle défaillante ou craignent-ils de se trouver trop isolés ? Je ne sais ; mais la proposition d'enquête est repoussée en quelques mots ; on aime mieux, dit-on, fouiller et disséquer les chiffres. Fort bien ; mais en dehors des chiffres, il y a des idées, il y a des intérêts à consulter et à concilier. Je ne me plains pas et je ne suis nullement étonné de ce refus d'examen : il aura pour effet de hâter la fin du régime en vigueur. L'obstination est souvent l'inséparable compagne de l'erreur et l'aveuglement la suit. Il y a quelqu'un, dit le proverbe, qui a plus d'esprit et de bon sens que vous et moi : c'est tout le monde. On paraît ne pas vouloir connaître l'avis de ce quelqu'un. Des ukases ministériels continueront à faire, défaire et refaire les tarifs, à défaire le budget des voies et moyens.

Mais combien de temps encore le Trésor public se laissera-t-il scalper par des expérimentations? *That is the question.*