



## A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

## Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

## À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>







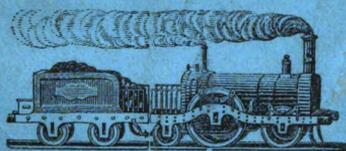




12257 a. 34.

HISTOIRE  
DES  
VINGT-CINQ PREMIÈRES ANNÉES  
DES  
**CHEMINS DE FER BELGES,**

PAR  
**A. DE LAVELEYE.**



1862.

BRUXELLES,  
A. DECQ,  
RUE DE LA MADELEINE, 9.

PARIS,  
E. LACROIX,  
QUAI MALAQUAIS, 15.



HISTOIRE  
DES  
VINGT-CINQ PREMIÈRES ANNÉES  
DES  
**CHEMINS DE FER BELGES.**



---

BUXELLES, IMPR. DE E. GUYOT, RUE DE PACHÉCO, 12.

**HISTOIRE**  
DES  
**VINGT-CINQ PREMIÈRES ANNÉES**  
DES  
**CHEMINS DE FER BELGES,**

PAR  
**A. DE LAVELEYE.**

1862.

**BRUXELLES,**  
**A. DECO,**  
RUE DE LA MADELEINE, 9.

**PARIS,**  
**E. LACROIX,**  
QUAI MALAQUAIS, 15.



## TABLE DES MATIÈRES.

### I. CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

	Pages.
Construction . . . . .	5
Loi du 4 <sup>er</sup> mai 1834. . . . .	14
Date des inaugurations . . . . .	24
Coût kilométrique. . . . .	25
Exploitation . . . . .	30
Recettes et dépenses. . . . .	34
Satistique comparative . . . . .	35

### II. CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Concessions accordées en Belgique . . . . .	51
Date des inaugurations . . . . .	52
Anvers à Gand. . . . .	55
Sambre-et-Meuse. . . . .	62
Flandre occidentale . . . . .	68
Charleroi à la frontière française . . . . .	73
Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant. . . . .	79
Tournay-Jurbise et Landen à Hasselt. . . . .	87
Dendre-et-Waes . . . . .	95
Grande Compagnie du Luxembourg . . . . .	103
Anvers à Rotterdam . . . . .	149
Lierre à Turnhout. . . . .	124
Mons à Hautmont. . . . .	128
Pepinster à Spa . . . . .	133
Chemin de fer du Centre. . . . .	137
Lichtervelde à Furnes . . . . .	141

	Pages.
Jonction de l'Est . . . . .	145
Est-belge . . . . .	150
Chemin de fer de Chimay . . . . .	168
Hainaut-Flandres. . . . .	173
Landen à Aix-la-Chapelle par Maestricht . . . . .	177
Eecloo à Gand. . . . .	183
Eecloo à Bruges . . . . .	185
Liège à Maestricht . . . . .	187
Nord de la Belgique. . . . .	191
Blankenberghe à Bruges . . . . .	195
Braine-le-Comte à Courtrai. . . . .	197
Braine-le-Comte à Gand. . . . .	198
Tongres à Bilsen. . . . .	200
Tamines à Landen . . . . .	202
Tournay à Lille . . . . .	203
Mariembourg vers Dinant . . . . .	204
Nord-Belge . . . . .	205

### III. RÉSUMÉ.

Chemins de l'État. Exploitation . . . . .	217
— — Statistique comparative . . . . .	218
Chemins concédés. Exploitation . . . . .	219
— — Statistique comparative . . . . .	220
Ensemble des chemins belges. Exploitation. . . . .	221
— — Statistique comparative . . . . .	222
Exploitation des lignes belges en 1861. Statistique comparative . . . . .	223
— — Exploitation . . . . .	224
Conclusion. . . . .	227

I

**CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.**



# CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

---

## CONSTRUCTION.

La Belgique venait à peine de naître comme nation indépendante, que déjà ce peuple, essentiellement laborieux, introduisait sur le continent ces voies rapides que l'Angleterre inaugurait, et dont le succès était encore très-controversé à cette époque éloignée de nous de tout un quart de siècle.

Cette innovation, qui est un titre de gloire pour cette jeune nation, ne se produisit pas sans peine, et le développement des voies ferrées fut soumis à une foule de vicissitudes ; c'est sur ces divers faits que nous allons jeter un coup d'œil rétrospectif, qui formera l'histoire abrégée des vingt-cinq premières années des chemins de fer en Belgique.

La presse, comme d'habitude, prit l'initiative par diverses brochures et articles de journaux, aujourd'hui tombés dans l'oubli, mais qu'il serait bon de recueillir pour développer plus tard l'histoire de ces voies rapides destinées à renouveler toutes les relations sociales. Les premiers écrits datent de 1830 et sont relatifs à l'utilité qu'il y aurait à réunir Anvers à Cologne par un chemin de fer direct ; il est à remarquer qu'après trente années qui se sont écoulées depuis cette époque, cette voie directe forme encore le *desideratum* de la métropole commerciale de la Belgique.

6

Ces premières lueurs sur l'invention nouvelle éveillèrent l'attention publique et celle du gouvernement. Le premier acte administratif ayant un rapport direct avec l'établissement des chemins de fer en Belgique, remonte à 1831 ; c'est un arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 24 août, ordonnant des études pour établir un chemin de fer entre Anvers, la Meuse et le Rhin. Deux ingénieurs belges d'un grand mérite, MM. Simons et Deridder, furent chargés de ce travail. Ils dirigèrent les opérations graphiques, et au mois d'octobre de la même année, ils remirent leurs plans au ministre.

Le premier projet de ces ingénieurs consistait à relier Anvers à Maestricht, ville que l'on supposait devoir faire partie intégrante du territoire belge ; mais cette dernière cité ayant été détachée de la jeune monarchie, force fut de changer le premier tracé, et le 10 février 1832, les mêmes ingénieurs Simons et Deridder introduisirent un avant-projet, d'après lequel la route ferrée à créer devait être dirigée d'Anvers sur Cologne, en passant par Diest, Tongres, Visé, Moresnet et Aix-la-Chapelle ; un embranchement aurait relié Liège au tronc principal.

Le gouvernement ne perdit pas de temps, car, le 21 mars 1832, un arrêté royal autorisait le ministre de l'intérieur à mettre en adjudication la concession à perpétuité d'un chemin à ornières de fer entre Anvers et Liège ; ce tronçon était destiné à former la première section de la route ferrée entre Anvers et Cologne ; le rabais portait sur le tarif.

L'arrêté royal qui autorisait le ministre de l'intérieur à mettre en adjudication publique la concession à perpétuité du chemin de fer à établir entre Anvers et Liège, d'après les plans des ingénieurs Simons et Deridder, était naturellement accompagné d'un cahier des charges et d'un devis estimatif des travaux ; ces pièces présentent actuellement un vif intérêt, en ce qu'elles retracent les idées qui régnaient à cette époque sur les chemins de fer.

Le cahier des charges, contenant vingt articles, a été pro-

posé par les ingénieurs Simons et Deridder, approuvé par le conseil supérieur des ponts et chaussées, et contre-signé par M. de Theux, qui était à cette époque ministre de l'intérieur : ces signatures indiquent que les conditions et les devis étaient le fruit de longues et sérieuses méditations. Ces pièces reflètent donc bien les idées qui régnaient en 1832 sur les railways.

Le chemin devait partir des bassins d'Anvers, traverser la Nèthe entre Duffel et Lierre, passer à Diest, franchir par un plan incliné les hauteurs du plateau de la Kerck, passer près de Tongres, et descendre dans la vallée de la Meuse au moyen d'une galerie souterraine pour aboutir à Liège, quai Saint-Léonard.

Le profil longitudinal ne devait présenter nulle part des pentes dépassant 2 millimètres par mètre, excepté au plan incliné, qui devait avoir une pente de 3 centimètres par mètre sur un développement de 2,350 mètres. La galerie souterraine était projetée sur une longueur de 1,700 mètres.

Le rayon minimum des courbes de raccordement était de 400 mètres. La longueur totale du chemin à construire était de 150 kilomètres et 874 mètres.

La voie était fixée à 1<sup>m</sup>,50 de milieu en milieu de rails, avec 1<sup>m</sup>,50 d'accotement, ce qui portait à 4<sup>m</sup>,50 la largeur d'emprises de terrain où la voie restait simple, et à 7<sup>m</sup>,70 la largeur dans les portions où le chemin était établi à double voie.

Ce chemin, qui était qualifié à grande section, devait présenter des gares d'évitement à chaque demi-kilomètre de distance, et ces rails supplémentaires devaient s'établir sur 90 mètres de longueur.

Les rails à employer devaient peser 17 kilogrammes au mètre courant; les coussinets en fonte, du poids de 5 kilogrammes, devaient être placés de 90 en 90 centimètres de distance de milieu en milieu.

Les supports étaient facultatifs soit en dés de pierre, soit en bois de chêne; ces derniers, d'une longueur de 2<sup>m</sup>,10, s'établis-

saient en sciant en deux du bois en grume donnant une section de 20 centimètres en moyenne.

Les souterrains et viaducs devaient présenter des passages de 5<sup>m</sup>,50 de hauteur, 3<sup>m</sup>,50 de largeur au niveau de la voie, et 4 mètres à la moitié de la hauteur.

Les voitures, y compris leur chargement, ne pouvaient pas excéder 4,000 kilogrammes par paire de roues.

En somme, les travaux d'art de ce premier chemin étaient assez nombreux : un plan incliné, un tunnel de 1,700 mètres, seize ponts de 5 mètres d'ouverture et plus, dix-sept ponts de moindres dimensions et trente-deux aqueducs d'un mètre et au-dessous.

Telles étaient les conditions principales des devis et du cahier des charges. Les ingénieurs du gouvernement estimaient que l'ensemble de ces travaux devait coûter, suivant un devis détaillé dont nous donnons le résumé, la somme de 4,982,215 florins des Pays-Bas, soit 10,542,367 francs.

Voici ce résumé :

Acquisitions de terrains et indemnités . . . . .	fl.	468,180
Ouvrages de terrassements. . . . .		512,636
Ouvrages d'art :		
Galerie souterraine . . . . .		430,000
Ponts . . . . .		166,900
Railway . . . . .		2,463,000
Plan incliné . . . . .		84,000
Dépenses . . . . .		165,398
	Ensemble. . . . .	fl. 4,290,114
Imprévu 1/20 des estimations. . . . .		214,505
Frais de conduite et de surveillance . . . . .		130,000
	fl.	4,634,619
Intérêts des fonds pendant l'exécution, à 2 1/2 p. c. pendant trois ans, ci . . . . .		347,596
Dépenses d'exécution. . . . .	fl.	4,982,215

Tels étaient les prix et conditions auxquels les soumissionnaires auraient eu à satisfaire à leurs risques et périls ; car, dans l'article 10 du cahier des charges, il était dit que l'administration ne communique ces évaluations au public qu'à titre de renseignements, et elle stipule formellement qu'elle ne pourra en aucun cas, ni pour quelque motif que ce soit, en être rendue responsable.

Il résulte donc, d'après les calculs de l'époque, que 131 kilomètres (130,874<sup>m</sup>) ne devaient coûter que 10,542,367 francs, ce qui revient à 80,000 francs par kilomètre.

Cette évaluation était fautive et péchait énormément par défaut, puisque la moyenne des chemins de fer s'élève bien au delà de 250,000 francs par kilomètre en Belgique, 400,000 en France, et 500,000 en Angleterre.

On n'avait pas des idées plus justes sur la dépense annuelle que nécessitent les chemins de fer ; c'est ce que nous pouvons déduire d'une autre pièce authentique, portant les mêmes signatures que le cahier des charges et pareillement destinée à guider dans leurs calculs les personnes qui eussent voulu soumissionner ; cette pièce est l'évaluation de l'entretien annuel des 131 kilomètres du chemin de fer d'Anvers à Liège. Voici cette estimation en abrégé :

Entretien des ouvrages d'art . . . . .	fl.	50,056
Entretien du plan incliné . . . . .		16,500
Personnel . . . . .		22,200
Frais de perception, administration et exploitation du chemin . . .		10,000
Total des dépenses annuelles. . . . fl.		<u>98,756</u>

soit approximativement 200,000 francs par an pour 131 kilomètres, ce qui revient par kilomètre à 1,500 francs environ ; cette prévision chiffrée n'a aucun rapport avec la dépense réelle occasionnée par l'exploitation pratique des chemins de fer ; elle était énormément trop faible.

Enfin, une troisième pièce, revêtue des mêmes signatures que les précédentes, est intitulée : *Calculs des revenus annuels présumés du chemin de fer d'Anvers à Liège* ; nous la résumons par chapitres :

Droit principal, marchandises. . . . .	fl.	409,089
— voyageurs. . . . .		64,400
Droit supplémentaire, plan incliné . . . . .		20,960
		<hr/>
Recette brute. . . . .	fl.	494,449

Le capital nécessaire à l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, s'élevant à la somme de fl. 5,000,000, l'intérêt à 5 p. c. . . . .

	fl.	250,000
Dépenses annuelles pour couvrir l'entretien du chemin de fer et de ses dépendances, les frais d'administration, d'exploitation et de perception étant estimés à . . . .		100,000
Ensemble. . . . .	fl.	<hr/> 350,000
Excédant. . . . .	fl.	<hr/> <hr/> 444,449

• D'après ces comptes, dressés avec tant de labour par les employés du gouvernement, on estimait que les cinq millions employés à construire le chemin de fer d'Anvers à Liège, rapporteraient 12 p. c. de bénéfice ; l'on sait que cette prévision ne s'est pas plus réalisée que les autres.

Dans le compte d'établissement, pas plus que dans celui des dépenses annuelles, il n'est fait mention du matériel roulant. On présumait faire une route ferrée sur laquelle chacun eût pu faire circuler ses propres voitures moyennant péage ; c'était encore une illusion que l'expérience n'aurait pas manqué de dissiper si l'on avait tenté de la mettre en pratique.

Nous rapportons ces divers faits pour montrer dans quelles ténèbres flottait à cette époque l'industrie des chemins de fer.

A côté de cette inexactitude dans les appréciations, le cahier des charges était d'une grande rigueur envers le concessionnaire futur, qui devait exécuter tous les travaux en trois ans, et avec une activité telle que, chaque année, au moins un tiers de la

route eût été livrée au public, sous peine de déchéance. Voici en effet le texte de l'article 18 :

« Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir commencé ou achevé les proportions respectives du chemin aux époques prescrites, il encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation ou à l'achèvement de ces mêmes travaux par le moyen d'une nouvelle adjudication, sur les conditions du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages, matériaux et terrains. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

» Le concessionnaire évincé recevra du nouvel entrepreneur la valeur déterminée par l'adjudication, mais le cautionnement restera acquis à l'État à titre de dommages et intérêts. »

Ce cautionnement qui eût été confisqué, était déterminé par l'article 15 ainsi conçu :

« Le concessionnaire fournira, avant la signature du contrat, une caution en immeubles de première hypothèque et d'une valeur d'au moins trois cent mille florins, destinée à assurer l'accomplissement des conditions du présent cahier des charges. — Cette caution sera libérée après un an entier d'exploitation convenable. »

Ces conditions et quelques autres encore étaient bien sévères pour un travail important et d'une nature encore inconnue.

Ces énormes erreurs de calcul furent-elles nuisibles ou eurent-elles des conséquences heureuses? Nous penchons pour cette dernière hypothèse, car si l'on eût dit à cette époque : la Belgique aura à dépenser environ cinq cent millions pour développer ses chemins de fer, et pendant vingt ans on ne retirera qu'un faible rendement de ces sommes, il est fort à présumer que cette belle et grande œuvre n'aurait pas été sitôt entreprise.

Cette adjudication, élaborée avec tant de peine, n'eut pas lieu ;

en voici la raison : il y avait à cette époque deux partis bien tranchés et de forces à peu près égales ; les uns prétendaient que l'exécution fût confiée à l'industrie privée, les autres voulaient au contraire que la construction de la route ferrée appartînt à l'État ; c'était tantôt l'une de ces opinions qui l'emportait, puis l'autre reprenait le dessus. Dans ce combat à outrance, il arriva qu'au moment où l'adjudication allait trancher la question, il s'éleva au sein de la Chambre des représentants une discussion sur la question de savoir si le gouvernement était ou non investi du droit de concession. Cette question incidente fit d'abord suspendre l'adjudication, qui ne fut jamais reprise, car les partisans de la construction par l'État l'emportèrent définitivement.

Le projet formé par une compagnie financière pour établir un chemin de fer entre Anvers et Bruxelles, n'eut pas plus de succès que celui que nous venons d'analyser.

Malgré ces échecs, l'idée nouvelle poursuivait son chemin et gagnait chaque jour de nouveaux adhérents ; l'un des appuis les plus importants fut la commission supérieure d'industrie et de commerce, qui présenta spontanément un mémoire sur l'utilité et l'urgence, disait-elle, d'établir un chemin de fer d'Anvers à la Prusse ; ce mémoire porte la date du 8 mars 1833. Par ordre du ministre, il fut inséré au *Moniteur* le 15 du même mois.

Ce mémoire appuyait un nouveau travail des ingénieurs Simons et Deridder, qui, tout en conservant les aboutissants Anvers et Cologne, changeaient le parcours intermédiaire ; la nouvelle direction passait par Malines, Louvain, Tirlemont, Liège et Aix-la-Chapelle, avec un petit embranchement sur le tronç principal, allant de Contich à Lierre.

Le plan financier de la commission présentait un système mixte pour l'exécution des travaux. Une société anonyme aurait été établie ; elle aurait fixé les péages de commun accord avec le gouvernement et aurait emprunté en son propre nom les

fonds nécessaires aux travaux. Le capital portant intérêt à 5 p. c., un pour cent aurait été annuellement affecté à l'amortissement. L'État aurait garanti le paiement annuel de l'intérêt et de l'amortissement.

Ce projet modifié fut communiqué aux chambres de commerce, aux autorités provinciales et aux conseils communaux des localités les plus importantes du pays ; il reçut partout l'accueil le plus sympathique.

Cependant ce projet échoua comme ceux qui l'avaient précédé.

Toutes ces difficultés ne parvinrent pas à abattre le courage de ceux qui donnaient leur concours à cette œuvre nouvelle.

Le 17 mai de la même année, une commission spéciale, composée d'ingénieurs des ponts et chaussées et présidée par le ministre de l'intérieur, qui avait à cette époque les travaux publics dans son département, émit l'avis, à la majorité de six voix contre une, que la route projetée devait être exécutée au compte de l'État, et que la direction par Malines, Louvain, Liège et Verviers était la plus convenable pour la route d'Anvers à la Meuse et vers Cologne.

Nous rapportons tous ces détails pour montrer combien les idées nouvelles fermentaient à cette époque et prenaient successivement corps, malgré les difficultés qui se renouvelaient sans cesse.

Enfin, le 19 juin 1833, M. Rogier étant ministre de l'intérieur, le gouvernement présenta à la Chambre des représentants un projet de loi pour l'établissement d'un chemin de fer partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.

La section centrale de la Chambre augmenta encore les dispositions contenues dans le projet présenté par le gouvernement, en proposant de prolonger la ligne de l'Est jusqu'à la frontière de Prusse, et la ligne du Midi jusqu'aux frontières de France. Voici quelle fut la formule du projet présenté par la commission

centrale à la discussion des Chambres, sous la date du 18 novembre 1833 :

« Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord, sur Anvers; à l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges; et au midi, sur Bruxelles et sur les frontières de France. »

Dans la discussion de ce projet à la Chambre des représentants, les débats furent animés, et des objections soutenues avec ardeur et conviction furent présentées; l'on craignait des bouleversements dans les moyens d'existence d'une foule d'industriels respectables; tels que les éleveurs de chevaux, les hôteliers, les entrepreneurs de transports, les maîtres de postes, et par suite les agriculteurs, etc. Enfin, après une discussion quelquefois ardente, qui se prolongea pendant dix-sept séances, du 11 mars 1834 jusqu'au 28 du même mois, les opinions se fixèrent, et l'ensemble de la loi fut voté par cinquante-six voix contre vingt-huit, dans les termes du rapport de la section centrale.

Dans cette mémorable discussion fut agitée une question fondamentale qui s'est depuis représentée dans les divers États de l'Europe, à savoir si ce serait l'industrie privée ou l'État qui serait chargé de l'exécution des chemins de fer; c'est dans ce dernier sens que la question reçut sa solution.

La loi, votée par la première Chambre, fut mise en discussion au Sénat, qui nomma une commission spéciale dont le rapport fut déposé le 26 avril; la proposition fut immédiatement discutée et adoptée dans la séance du 30 du même mois, par trente-deux voix contre huit, et le lendemain 1<sup>er</sup> mai 1834, le Roi signa la loi organisatrice des chemins de fer belges.

Cette loi ayant servi de base au développement du réseau belge, nous croyons utile de la rapporter ici comme pièce historique :

*Loi du 1<sup>er</sup> mai 1834.*

ART. 1<sup>er</sup>. Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer ayant

pour point central Malines, et se dirigeant, à l'est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers ; au nord, sur Anvers ; à l'ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges ; et, au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

ART. 2. L'exécution en sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

ART. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

ART. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un crédit de dix millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 16 février 1833.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 5. Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par une loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

ART. 6. Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1835, et d'année en année jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

ART. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mai 1834.

LÉOPOLD.

Par le roi :

*Le ministre de l'intérieur,*

CH. ROGIER.

Vu et scellé du sceau de l'État :

*Le ministre de la justice,*

LEBEAU.

Lorsque la question de savoir si les chemins de fer belges seraient construits par l'industrie privée ou si l'État se chargerait de leur édification, eut été tranchée par la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 en faveur des partisans de ce dernier système, l'on mit la main à l'œuvre pour s'engager avec ardeur dans cette voie encore inconnue.

Maintenant que l'on sait mieux ce que coûtent, ce que valent, ce que rapportent les chemins de fer, on aime à planer sur les idées encore vagues d'une époque ancienne, bien moins par le nombre des années que par l'immensité des travaux effectués dans cette nouvelle et importante branche des connaissances

humaines. Ce ne sont pas des perfectionnements nouveaux que nous cherchons en faisant l'histoire des chemins de fer, ce sont des faits tendant à éclairer la marche qui a été suivie pour en arriver au point où en sont parvenus les successeurs de ces hommes courageux qui ont pris l'initiative.

C'est donc comme fait historique curieux que nous constatons le devis de ce que l'on croyait devoir coûter le réseau de chemins de fer à établir en Belgique, lorsqu'on a entrepris cette œuvre grandiose.

Nous avons, pour établir ce point de départ, des pièces authentiques : ce sont les devis présentés, à cette époque, par les ingénieurs, évaluations qui ont servi de motifs déterminants pour voter la loi. Voici le projet tel qu'il fut voté et le montant présumé de ce qu'il devait coûter, d'après un travail minutieux contenu dans plusieurs volumes imprimés en 1833, par les soins des ingénieurs Simons et Deridder, qui avaient joint à leur travail le fruit de leurs observations faites en Angleterre.

**1833. — Coût présumé des chemins de fer.**

DÉSIGNATION.	Malines- Anvers.	EMB. DE Lierre.	Malines- Bruxelles	Malines- Verviers.	Malines- Ostende.	Ensemble.
	(24 kil. 2.)	(5 kil. 2.)	(21 kil. 7.)	(122 kil. 4.)	(122 kil. 9.)	
Acquisitions de terrain	FRANCS. 302,400	FRANCS. 34,560	FRANCS. 265,520	FRANCS. 1,604,460	FRANCS. 1,271,000	FRANCS. 3,475,940
Terrassements et ouvrages d'art . . .	261,400	18,090	220,400	5,235,130	1,515,000	7,048,020
Voie à rouage (rails) .	932,700	185,500	765,700	4,551,600	4,965,000	11,398,500
Dépenses. . . .	72,500	18,100	65,300	286,200	546,000	788,400
Administration et frais d'étude. . . . .	28,500	5,000	20,500	406,750	149,000	609,750
Montant des travaux (matériel non compris). . . . .	1,597,500	261,250	1,333,420	12,082,140	8,046,000	23,320,310
Coût kilométrique présumé . . . . .	66,000	50,250	61,450	97,500	65,500	78,680

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, article 6, dit que d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par cette loi. — Ces prescriptions ayant été suivies, il en est résulté vingt-cinq volumes, remplis de calculs; nous en avons extrait le tableau suivant relatif aux mêmes chapitres et rendus directement comparables.

**1859. — Coût réel des mêmes chemins de fer.**

DÉSIGNATION.	Malines- Anvers.	EMB. DE Lierre.	Malines- Bruxelles	Malines fr. Prusse.	Malines- Ostende.	Ensemble.
	(26 kil. 3.)	(6 kil. 2.)	(24 kil.)	(134 kil. 9.)	(127 kil. 4.)	(345 kil. 8.)
Acquisitions de terrain	FRANCS. 954,603	FRANCS. 409,882	FRANCS. 952,023	FRANCS. 7,994,413	FRANCS. 4,048,309	FRANCS. 14,058,930
Terrassements et ouvrages d'art . . .	2,079,150	444,804	4,018,389	32,777,398	6,364,978	42,354,716
Voie (rails, billes, etc.)	4,724,998	452,475	4,643,816	8,802,240	8,022,917	20,346,446
Dépandances, stations.	3,394,531	85,482	2,991,760	3,606,888	3,331,427	13,909,808
Administration et frais d'étude. . . . .	240,960	56,796	492,402	4,235,954	4,167,237	2,893,349
Montant des travaux (matériel non compris). . . . .	8,394,262	549,456	6,798,390	54,416,593	23,434,868	93,563,249
Coût kilométrique réel.	318,400	83,730	323,730	403,400	484,000	296,000

La comparaison de ces tableaux, mieux que toute autre discussion, montrera combien les idées que l'on se faisait des chemins de fer en 1833 étaient éloignées des nécessités de la pratique.

Si l'on cherche à comparer l'estimation à la dépense réelle, poste par poste, on trouve des différences inimaginables : ainsi les acquisitions de terrain pour la route de Malines à Ostende étaient estimées moins de 1,300,000 francs; elles ont coûté au delà de 4 millions. Les dépandances de cette même route étaient évaluées 346,000 francs; elles ont coûté plus de dix fois

autant, puisqu'elles se sont élevées à 3,831,000 francs. Les terrassements et travaux d'art de la route de Verviers étaient estimés 5 millions et quelques cent mille francs; ils ont coûté au delà de 32 millions en les poussant jusqu'à la frontière de Prusse.

Si des détails on passe au coût des diverses sections, on trouve des différences non moins exorbitantes : la route de Malines à Anvers était estimée 66,000 francs par kilomètre, la construction s'est élevée à 318,000 francs; la route de Verviers ne devait coûter que 97,500 francs par kilomètre, elle a absorbé 403,000 francs pour pareille longueur.

Enfin, les chemins de fer belges compris dans ces diverses sections ne devaient revenir, terme moyen, qu'à 79,000 francs environ, c'est à 296,000 francs que le prix de construction s'est élevé.

A cette époque, on se faisait une idée si inexacte de l'exploitation des chemins de fer, que l'on ne portait rien en compte pour le matériel, présumant, sans doute, qu'il serait fourni par les particuliers, ou que c'était une dépense insignifiante; tandis que la pratique a exigé un matériel roulant qui s'élève, d'après le compte rendu de 1860, à 64,441 francs par kilomètre, et encore se plaint-on souvent de son insuffisance.

On s'imaginait à cette époque pouvoir desservir les besoins du public par une seule voie de rails, et lorsque l'inspecteur général des ponts et chaussées Vifquain faisait observer, que sur la route de Verviers une pareille exploitation offrirait des dangers, on combattait ses arguments; il en était de même lorsqu'il soutenait que les prix d'évaluation étaient trop minimes.

Une pièce très-curieuse est le mémoire contenant trente considérations émises par ce fonctionnaire et que les auteurs du projet crurent victorieusement réfuter. Le paragraphe six de ce mémoire est relatif aux devis, qu'il critique d'un bout à l'autre comme étant trop faibles.

Il dit, entre autres : « Est-il présumable de pouvoir construire, pour la somme de 793,000 francs, les ouvrages d'art suivants, comme elle est portée au devis ? Deux grands ponts sur la Meuse et l'Ourte, dix-sept ponts sur la Vesdre, un pont sur la rivière de Spa, dix-sept ponceaux et aqueducs, trois souterrains, murs de soutènement à la Vesdre et menus ouvrages ? » Vifquain était dans le vrai, car le seul pont de la Meuse a absorbé plus que toute la somme.

L'expérience est venue donner amplement raison à l'inspecteur contre les ingénieurs fondateurs ; mais, à cette époque, l'on crut que l'exactitude des estimations était de leur côté, et que l'inspecteur élevait des difficultés parce qu'il était partisan déclaré de la construction par l'industrie privée, ayant lui-même proposé un projet de chemin de fer entre Anvers et Bruxelles.

Jamais désaccord plus flagrant n'a été constaté entre le devis d'une construction et le coût de son exécution. On conçoit combien il est intéressant de rechercher les motifs de cet écart.

D'abord, une des causes principales réside dans l'appréciation inexacte du rôle que les chemins de fer étaient destinés à remplir dans l'organisation sociale ; tout était conçu sur des proportions qui nous semblent bien mesquines aujourd'hui.

Des rails du poids de 17 kilogrammes par mètre courant étaient jugés très-forts ; car, à cette époque, l'Angleterre n'employait que des rails de 28 livres au yard, environ 13 à 14 kilogrammes au mètre courant.

Les ingénieurs belges faisaient remarquer qu'en établissant une largeur de voie de 1<sup>m</sup>,40, ils agissaient grandement, car, disaient-ils, « pendant longtemps les ingénieurs anglais adoptèrent, pour les chemins de fer *les plus importants*, une largeur de voie qui ne dépassait pas quatre pieds (1<sup>m</sup>,22). » Les voies de moindre importance n'étaient que de trois pieds anglais, soit 0<sup>m</sup>,91.

A cette époque, c'était une innovation toute récente que d'avoir

substitué le fer malléable à la fonte, et les ingénieurs croyaient encore devoir justifier la préférence qu'ils accordaient au fer laminé.

Les routes étaient projetées à simple voie, on s'imaginait que la double voie était un luxe superflu.

Marchera-t-on, sur la voie, avec des chevaux ou avec des locomotives? Voilà une des questions qui occupait sérieusement les auteurs du projet, et qu'ils résolvaient en faveur de la vapeur; mais de quelles locomotives et de quels wagons s'agissait-il?

Les wagons devaient pouvoir porter  $2\frac{3}{4}$  à 3 tonnes; les machines, de la force de huit à dix chevaux, pesant de 8 à 10 tonnes, devaient faire parcourir aux convois jusque cinq milles (8 kilomètres) à l'heure pour les marchandises, et l'on citait comme une merveille une vitesse de 25 à 30 kilomètres obtenue par les nouvelles machines Stephenson! Mais, disaient MM. Simons et Deridder, « on conçoit aisément que l'emploi d'une vitesse aussi considérable (25 à 30 kilomètres!) augmente excessivement les frais d'entretien des machines, des chariots et diminue beaucoup leur durée par l'effet des dislocations. »

Nous extrayons du rapport de MM. Simons et Deridder quelques phrases qui achèveront de peindre les idées qui régnaient en 1834 sur les besoins du commerce. « Le commerce, disaient-ils, certain de recevoir ses marchandises dans un temps très-court, n'attache que fort peu d'importance à un retard de cinq à six heures, lorsqu'il s'agit d'un trajet de vingt à quarante lieues.

» La distance d'Anvers à Cologne est de 248 kilomètres de développement; en faisant le trajet à raison de cinq milles à l'heure, il faudra trente et une heures de temps.

» Puis, ajoutaient-ils, les voyageurs pourraient aller plus vite d'un tiers, ce qui réduirait à vingt heures le temps nécessaire pour se rendre de Bruxelles à Cologne. »

Si l'on compare ces projets à ce qui, aujourd'hui, est exécuté, on est moins étonné de l'énorme différence qui existe entre les

devis et le coût réel, d'autant plus que les changements faits successivement ont accumulé leur prix dans le compte de construction, et l'ont porté peu à peu au coût kilométrique qu'il a atteint de nos jours.

Le premier rapport fait aux Chambres sur les opérations du chemin de fer porte la date du 4 août 1835, sous la signature de M. de Theux, alors ministre des travaux publics. Cette pièce, de trois feuilles d'impression, était accompagnée d'une annexe de MM. Simons et Deridder, rendant compte : d'une part des dépenses de construction et de l'autre des résultats de l'exploitation.

Dans ce document, le ministre disait aux Chambres que : « le » désir d'avancer les travaux et de faire jouir le public d'une » première section, n'ont pas permis d'apporter dans ces travaux une économie minutieuse. » Après cette réflexion, l'on annonce que la dépense totale de la section de Bruxelles à Malines s'élève à 1,224,000 francs. La longueur de cette section étant de 20 kilomètres, le coût kilométrique ne s'élevait qu'à 61,205 francs, et c'est ce coût si extraordinairement bas dont le ministre croyait devoir excuser l'élévation.

Le 1<sup>er</sup> mars 1837, M. Nothomb, alors ministre des travaux publics, présenta à la Chambre le compte rendu de l'opération des chemins de fer depuis l'origine, 1<sup>er</sup> mai 1834, jusqu'au commencement de l'année 1837.

A cette époque, trois sections étaient terminées, savoir :

		DATES.	
		Commencement des travaux.	Inauguration.
20	kilomètres. Malines à Bruxelles . . .	1 <sup>er</sup> juin 1834.	5 mai 1835.
24	— — à Anvers . . .	31 mai 1835.	7 mai 1836.
27	— — à Termonde . . .	29 sept. 1835.	2 janv. 1837.

71 kilomètres, ayant coûté 5,131,633 francs.

ce qui porte le coût kilométrique à 72,276 francs, et présente déjà une augmentation sur celui accusé antérieurement.

Dans le principe, on construisait à la fois plusieurs parties de lignes, et la même administration exploitait les sections construites ; il était donc assez difficile qu'il n'y eût pas de confusion dans ces divers comptes. Si l'on ajoute à ces causes l'amour-propre des ingénieurs, qui avaient à cœur de justifier que leurs devis n'avaient pas été dépassés, on verra comment il a pu se faire que, dans le premier compte rendu aux Chambres en exécution de l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, l'on ait affirmé que la section de Bruxelles à Malines, longue de 20 kilomètres, n'avait coûté que 1,224,100 francs, ce qui revient à 61,205 francs par kilomètre, somme inférieure au devis d'estimation ; quoique, disait le rapport, l'acquisition des terrains ait dépassé les prévisions, et qu'il en ait été de même des terrassements.

Mais ces illusions, comme toutes celles inscrites dans les rapports administratifs, n'ont pas tardé à disparaître devant les sommes à payer ; de 61,205 francs, somme à laquelle revenait le kilomètre de chemin de fer à l'origine, on en est successivement arrivé à dépasser 100, 200 et même 300 mille francs, comme coût moyen des chemins de fer.

Il se peut que l'écart qui existe entre les prévisions et le chiffre accusé pour les dépenses d'exécution, provienne en partie de ce que le compte de construction n'a pas encore été clos. Voici comment les choses peuvent s'être passées : il y a certaines dépenses qui sont d'une nature mixte, en ce sens qu'elles sont imputables à l'exploitation ou à la construction ; et, comme le chemin de fer a été en perte pendant assez longtemps, il est possible que l'on ait choisi de préférence le compte de construction comme débiteur.

C'est ainsi que peut s'expliquer, en partie, cette énorme différence entre les prévisions faites pour l'établissement des chemins de fer, et leur coût accusé par les comptes rendus aux Chambres législatives.

En somme, les idées qui régnaient à l'époque où l'on a conçu le projet du réseau de chemins de fer belges n'avaient en vue que des

constructions très-imparfaites, ponts en bois, rails de faible échantillon, matériel insignifiant, stations pour ainsi dire champêtres, et encore avait-on dressé un devis incomplet, critiqué à l'époque même où il a paru, comme étant trop faible.

Lorsqu'on a passé à l'exécution, de nombreuses améliorations ont eu lieu ; les progrès, en se succédant, ont conduit à faire, défaire et refaire tour à tour le même objet, ce qui a considérablement enflé les dépenses ; enfin, en portant au compte de construction des dépenses d'exploitation, on en est arrivé à un coût kilométrique qui n'a plus aucun rapport avec les prévisions d'une autre époque.

La même ardeur qu'ils avaient mise à vaincre les obstacles financiers qui s'opposaient à l'introduction des chemins de fer sur le continent, fut déployée par les Belges dans l'exécution de leur premier chemin de fer ; car, un an après le vote de la loi du 1<sup>er</sup> mai, on inaugurerait la section de Bruxelles à Malines, longue de 20 kilomètres.

Vingt kilomètres construits en une année, nous paraissent maintenant une opération aisée ; mais il n'en était pas de même à l'origine de cette invention, où tout était nouveau, tout devait être créé à neuf ; avec des terrassiers improvisés, des poseurs inexpérimentés, des ingénieurs n'ayant jamais vu de pareils travaux ; des rails fabriqués en Angleterre, où cette industrie n'était pas encore régularisée : locomotives, voitures à voyageurs, mécaniciens, conducteurs, tout avait été créé dans un nombre de jours aussi restreint que celui qui compose une année.

L'inauguration solennelle eut lieu le 5 mai 1835.

Cette fête nationale eut du retentissement dans l'Europe entière et fit le plus grand honneur à l'énergie que déployait la nouvelle monarchie. Ce fut l'une des causes qui contribuèrent à lui assigner une place honorable parmi les nations européennes.

Après ce premier effort, l'ardeur ne se ralentit pas, comme on peut le voir par le tableau suivant, où nous avons consigné les dates des diverses inaugurations du chemin de fer de l'État belge.

### Inauguration des chemins de fer de l'État.

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		LONGUEUR — kilomèt.	
	la section.	la ligne.		
1835, mai	5	Bruxelles-Malines.	État-Nord.	20
1836, —	7	Malines-Anvers.	— —	24
1837, janvier	2	Malines-Termonde.	— Ouest.	26
— septembre	10	Malines-Louvain.	— Est.	24
— —	10	Louvain-Tirlemont.	— —	18
— —	28	Termonde-Gand.	— Ouest.	30
1838, avril	2	Tirlemont-Waremme.	— Est.	27
— —	2	Waremme-Ans.	— —	19
— août	12	Gand-Bruges.	— Ouest.	44
— —	28	Bruges-Ostende.	— —	22
1839, septembre	22	Gand-Courtrai.	— —	44
— octobre	6	Landen-Saint-Trond.	(1)	10
1840, mai	18	Bruxelles-Tubise.	État-Midi.	20
— —	»	Embranchement de Bruxelles.	— —	3
1841, octobre	31	Tubise-Soignies.	— —	17
— décembre	19	Soignies-Mons.	— —	25
— —	»	Embranchements.	— Ouest.	5
1842, mai	1	Ans-Liège.	— Est.	6
— août	7	Mons à la frontière de France.	— Midi.	20
— octobre	14	Courtrai à la frontière.	— Ouest.	15
— —	»	Mouscron-Tournay.	— —	19
— décembre	26	Braine-le-Comte-Manage.	— Midi.	14
1843, juillet	18	Liège-Verviers.	— Est.	25
— —	30	Manage-Namur.	— Midi.	64
— octobre	15	Verviers à la frontière.	— Est.	14
1844,	»	Embranchement.	— Nord.	4
1857,	»	Contich-Lierre.	— —	6
—	»	Embranchement.	— Est.	2
TOTAL DU RÉSEAU. . . . .				567

(1) Ce chemin a été donné en subvention à la Compagnie de Tournay-Jurbise.

A mesure que le chemin de fer se développe, le coût kilométrique moyen augmente; le tableau suivant, déduit des comptes officiels, montre la progression suivie par cet accroissement.

**Coût progressif des chemins de fer de l'État belge.**

ANNÉE.	Longueur construite.	Sommes dépensées.	Coût kilométrique.	Rapports ministériels.
	KILOM.	FRANCS.	FRANCS.	
1835 . . . . .	20	1,224,100	61,205	4 août 1835
1836 . . . . .	71	5,131,633	72,276	1 <sup>er</sup> mars 1837
1837 . . . . .	144	18,190,223	126,321	26 octobre 1837
1838 . . . . .	257	34,000,000	132,295	26 novembre 1837
1839 . . . . .	309	47,204,524	152,765	12 novembre 1839
1840 . . . . .	336	62,144,584	184,954	4 février 1841
1841 . . . . .	382	75,594,248	197,885	2 juin 1842
1842 . . . . .	438	95,530,577	218,106	12 avril 1843
1843 . . . . .	556	137,572,221	247,432	19 février 1845
1844 . . . . .	560	144,745,810	258,474	19 février 1845
1845 . . . . .	560	149,713,614	267,346	Session 1845-46
1846 . . . . .	560	156,292,012	279,093	— 1846-47
1847 . . . . .	560	160,236,777	286,137	6 avril 1848
1848 . . . . .	560	163,515,644	291,992	Session 1848-49
1849 . . . . .	560	166,418,658	297,176	— 1849-50
1850 . . . . .	560	167,407,264	298,941	— 1850-51
1851 . . . . .	560	167,877,126	299,781	— 1851-52
1852 . . . . .	560	168,920,020	301,643	— 1852-53
1853 . . . . .	560	170,147,427	303,834	— 1853-54
1854 . . . . .	560	174,020,038	310,750	— 1854-55
1855 . . . . .	560	179,009,727	319,096	— 1855-56
1856 . . . . .	560	182,369,577	325,660	24 octobre 1837
1857 . . . . .	567	187,361,146	330,443	4 août 1858
1858 . . . . .	567	189,776,365	334,702	26 juillet 1859
1859 . . . . .	567	190,782,934	336,478	12 juin 1860
1860 . . . . .	567	193,134,374	339,927	30 avril 1861

Le tableau qui précède fait ressortir que le coût kilométrique a été successivement en croissant, mais il n'indique pas sur quelle partie de la dépense cette augmentation a eu lieu ; le tableau suivant a pour but de comparer les principaux éléments de la dépense à trois époques séparées l'une de l'autre par dix années d'exploitation.

**Tableau du coût kilométrique comparatif des chemins de fer de l'État belge, aux années 1840, 1850 et 1860.**

DÉSIGNATION.	1840.	1850.	1860.
	Long. 336.	Long. 560.	Long. 567.
	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
Corps de la route . . . . .	140,835	222,410	230,658
Stations, ateliers, dépendances . . .	10,778	24,819	35,665
Dépenses générales . . . . .	5,141	9,212	9,163
Route et matériel fixe . . . . .	156,754	256,441	275,486
Matériel roulant. . . . .	28,200	42,500	64,441
Coût kilométrique . . . . .	184,954	298,941	339,927

Ce tableau est instructif sous plus d'un rapport; il sert en premier lieu à se rendre compte comment un coût kilométrique, qui n'était d'abord que de 185 mille francs environ, a été porté à 340 mille francs après vingt années d'exploitation.

Jetons un coup d'œil rapide sur les diverses sections dont ce tableau se trouve composé.

Corps de la route : à l'origine, le railway n'avait qu'une voie, par la suite elle a été doublée à peu près sur toute sa longueur, les travaux d'art ont été changés ou améliorés, etc. C'est ainsi que cette partie du coût kilométrique a été presque doublée.

Les stations étaient provisoirement établies en matériaux aisément destructibles et coûteux d'entretien, on les a remplacées par des constructions définitives; au fur et à mesure que le mouvement devenait plus actif, l'atelier central de réparations du matériel s'est étendu, il a été muni d'un outillage considérable; aussi, la dépense renseignée relativement aux stations et dépendances a-t-elle été plus que triplée pour chaque kilomètre.

Un autre chef de dépenses qui entre pour une part considérable dans l'augmentation du coût kilométrique, c'est le matériel roulant, qui s'est accru dans l'énorme proportion de 28 à 64 mille francs par chaque kilomètre de longueur. Malgré cette augmentation, l'insuffisance du matériel roulant du chemin de fer de l'État était si reconnue que le gouvernement a, en 1862, sollicité et obtenu des Chambres l'allocation de nouveaux crédits pour l'achat de wagons.

Sans entrer dans des détails plus minutieux, nous croyons que ces circonstances rendent compte, au moins en partie, de l'énorme augmentation kilométrique existant entre le prix moyen de 185 mille francs en 1840 et celui de 340 mille francs en 1860.

La construction du railway de l'État présente encore un certain intérêt lorsqu'on l'examine sous un autre point de vue. Le pays, très-peu accidenté à l'ouest, est au contraire très-montagneux à l'est; il est donc naturel de présumer que le prix de construction aura été influencé par ces circonstances; c'est afin d'éclairer ce point que nous avons subdivisé le coût kilométrique de 1860, qui, en moyenne générale, s'élève à 339,927 francs, en quatre sections se dirigeant au nord, à l'est, à l'ouest et au sud du royaume; cette subdivision se trouve détaillée dans les deux tableaux suivants, dont le premier contient les bases du calcul, extraites du dernier compte rendu officiel, et le second contient, avec un certain détail, les dépenses kilométriques pour chacune des sections en particulier et pour l'ensemble.

**Relevé, par sections, des dépenses faites pour la construction  
des chemins de fer de l'État belge. — Époque de 1860.**

DÉSIGNATION.	Nord.	Ouest.	Est.	Midi.	Ensemble.
	54 kilom.	205 kilom.	145 kilom.	163 kilom.	567 kilomèt.
Terrains, frais de justice. . .	FRANCS. 2,016,509	FRANCS. 6,765,804	FRANCS. 8,508,916	FRANCS. 10,058,629	FRANCS. 27,127,858
Terrassements, ouvr. d'art, plantations . . . . .	3,275,396	11,139,687	33,467,619	18,808,143	66,688,845
Billes et rails . . . . .	3,535,468	13,111,409	9,172,990	10,874,641	36,694,508
Stations et outillage fixe. . .	7,214,871	5,011,174	3,342,863	4,653,865	20,222,773
Inaugurations » . . . . .	74,904	45,412	41,741	115,044	277,101
Dépenses spéciales (1) . . . .	»	19,057	12,044	356,462	387,563
Dépenses générales (2) . . . .	529,065	1,367,100	1,755,266	1,544,450	5,195,845
Matériel roulant (3) . . . . .	3,480,410	13,210,405	9,344,945	10,504,085	36,539,845
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>20,124,625</b>	<b>50,668,048</b>	<b>65,446,384</b>	<b>56,895,319</b>	<b>193,134,374</b>

**Coût kilométrique, par sections, des chemins de fer construits  
par l'État. — Époque de 1860.**

DÉSIGNATION.	Nord.	Ouest.	Est.	Midi.	Ensemble.
	54 kilom.	205 kilom.	145 kilom.	163 kilom.	567 kilomèt.
Terrains, frais de justice. . .	FRANCS. 37,354	FRANCS. 33,019	FRANCS. 57,303	FRANCS. 61,586	FRANCS. 147,647
Terrassements, trav. d'art, plantations . . . . .	60,618	54,217	230,819	115,323	417,123
Billes et rails . . . . .	65,471	65,958	63,262	66,715	64,717
Stations et outillage fixe . . .	135,609	24,445	23,054	28,551	35,665
Inaugurations . . . . .	1,387	222	287	706	488
Dépenses spéciales . . . . .	»	93	83	2,126	685
Dépenses générales . . . . .	9,798	6,766	12,105	9,475	9,165
Matériel roulant . . . . .	64,441	64,441	64,441	64,441	64,441
<b>TOTAL. . . . .</b>	<b>372,678</b>	<b>247,161</b>	<b>451,354</b>	<b>348,987</b>	<b>339,327</b>

(1) Dépenses relatives à l'amélioration des lignes construites par l'industrie privée et exploitées par l'État.

(2) Les dépenses générales sont calculées proportionnellement aux sommes dépensées.

(3) Proportionnellement à la longueur exploitée.

Quiconque connaît la configuration du pays et les principales dispositions de la voie ferrée en Belgique, peut aisément se rendre compte des différences de prix que ce tableau fait ressortir.

*Les lignes de l'Ouest* sont tracées dans un pays de plaines sans aucun accident de terrain; quelques ponts à construire sont les seuls obstacles que l'on ait rencontrés, aussi le coût kilométrique, matériel roulant compris, ne s'élève-t-il qu'à 247 mille francs, prix dans lequel le corps de la route proprement dit ne s'élève qu'à 183 mille francs environ. Comme cette section est la plus longue des quatre, elle agit plus fortement que les autres pour faire descendre la moyenne générale, qui, en effet, se trouve inférieure au prix des trois autres sections.

*Les lignes de l'Est* sont tracées dans un pays très-accidenté, elles comprennent le chemin construit à grands frais dans la vallée de la Vesdre; aussi est-ce la section dont le coût est le plus élevé, il dépasse 450 mille francs par kilomètre.

*La ligne du Midi*, se dirigeant vers la France, tient une moyenne assez approximative entre ces prix extrêmes.

*La ligne du Nord*, quoiqu'elle soit établie dans un pays de plaines analogue à celui où sont tracées les sections de l'Ouest, revient cependant à un prix beaucoup plus élevé; cela provient de ce que cette section, d'ailleurs la plus courte des quatre, se trouve chargée de la grande station de Bruxelles et de l'atelier central de Malines. Cette circonstance se fait remarquer au poste Stations et outillage, qui excède de plus de 100 mille francs par kilomètre les articles analogues pour les autres sections.

*Comme moyenne générale*, et à la fin de l'année 1860, les chemins de fer construits par l'État belge reviennent, en nombres ronds, à 340,000 francs par kilomètre.

---

## EXPLOITATION.

---

Nous avons examiné les diverses circonstances qui ont accompagné l'installation des chemins de fer en Belgique ; dans cet examen rétrospectif, une chose bien faite pour exciter l'étonnement, c'est l'écart énorme que l'expérience a constaté entre les prévisions et la réalité des sommes dépensées. Passons maintenant à l'exploitation, et comparons de nouveau les évaluations de l'époque aux résultats obtenus.

Le premier rapport sur l'exploitation des chemins de fer, celui portant la date du 4 août 1835, que nous avons déjà cité en parlant des faits relatifs à la construction, était de nature à faire naître les plus belles espérances, puisque les quatre-vingt-cinq premiers jours donnaient un produit qui, proportionnellement aux capitaux employés à la construction, montait à 20 p. c. par an.

En effet, ce rapport renseigne que, pendant les quatre-vingt-cinq jours d'exploitation qui se sont écoulés, du 7 mai au 31 juillet 1835, on a réalisé un produit de fr. 106,965-05 ; dans les annexes à ce travail, MM. Simons et Deridder, qui, à cette époque, dirigeaient tout à la fois la construction et l'explo-

tation, établissent un compte de dépenses se résumant comme suit :

Recette totale en 85 jours . . . . .	fr.	106,965 05
Dépenses d'entretien . . . . .	fr.	20,774 80
— d'exploitation . . . . .		23,213 73
— d'administration. . . . .		5,919 07
Dépense totale. . . . .		<u>49,907 60</u>
Bénéfice net en 85 jours. . . . .	fr.	<u>57,057 45</u>

Un produit net de 57,057 francs, réalisés en quatre-vingt-cinq jours d'exploitation, ferait ressortir les bénéfices annuels, pour 1,224,100 francs, à 20 p. c. sur les capitaux dépensés.

Ces comptes relatifs à la naissance du chemin de fer sont loin d'être dépourvus d'intérêt. Sans pouvoir affirmer qu'ils soient d'une exactitude bien rigoureuse dans toutes leurs parties, on doit cependant admettre que les dépenses, contrôlées par la cour des comptes, ne peuvent guère s'éloigner de la réalité, au moins dans leur ensemble.

D'un autre côté, le chemin de fer n'avait qu'une voie, il possédait un matériel imparfait, les stations étaient des baraques en bois; c'était encore un embryon informe si l'on veut, mais enfin on roulait sur ce chemin de fer depuis trois mois, et la recette avait été réalisée, puisqu'elle était versée au trésor.

Concluons de ces observations que, tout extraordinaires que nous paraissent actuellement ces résultats, ce ne sont cependant pas de pures fables, mais des faits qu'il faut bien accepter et qu'il peut être utile de comparer aux résultats actuels; pour cela réduisons-les à une forme comparative au moyen d'unités statistiques :

20 kilomètres, coûtant 1,224,100 francs, donnent pour coût kilométrique . . . . .	fr.	61,205
Un produit de 106,965 francs, réalisé en 85 jours sur un chemin de 20 kilomètres de longueur, donne par jour-kilomètre . . . . .		63
Une dépense de 49,907 francs dans les mêmes circonstances donne. . . . .		29
Le rapport de la recette à la dépense se trouve être. . . . .		0,47
Le produit annuel des capitaux employés dans de telles circonstances ressort à . . . . .		20 p. c.

Actuellement on connaît assez les chemins de fer pour discuter ces résultats obtenus et en déduire des conséquences.

Nous ferons d'abord remarquer que 63 francs de produit par jour-kilomètre n'offrent rien d'extraordinaire ; ce n'est que les trois cinquièmes environ de ce que les chemins de l'État belge réalisent aujourd'hui ; la dépense, qui s'élève à 47 p. c. des sommes reçues, indique une exploitation assez économique, qui s'obtient de nos jours ; mais ce qui est tout à fait anormal, c'est un produit de 20 p. c. et un coût kilométrique de 61,000 francs.

L'un de ces résultats est une conséquence de l'autre ; l'on a obtenu 20 p. c. de produit parce que le capital dépensé était excessivement faible.

Si le chemin eût coûté par kilomètre 300,000 francs au lieu de 60,000, les 20 p. c. se fussent réduits à 4 p. c.

Ces faits montrent donc que le luxe dans les chemins de fer est l'ennemi le plus puissant des gros revenus. C'est là une maxime que les administrateurs feraient bien d'avoir constamment à l'esprit.

Cette première publication officielle eut pour résultat de faire croire que les capitaux employés à la construction des chemins de fer belges seraient productifs d'un très-gros intérêt, mais cette illusion ne tarda pas à se dissiper, et, d'année en année, on fut convaincu que, loin d'obtenir un profit aussi élevé, le chemin de fer ne rapportait pas l'intérêt de l'argent qu'il avait coûté.

Il se fit un revirement dans l'opinion publique : les chemins de fer qu'on avait tant exaltés furent regardés comme un gouffre dans lequel devait s'engloutir une partie notable des revenus de l'État.

Le ministre des travaux publics était harcelé de plaintes nombreuses qui s'élevèrent et se firent jour jusque dans les Chambres, et l'on finit par nommer une commission destinée à porter la lumière dans une question qui paraissait si obscure.

Pendant que cet orage grondait et qu'il était bien près d'écla-

ter, l'opinion publique changea de nouveau. Ce revirement subit provenait de ce que le compte rendu ministériel constatait que le chemin national cessait d'être une source de perte d'argent. Puis, à la fin d'un quart de siècle d'exploitation, tout le monde fut satisfait, car il était démontré que le chemin de fer rapportait non-seulement l'intérêt des sommes qu'il avait coûté, mais que c'était pour l'État une source de bénéfices. L'on voit, d'après cette rapide esquisse, que la jeunesse des chemins de fer de l'État belge n'a pas été exempte de tribulations.

Pénétrons un peu dans les détails.

Les vingt-cinq volumes de documents officiels qui ont été publiés par les différents ministres, pour rendre compte de l'exploitation des chemins de fer par l'État, sont une mine où l'on peut puiser une foule de documents, mais il est bon d'en faire un choix pour éviter d'être fastidieux.

Si l'on extrait de ces volumes, pour chacune des années écoulées depuis l'origine, les recettes brutes opérées et les dépenses faites par l'État pour l'exploitation, et qu'on mette en regard de ces sommes les longueurs exploitées, on aura formé le premier des deux tableaux suivants contenant les données officielles.

Si ensuite on ramène par le calcul les données du premier tableau à une commune mesure qui permette de comparer les résultats, on aura formé le deuxième tableau, qui permet de suivre les causes qui ont tant fait varier l'opinion sur l'exploitation des chemins de fer en Belgique.

**Tableau des recettes et dépenses du chemin de fer de l'État belge.**

ANNÉES.	KILOMÈTRES		SOMMES TOTALES.	
	Construits.	Exploités.	Recettes.	Dépenses.
	KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.	FRANCS.	FRANCS.
1835 . . . . .	20	13	268,997	168,773
1836 . . . . .	71	36	825,133	431,136
1837 . . . . .	144	91	1,416,983	1,155,472
1838 . . . . .	257	260	3,097,833	2,755,056
1839 . . . . .	309	260	4,249,825	3,084,410
1840 . . . . .	336	321	5,335,167	2,997,113
1841 . . . . .	382	334	6,226,334	4,539,659
1842 . . . . .	438	397	7,461,553	4,700,327
1843 . . . . .	556	494	9,041,267	5,476,616
1844 . . . . .	560	556	11,230,483	5,765,431
1845 . . . . .	560	556	12,403,205	6,321,578
1846 . . . . .	560	556	13,655,909	7,245,767
1847 . . . . .	560	569	14,789,754	9,318,861
1848 . . . . .	560	621	12,107,745	8,787,480
1849 . . . . .	560	621	12,935,921	8,298,163
1850 . . . . .	560	621	14,847,541	9,261,336
1851 . . . . .	560	621	15,968,805	8,933,150
1852 . . . . .	560	621	17,078,003	8,862,092
1853 . . . . .	560	621	19,342,796	9,681,427
1854 . . . . .	560	621	22,045,633	11,350,370
1855 . . . . .	560	650	23,697,716	13,317,929
1856 . . . . .	560	713	24,578,540	14,757,962
1857 . . . . .	567	713	25,507,617	13,861,962
1858 . . . . .	567	726	27,277,926	14,698,464
1859 . . . . .	567	745	28,081,000	14,512,284
1860 . . . . .	567	(1) 748	29,601,994	14,371,280

(1) L'État exploite des lignes construites par les compagnies.

**Statistique comparative. — Chemins de fer de l'État belge.**

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. Kilomèt.	COUT kilomèt.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1835 . . . .	(1) 20	61,205	63	29	34	0.47	20, »
1835 . . . .	(2) 20	61,205	56	35	21	0.62	12, »
1836 . . . .	36	72,276	63	33	30	0.53	12, »
1837 . . . .	91	126,321	43	35	8	0.81	2,3
1838 . . . .	250	132,295	42	37	5	0.88	1,0
1839 . . . .	260	152,765	43	31	12	0.72	2,5
1840 . . . .	321	184,954	46	26	20	0.57	4,0
1841 . . . .	334	197,885	51	37	14	0.72	2,5
1842 . . . .	397	218,106	51	32	19	0.63	3,1
1843 . . . .	494	247,432	50	30	20	0.60	3,0
1844 . . . .	556	258,474	55	28	27	0.51	3,8
1845 . . . .	556	267,346	61	31	30	0.51	4,0
1846 . . . .	556	279,093	67	36	31	0.55	4,0
1847 . . . .	569	286,137	71	45	26	0.63	3,3
1848 . . . .	621	291,992	53	38	15	0.72	1,8
1849 . . . .	621	297,176	57	37	20	0.65	2,4
1850 . . . .	621	298,941	66	41	25	0.62	3,1
1851 . . . .	621	299,781	70	39	34	0.56	3,7
1852 . . . .	621	301,643	77	39	38	0.51	4,6
1853 . . . .	621	303,834	85	43	42	0.52	5,0
1854 . . . .	621	310,750	97	50	47	0.51	5,5
1855 . . . .	650	319,096	102	55	47	0.54	5,4
1856 . . . .	713	325,660	94	57	37	0.60	4,0
1857 . . . .	713	330,443	98	55	43	0.56	4,8
1858 . . . .	726	334,702	103	55	48	0.53	5,3
1859 . . . .	745	336,478	103	53	50	0.52	5,4
1860 . . . .	748	339,927	108	52	56	0.49	(3) 6,0

(1) Pendant les 85 premiers jours.

(2) Pendant huit mois.

(3) Pour calculer le revenu net, nous disons, pour l'année 1860, par exemple : Si

Les chiffres contenus dans le tableau que nous mettons sous les yeux du lecteur sont pour ainsi dire parlants, et, en les consultant, ils nous révéleront bien des choses dont ils font revivre le souvenir ; c'est toute une histoire qu'ils peuvent raconter.

La première ligne nous dit que les rapports officiels de l'époque (car, dans ce tableau, tout est déduit de chiffres officiels) affirmaient que les premiers chemins de fer ont été établis à raison de 61,205 francs par kilomètre, que les quatre-vingt-cinq premiers jours d'exploitation rapportaient un bénéfice ressortant à 20 p. c. de profit net, et que l'on avait exploité le railway à raison de 47 p. c. de la recette.

La suite du tableau nous montre que l'on s'était fait complètement illusion, puisque le même chemin, exploité pendant les huit mois suivants, n'était plus supposé rapporter que 12 p. c., au lieu de 20, ce qui est déjà une grosse chute.

Pour arriver à ce chiffre illusoire, 20 p. c., on était supposé avoir exploité à 47 p. c. de la recette, ce qui ne s'est jamais représenté dans les vingt-cinq ans d'existence du chemin national. On avait donc, suivant toute probabilité, fait peser une majeure partie des frais d'exploitation sur le compte de construction ; cela est d'autant plus probable, qu'au bout des huit mois, ce n'était plus 47, mais 62 p. c. qu'absorbaient les frais d'exploitation.

Abandonnons pour un instant ces calculs et ces produits fabuleux ; demandons aux chiffres de la quatrième colonne s'ils n'ont pas gardé quelque souvenir de la curiosité que devait naturellement éprouver la population pour un genre de locomotion aussi extraordinaire.

Ces chiffres vont nous répondre que, sur trois personnes, une à peu près voyageait par curiosité.

En effet, en 1835 et 1836, ouverture des sections de Malines

---

un kilomètre, qui a coûté 339,927 francs, rapporte 56 francs par jour, combien rapporteront 100 francs de capital, placés dans ces conditions? — Réponse 6 p. c.

et d'Anvers, les recettes s'élevaient à 60 francs par jour environ, tandis qu'en 1837 et 1838, lorsque la première fougue de curiosité fut éteinte, la recette ne s'élevait à guère plus de 40 francs par jour-kilomètre.

Les chiffres de cette quatrième colonne nous montrent encore une chose tout aussi curieuse, mais bien plus importante à constater, c'est que l'élévation progressive des recettes kilométriques témoigne de l'utilité croissante que le public retire des chemins de fer; car, de 42 francs par jour-kilomètre en 1838, la recette a été portée à 100 francs environ dans les dernières années.

Avant de cesser d'interroger cette quatrième colonne, constatons qu'elle nous prouve combien l'année 1848 a été néfaste pour le commerce et l'industrie; car, d'une recette de 74 francs en 1847, on est tombé à 55 francs. Ce choc a été si fort qu'il a fallu trois à quatre années pour relever les recettes au niveau qu'elles avaient en 1847.

Revenons à notre huitième colonne, celle du rendement pour cent.

Nous voyons les brillantes promesses s'évanouir avec une effrayante rapidité; les 20 p. c. des premiers jours, tombés à 12 p. c. après huit mois d'exploitation, sont réduits à 1 seul pour cent à la fin de la quatrième année, c'est-à-dire que l'exploitation absorbait toute la recette, sauf 5 francs par jour-kilomètre.

Une pareille chute devait donner à réfléchir; on se demandait où l'on s'arrêterait dans cette marche désastreuse, car, remarquons-le bien, on ne pressentait pas l'avenir.

On se plaignait d'une administration qui absorbait pour l'exploitation seule 88 p. c. des recettes; on disait que l'État était incapable de conduire les opérations industrielles; plus il avait annoncé de brillants et illusoire produits dans l'origine, plus on se trouvait ému d'un résultat aussi désavantageux; bref, on se plaignait très-violemment, et ce n'était pas sans raison.

Ces plaintes eurent pour résultat des réformes dans l'administration; c'est ce que nous affirme la septième colonne; car, de 88 p. c. de la recette absorbée par l'exploitation, on est descendu d'abord à 72, puis à 57 p. c. Cette réforme et une faible augmentation dans les recettes ont relevé les produits de 1 à 4 p. c., pour retomber l'année suivante à un rendement inférieur.

Les années s'écoulèrent ainsi très-péniblement, offrant des produits variables entre 2 et 4 p. c. jusqu'en 1852. Les plaintes, loin de diminuer, allaient en s'aggravant. On se persuadait que jamais le chemin de fer ne rapporterait, sous la direction de l'État, l'intérêt de l'argent qu'il avait coûté. On parlait de le vendre à l'industrie privée, et c'était, chaque année, une rude tâche que le ministre avait à remplir pour défendre le chapitre III de son budget, où se trouvait le libellé : *Chemin de fer de l'État*.

Mais, à partir de 1853, les comptes rendus déclarent un rendement de 5 p. c. On ne voulut d'abord pas y croire, tant on avait été de fois désillusionné! Mais, comme ce résultat favorable se maintint, les choses changèrent de face, la confiance revint, et l'on cessa les attaques contre l'administration.

Si l'on veut connaître la cause de ce changement favorable, la colonne quatre en divulgue le secret; c'est à une très-forte augmentation de recettes qu'est dû cet heureux résultat.

Nous n'avons fait que glaner d'ici et de là quelques-uns des renseignements que ce tableau contient; nous pourrions les étendre presque indéfiniment, mais nous laissons ce soin à l'intelligence du lecteur; nous dirons seulement quelques mots relativement à la troisième colonne, qui contient le coût kilométrique. On y voit une augmentation progressive et non interrompue.

Nous ferons d'abord remarquer qu'il serait à désirer que cette augmentation eût un terme, car on ne pourra jamais estimer avec certitude les résultats de l'exploitation aussi long-

temps que le compte de construction ne sera pas définitivement clos.

Cette augmentation du coût kilométrique n'est pas spéciale à la Belgique; elle s'est, au contraire, reproduite dans toute l'Europe.

Dans l'histoire financière des chemins de fer français, nous avons fait voir qu'il en a été de même pour toutes les compagnies, avant comme après leur fusion (1).

Ni gouvernement, ni sociétés ne publient des comptes assez détaillés pour savoir si cet accroissement est dû uniquement aux constructions réellement neuves, ou bien s'il ne contient pas des dépenses de réparations ou autres qui devraient figurer au débit de l'exploitation. S'il en était ainsi, les produits nets, au lieu d'être réels, auraient une partie fictive. On conçoit que c'est là un point d'investigation très-essentiel de la part du gouvernement, car il est toujours dangereux de se nourrir d'illusions.

A ces causes d'incertitudes on en peut joindre d'autres relatives à la manière d'évaluer le coût de construction des chemins de fer; en effet, l'administration ayant estimé les dépenses d'une certaine manière, la cour des comptes d'une autre, au bout d'un certain temps un désaccord complet s'était élevé sur le coût réel des chemins de fer de l'État belge.

A l'appui de cette assertion, que l'on se sent disposé à croire exagérée, nous extrayons textuellement d'un rapport présenté aux Chambres législatives par M. le ministre des travaux publics, sur la *situation financière des chemins de fer de l'État*, les phrases suivantes :

« Le bilan de cette grande entreprise, disait le ministre, a été dressé plusieurs fois : la cour des comptes a déjà fait deux rapports sur cet objet, le premier au mois de mars 1850 et le

---

(1) *Histoire financière des chemins de fer français*, par A. De Laveleye. Paris, E. Lacroix, quai Malaquais, 15.

second au mois de mars 1856; — le département des travaux publics a également présenté la situation financière du chemin de fer, dans les comptes rendus publiés annuellement en exécution de l'art. 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, et notamment dans le compte rendu de 1854.

» Mais ces situations accusaient toutes des résultats différents. Des personnes également compétentes, animées des mêmes intentions, recherchant la vérité avec la même bonne foi, arrivaient de la sorte à *des conclusions tout à fait opposées, et assignaient à l'exploitation des chemins de fer par l'État des conséquences entièrement dissemblables, tout en s'appuyant sur des chiffres aussi officiels les uns que les autres.* »

On aurait tort de conclure de ces différences, quelques fortes qu'elles soient, que la comptabilité des chemins de fer belges était en désarroi; cela dépendait uniquement du point de vue où chacun se plaçait. La cour des comptes regardait le trésor public comme un banquier qui prêtait au chemin de fer, et inscrivait en conséquence à son débit toutes les sommes prêtées, leurs intérêts, les pertes antérieures de l'exploitation, etc., en ne portant au crédit du chemin de fer que les sommes versées au trésor; à ce point de vue, le chemin de fer coûtait tous ses frais de construction, augmentés des pertes sur l'exploitation cumulées depuis l'origine.

L'administration du chemin de fer envisageait la question sous un autre point de vue; elle portait en compte uniquement les dépenses faites pour la construction (1).

L'incertitude qui règne sur le coût réel des chemins de fer n'est pas un fait spécial qui s'applique seulement à ceux construits par l'État belge; tout au contraire, les chemins de fer dans toute l'Europe présentent des faits analogues, partout on

---

(1) Voir le *Moniteur des Intérêts matériels* des 17, 24, 31 janvier et 7 février 1858, où se trouvent discutés les chiffres relatifs à ces diverses manières d'envisager la question.

se plaint de l'obscurité qui règne non-seulement dans les comptes rendus, mais dans la comptabilité que les compagnies livrent au public.

La comptabilité des chemins de fer peut être très-savante, mais elle est partout fort nébuleuse, et, de l'avis de tous, c'est là un grave défaut.

Parviendra-t-on à percer à jour tous ces mystères financiers ? Il est permis d'en douter, mais il nous semble que l'on ferait bien de se prémunir pour les temps futurs.

Si nous étions consultés à cet égard, il nous semble que la réflexion suivante ne serait pas hors de propos.

Le chemin de fer étant une grande entreprise industrielle, ne pourrait-on pas appliquer à cette opération les principes si clairs et si précis de la comptabilité des manufacturiers ?

Nous allons nous permettre d'en rappeler les principes, et dire en quoi elle diffère de celle des chemins de fer.

Un manufacturier a deux comptes principaux distincts :

Le compte de construction ;

Le compte d'exploitation.

Les chemins de fer ont des comptes semblables, là n'existe donc pas la différence.

Un manufacturier fait chaque année un *inventaire* qui lui indique la valeur :

1° De son immeuble ;

2° De ses approvisionnements.

*Les chemins de fer ne font pas d'inventaire annuel*, là se trouve la différence.

Supposons pour un instant que le gouvernement fasse faire un inventaire complet de son chemin de fer, et voyons si cela ne répandrait pas un peu de lumière.

L'inventaire, comme celui d'un manufacturier, se composerait de deux parties :

1° Valeur actuelle de l'immeuble ;

2° Valeur de l'outillage et des approvisionnements.

La construction des chemins de fer est actuellement si connue, qu'il ne sera pas bien difficile d'évaluer ce que vaut le chemin de l'État.

En comparant ce qu'il vaut à ce qu'il a coûté, on connaîtrait les sommes qui ont été dépensées par suite de l'inexpérience des premiers temps et d'une foule d'autres circonstances.

Cet inventaire de l'immeuble aurait entre autres avantages, celui de rendre fort difficile de porter au compte de construction des frais d'exploitation, puisque toute dépense devrait, dans l'inventaire suivant, se trouver représentée par un objet matériel.

L'inventaire du mobilier et des approvisionnements aurait pour résultat de faire connaître avec précision le chiffre annuel de la dépense d'entretien et des frais d'exploitation.

Nous sommes disposés à croire que ce serait une grande amélioration que celle d'introduire un bilan annuel pour les chemins de l'État; peut-être dira-t-on que cela entraînerait à des dépenses et qu'il faut viser à l'économie. — Cette raison pourrait également être donnée par les manufacturiers, gens qui connaissent parfaitement la valeur du temps et de l'argent, et cependant tout grand industriel fait son inventaire.

Au surplus, nous n'attachons d'autre importance à cette idée que le désir de rendre plus clairs les comptes financiers qui, suivant le ministre des travaux publics, laissent tant à désirer sous le rapport de la précision.

Quoi qu'il en soit, nous allons déduire des documents officiels, et aussi approximativement que possible, la subdivision des produits du chemin de fer pour l'exercice 1860, en quatre sections : le Nord, l'Est, l'Ouest et le Midi.

D'après le rapport ministériel, on peut évaluer à 49 p. c. du chiffre de la recette celui de la dépense; comme cette dernière n'a pas été calculée pour chacune des lignes séparément, nous admettons que, pour chacune des sections, la dépense a été de 49 p. c. de son produit; quant à la recette, les documents offi-

ciels sont beaucoup plus explicites ; on peut en déduire les données suivantes :

**Produit, par sections, des lignes exploitées par l'État, dans l'exercice 1860.**

	Nord.	Ouest.	Est.	Midi.	TOTAL.
Voyageurs .	2,957,382	3,422,095	2,251,531	2,674,866	11,305,874
Bagages . .	144,804	129,527	158,257	86,427	516,015
Marchandises	3,226,856	2,851,345	4,593,256	7,108,648	17,780,105
	6,326,042	6,402,967	7,003,044	9,869,941	29,601,994

En réduisant ces données à la commune mesure de la statistique comparative, et en les rapportant aux résultats relatifs à la construction que nous avons antérieurement établis (page 28), on arrive à composer le tableau suivant :

**Statistique comparative.**

*Exploitation des lignes de l'État, pendant l'année 1860.*

LIGNE du	LONG.	COUT kilomét.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la dépense.	PRODUIT p. c.
			Recette.	Dépense.	Net.		
Nord. . .	54	372,678	321	157	164	0,49	16,6
Ouest . .	205	247,161	86	42	44	0,49	6,5
Est . . .	145	451,354	132	65	67	0,49	5,4
Midi . . .	163	348,987	166	81	85	0,49	8,8
	567	339,927	408	52	56	0,49	6.

Comme conclusion, les tableaux que nous avons analysés montrent que le chemin de fer de l'État belge, après avoir traversé de rudes épreuves pendant ses vingt-cinq premières années de jeunesse, est enfin entré dans une période de prospérité qui semble promettre d'heureux résultats financiers, à joindre aux nombreux bienfaits qu'il a déjà procurés à la Belgique.

---

II

**CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.**



## CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

---

Dans la première partie, relative à l'établissement des chemins de fer par l'État, nous avons retracé l'histoire des difficultés qui ont entouré leur origine, des illusions que l'on s'était faites, des déceptions qui s'en suivirent et du découragement qui en fut la conséquence; enfin, du retour à une fortune meilleure aboutissant à un état normal des plus satisfaisants.

Le complément de ce travail est naturellement l'histoire des lignes concédées en Belgique.

Les compagnies ont eu aussi de graves difficultés à vaincre, des déceptions à subir, des pertes à supporter.

Ces faits si nombreux et si divers sont encore faciles à recueillir, mais il est utile de les consigner, car ils portent en eux de curieux enseignements.

Nous avons vu qu'au début des chemins de fer belges, l'on estimait le coût de construction à 80,000 francs, et que les capitaux employés rapporteraient 12 p. c. Ces évaluations tiraient une apparence de réalité d'un compte rendu officiel, qui, se basant sur les quatre-vingt-cinq premiers jours d'exploitation, annonçait un bénéfice annuel de 20 p. c. Ces appréciations étaient de nature à stimuler à outrance l'ardeur des capitalistes demandeurs en concessions de chemins de fer; c'est en effet ce qui eut

lieu, comme le prouve un état de demandes en concessions, dont le tableau est joint au compte rendu ministériel de l'année 1836, ce qui en constate l'authenticité.

Quoique la plupart de ces projets n'aient pas été suivis d'exécution, nous croyons utile de donner la nomenclature des trente-six concessions sollicitées à cette époque, parce qu'elle sert à démontrer l'ardeur qui régnait alors; d'ailleurs, cette liste est un document historique qui ouvre convenablement la série des faits relatifs aux premiers essais.

**Tableau des demandes en concession, au 1<sup>er</sup> janvier 1837.**

		kilom.	
1832, avril	1.	Haut et Bas-Flénu (Vifquain). . . . .	24
<i>Nota. La concession a été accordée par arrêté du 4 septembre 1833. Les chemins aujourd'hui livrés à la circulation, ont été cédés à une compagnie anonyme.</i>			
1835, mars	18.	Hornu à la Sambre à Erquelines (Peruez et Lebon). . .	30
— —	12.	Entre-Sambre-et-Meuse (Splingard) . . . . .	84
— —	25.	Entre-Sambre-et-Meuse (Peruez et consorts). . . . .	103
— juin	4.	Bruxelles à la frontière de France par Hal et Mons, direction de Valenciennes (Destombes) . . . . .	81
— . . . . .		Bruxelles à Paris par Lille (Société générale pour favoriser l'industrie nationale). . . . .	»
— juin	29.	Gand sur Lille par Courtrai (E. Riche) . . . . .	80
— juillet	23.	Du Flénu à la Sambre (F. Basse) . . . . .	20
— septembre	5.	Gand sur Lille par Courtrai (Maertens) . . . . .	127
— —	23.	De Saint-Ghislain (V. Dessigny). . . . .	11
<i>Nota. La concession a été accordée au sieur Dessigny, par arrêté du 9 juillet 1836.</i>			
— —	29.	De Quenast (Magis et Engels) . . . . .	8
— novembre	24.	Du canal de Charleroi au chemin d'Entre-Sambre-et-Meuse (Letoret) . . . . .	30
1836, janvier	3.	De Charleroi à Mons (Depuydt, Peruez et Lebon). . . . .	»
— février	1.	Cinq embranchements de houillères (les mêmes) . . . . .	»
— —	3.	De Cuesmes au canal de Condé (Bouilliez). . . . .	5
— —	10.	De Charleroi à Mons (Dubois-Nihoul) . . . . .	45
— —	10.	De Houdeng à la Dendre (Dubois-Nihoul) . . . . .	»
— . . . . .		Du vallon de la Haine (Vander Elst). . . . .	39
— mars	21.	Embranchements vers la Meuse (Mueseler) . . . . .	»
— avril	18.	Embranchements industriels (Magis et Engels) . . . . .	4
— —	21.	De Namur à Liège (Laurillard, Bénard et Bidaut) . . . . .	59
— —	30.	Des houillères au canal de Charleroi (E. Dupont). . . . .	9

		kilom.
1836, mai	14. De Seraing à la frontière de France par le vallon de la Meuse (Depuydt et C <sup>e</sup> ) . . . . .	99
— —	30. De Liège à Venloo par la Meuse (Börguet) . . . . .	»
— juin	4. De Mons à Ath et Lessines (Vander Elst) . . . . .	39
— . . . . .	De Saint-Ghislain à Lessines (G. Mueseler) . . . . .	34
— . . . . .	D'Écaussines à Ronquières (Vander Elst) . . . . .	18
— juillet	41. De Courtrai à Roulers (J.-F. Maertens) . . . . .	21
— . . . . .	De Louvain à Châtelineau (Bénard, Laurillard et Fallot) . . . . .	86
— . . . . .	De Namur à Tirlemont (Tarte, Brabant, Cauchy, Kegel-jean et Trémouroux) . . . . .	»
— . . . . .	De Liège à Seraing (Magis et Engels) . . . . .	9
— septembre	15. Florennes à la Meuse (Splingard) . . . . .	34
— —	22. De la Sambre à Oret (le même) . . . . .	24
— octobre	10. Ath à Tournay (Vander Elst) . . . . .	28
— décembre	16. Charleroi à Tubise (Alvin et C <sup>e</sup> ) . . . . .	51
— —	22. Anvers à la frontière hollandaise (Jobard et C <sup>e</sup> ) . . . . .	»

On voit que la première demande en concession pour l'établissement d'un chemin de fer remonte en Belgique au 1<sup>er</sup> avril 1832, et la notice jointe au tableau ministériel, nous apprend que la concession a été octroyée le 4 septembre 1833; l'action de l'industrie privée a donc précédé celle de l'État; à la vérité, c'était de peu de temps et sur une petite échelle, puisqu'il ne s'agissait que d'un chemin de fer industriel pour le transport du charbon.

Si l'on en excepte ceux des charbonnages, pas un des chemins désignés ci-dessus n'a reçu d'exécution.

La première concession donnée pour une ligne destinée au service public eut lieu en 1842, au profit de M. Deridder, l'un des deux ingénieurs auteurs des chemins de l'État.

L'industrie des chemins de fer construits par l'industrie privée languissait; il y avait bien des demandes de temps à autre, mais l'État seul parvenait à réaliser les œuvres entreprises.

Il en fut ainsi pendant une dizaine d'années, lorsque tout à coup, en 1845, un nouvel accès de fièvre saisit l'esprit des demandeurs en concession, et, les capitalistes anglais aidant, l'industrie privée reçut l'octroi d'un bon nombre de kilomètres de chemins de fer.

C'est surtout dans les années qui précédèrent 1845, que les projets furent les plus nombreux ; l'ardeur des solliciteurs de concessions était extrême, et les capitaux anglais venant les soutenir, force fut au gouvernement de se départir de son ancienne rigueur. Aussi cette année 1845 est-elle célèbre dans les fastes de l'histoire des chemins de fer belges, parce que ce n'est en réalité qu'à partir de cette époque que l'on peut faire dater le développement des chemins de fer construits par l'industrie privée.

M. Dechamps, alors ministre des travaux publics, proposa et fit adopter par les Chambres un assez grand nombre de travaux publics, dont tous n'arrivèrent pas à bonne fin.

Le ministre voulait entrer dans le système de la garantie d'intérêt, mais les Chambres n'adoptèrent pas les vues du gouvernement ; il fut résolu que tous les travaux publics concédés à cette première période devaient être exécutés aux risques et périls des concessionnaires, sans que le gouvernement eût à intervenir pécuniairement ; seulement, il se réservait la haute surveillance et l'approbation des plans, par contre, il s'interdisait d'imposer les compagnies de chemins de fer, sous quelque prétexte que ce fût.

Les détails relatifs aux diverses compagnies feront voir le sort que les événements ont réservé à ces premières vues législatives.

Les événements de 1848, en tarissant les sources où les constructeurs puisaient les capitaux, vinrent arrêter le développement des travaux ; on ne put sortir de ces embarras financiers qu'au moyen de dispositions législatives promulguées en 1851, et accordant à certaines compagnies un minimum d'intérêt sur les sommes à dépenser. Depuis cette époque, la construction par l'industrie privée n'a pas cessé de fonctionner sur une échelle assez large, comme il est facile de s'en convaincre en consultant le tableau ci-dessous donnant la nomenclature complète des concessions octroyées.

**Concessions des chemins de fer accordées en Belgique.**

		Approximativement kilom.
1833, septembre	4. Haut et Bas-Flénu . . . . .	42
1836, juillet.	9. Saint-Ghislain . . . . .	21
1842, novembre	16. Anvers à Gand. . . . .	50
1845, mars	28. Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .	105
— mai	19. Tournay-Jurbise ; Landen-Hasselt . . . . .	75
— —	21. Flandre occidentale . . . . .	121
— —	28. Charleroi-Louvain. . . . .	76
— —	28. Charleroi frontière de France . . . . .	27
— juin	20. Namur à Liège ; Mons à Manage. . . . .	106
1846, juin	18. Grand-Luxembourg (embranchement non compris) . . . . .	207
— juillet	18. Jonction de l'Est . . . . .	41
1847, janvier	24. Carrières de Soignies. . . . .	3
1850, janvier	19. Carrières de Quenast . . . . .	8
1852, mai	1. Dendre-et-Waes . . . . .	107
— juillet	14. Anvers-Rotterdam (partie belge) . . . . .	29
1853, août	8. Pepinster à Spa . . . . .	12
— novembre	5. Lierre à Turnhout. . . . .	37
— juin	26. Morialmé-Châtelineau. . . . .	20
— septembre	10. Hasselt à la frontière hollandaise . . . . .	23
— —	27. Centre . . . . .	36
— octobre	27. Audenarde vers Gand. . . . .	18
1854, janvier	15. Mons à Hautmont (partie belge) . . . . .	25
1856, janvier	9. Lichtervelde à Furnes . . . . .	34
— août	30. Hainaut-Flandres . . . . .	103
— juillet	31. Chimay . . . . .	30
1858, avril	26. Eecloo à Gand . . . . .	18
1858, octobre	18. Liège à Maestricht . . . . .	25
1859, janvier	25. Eecloo à Bruges . . . . .	23
— mai	27. Namur à Givet . . . . .	50
1860, août	5. Morialmé vers Givet . . . . .	27
1861, juin	14. Tongres à Bilsen . . . . .	10
— —	14. Braine-le-Comte à Gand. . . . .	60
— juillet	2. Louvain à Hérenthals . . . . .	38
— décembre	21. Blankenberghe-Bruges . . . . .	14

On peut juger de l'activité déployée par les compagnies en comparant le tableau précédent à celui qui suit, donnant, pour les chemins de fer concédés, les dates de l'inauguration des diverses sections.

**Tableau de l'inauguration des chemins de fer belges  
concedés.**

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		Longueur — kilom.
	la section.	la ligne.	
1844, novembre 3	Anvers-Saint-Nicolas.	Anvers-Gand.	32
1846, octobre 4	Bruges-Thourout.	Flandre occidentale.	18
1847, février 28	Thourout-Lichtervelde.	—	4
— mars 31	Lichtervelde-Roulers.	—	9
— mai 1	Roulers-Iseghem.	—	7
— — 28	Iseghem-Ingelmunster.	—	3
— juillet 14	Ingelmunster-Courtrai.	—	11
— août 9	Saint-Nicolas-Gand.	Anvers-Gand.	18
— septembre 20	Jurbise-Maffles.	Tournay-Turbise.	13
— octobre 30	Maffles-Tournay.	—	35
— décembre 3	Saint-Trond-Hasselt.	—	18
1848, janvier 20	Manage-Bracquegnies.	Mons à Manage.	11
— — 20	La Louvière-Bascoup.	—	8
— novembre 27	Charleroi-Laneffe.	Entre-Sambre-et-Meuse.	41
1849, juin 1	Bracquegnies-Nimy.	Mons à Manage.	12
— octobre 20	Nimy-Mons.	—	3
1850, novembre 18	Bouge-Val-Benoît.	Namur-Liège.	58
1851, avril 15	Flémalle-Ougrée.	—	7
— mai 12	Bouge-Namur.	—	1
— — 19	Val-Benoît-Liège.	—	2
— juin 20	Ougrée-Angleur.	—	4
— août 25	Angleur-Liège.	—	2
1852, octobre 8	Walcourt-Silenrieux.	Entre-Sambre-et-Meuse.	4
— novembre 6	Charleroi-frontière.	Charleroi-Erquelines.	29
1853, janvier 14	Courtrai-Wervicq.	Flandre occidentale.	17
— juin 9	Alost-Termonde.	Dendre-et-Waes.	12
— — 18	Wervicq-Comines.	Flandre occidentale.	4
— août 7	Manage-Nivelles.	Manage-Wavre.	14
— décembre 15	Silenrieux-Cerfontaine.	Entre-Sambre-et-Meuse.	14

DATE DE L'INAUGURATION.		DÉSIGNATION DE		Lon- gueur — kilom.	
		la section.	la ligne.		
1854,	mars	18	Comines-Ypres.	Flandre occidentale.	13
—	—	20	Ypres-Poperinghe.	—	10
—	juin	8	Cerfontaine-frontière.	Entre-Sambre-et-Meuse.	33
—	—	21	Anvers-frontière.	Anvers-Rotterdam.	29
—	—	24	Sur territoire hollandais.	—	52
—	juillet	7	Saint-Lambert-Florennes.	Entre-Sambre-et-Meuse.	8
—	août	12	Bruxelles-La Hulpe.	Luxembourg.	15
—	octobre	21	Pepinster-Theux.	Pepinster-Spa.	5
—	novembre	7	Theux-La Reid.	—	3
—	—	14	Froidmont-Philippeville.	Entre-Sambre-et-Meuse.	5
—	—	30	Ingelmunster-Thielt.	Flandre occidentale.	11
—	décembre	2	Nivelles-Genappe.	Manage à Wavre.	9
1855,	février	12	Louvain-Wavre.	Charleroi-Louvain.	23
—	—	17	La Reid-Spa.	Pepinster-Spa.	4
—	avril	7	Alost-Grammont.	Dendre-Waes.	18
—	—	19	Lierre-Turnhout.	Lierre-Turnhout.	37
—	mai	19	Genappe-Court-St-Etienne	Manage-Wavre.	10
—	juin	9	La Hulpe-Gembloux.	Luxembourg.	24
—	—	14	Morialmé-Châtelineau.	Morialmé-Châtelineau.	20
—	juillet	4	Gilly-Jumet.	Charleroi-Louvain.	8
—	août	14	Court-St-Etienne-Wavrè.	—	8
—	—	20	Court-St-Etienne-Charler.	—	34
—	—	23	Court-St-Etienne-Wavre.	Manage-Wavre.	8
—	septembre	10	Gembloux-Rhisne.	Luxembourg.	11
—	décembre	1	Grammont-Ath.	Dendre-Waes.	30
—	—	31	Thielt-Deynze.	Flandre occidentale.	14
1856,	février	13	Termonde-Lokeren.	Dendre-Waes.	14
—	avril	14	Rhisne-Namur.	Luxembourg.	6
—	mai	1	Bruxelles-Schellebelle.	Dendre-Waes.	34
—	octobre	1	Hasselt-frontière.	Aix-la-Chapelle.	23
—	—	23	Raccordement entre les stations du Luxembourg et de l'Etat.	Luxembourg.	6
1857,	mai	2	Baume-Erquelines.	Compagnie du Centre.	23

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		Longueur — kilom.
	la section.	la ligne.	
1857, juin 28	Audenarde-La Pinte.	Hainaut-Flandres.	18
— décembre 12	Mons-Hautmont.	Mons-Hautmont.	27
— mai 11	Lichtervelde-Furnes.	Lichtervelde-Furnes.	34
1858, mai 15	Namur-Ciney.	Luxembourg.	28
— juillet 15	Ciney-Grupont.	—	38
— octobre 15	Mariembourg-Chimai.	Chimai.	16
— octobre 27	Grupont-Arlon.	Luxembourg.	69
1859, juin 14	Morialmé-Châtelineau.	Morialmé-Châtelineau.	20
— septembre 14	Arlon-Sterpenich.	Grand-Luxembourg.	10
— novembre. 8	Chimay-Momignies.	Chimay.	14
1860, janvier 17	Baume-Écaussines.	Centre.	10
1861, février 15	Saint-Ghislain-Basècles.	Hainaut-Flandres.	18
— mai 21	Basècles-Leuze.	—	8
— juin 25	Gand-Eecloo.	Gand-Eecloo.	18
— septembre 1	Leuze-Audenarde.	Hainaut-Flandres.	32
— novembre 24	Liège-Maestricht.	Liège-Maestricht.	30
1862, janvier 15	Arlon-Athus.	Luxembourg.	13
— juin 1	Morialmé-Givet.	Est-Beige.	30

En général, le succès financier n'a pas répondu à l'attente des auteurs des projets. Une conséquence naturelle de cet état de choses, c'est que les actions sont tombées considérablement au-dessous de leur prix d'émission, occasionnant ainsi une perte assez forte aux premiers actionnaires. Mais le produit des chemins de fer belges va croissant dans une assez forte progression, sans qu'il y ait motif de craindre un arrêt dans leur produit; cela permet de dire que les actions de chemins de fer belges, à leur prix actuel, forment un excellent placement d'argent. Ce que nous disons ici se trouvera amplement confirmé par l'examen spécial que nous allons faire de la marche financière des diverses compagnies.

## CHEMIN D'ANVERS A GAND.

---

M. l'ingénieur en chef Deridder, après avoir quitté le railway de l'État, avait étudié un système de chemins de fer plus économique de construction et d'exploitation que celui adopté; il avait fait, dès 1840, l'essai d'une voie n'ayant que 1<sup>m</sup>,10 de distance entre les rails, et obtenu des résultats assez convainquants pour faire immédiatement après un projet de ligne directe d'Anvers à Gand et en demander la concession. Ces deux villes se trouvaient, depuis 1837, réunies par le chemin de l'État passant à Malines.

Ce ne fut pas sans une assez vive opposition que le ministère consentit à accorder la concession, à l'industrie particulière, de cette première ligne non exploitée par l'État.

Le pays de Waes, séparé du reste du royaume par l'Escaut, sur lequel il n'existe qu'un seul pont entre Anvers et Gand, réclama fortement, par l'organe d'une députation spéciale, de ne pas rester isolé et privé de chemin de fer, parce que l'État ne consentait pas à se charger de construire lui-même la ligne que cette contrée sollicitait.

Le gouvernement se décida à appliquer les dispositions non encore modifiées de la loi du 19 juillet 1832, et le chemin de fer d'Anvers à Gand fut mis en adjudication publique. M. De-

ridder en obtint la concession le 16 novembre 1842; il se mit à l'œuvre et construisit, par ses seules ressources personnelles, la section de Saint-Nicolas à Anvers, soit 18 kilomètres, ainsi qu'une locomotive et quelques voitures et wagons à marchandises; il ouvrit cette section à la circulation le 3 novembre 1844, tout en poursuivant l'achèvement de la ligne jusqu'à Gand et l'établissement de son matériel.

Ce n'est que le 25 février 1845, que M. Deridder céda sa concession à une société ou compagnie anonyme, dont les statuts furent approuvés le 31 mars suivant. Les clauses et conditions de cette société sont relatées au *Moniteur* du 12 avril de la même année.

M. Deridder resta directeur gérant de cette compagnie, chef de l'exploitation de la section ouverte, ingénieur en chef des travaux de premier établissement de la ligne et du matériel roulant; il avait en même temps entrepris à forfait absolu, l'achèvement de la ligne et la fourniture de tout son matériel, et il était en outre le plus fort actionnaire de la société anonyme.

La ligne entière fut livrée au public le 9 août 1847, sans que le capital prévu ait été insuffisant; ce capital était de 4,700,000 francs, dont 4,500,000 francs pour la ligne et 200,000 francs pour un fonds de réserve; soit par kilomètre, ligne et matériel, 90,000 francs, fonds de réserve 4,000 francs. Ce capital était représenté par 9,400 actions de 500 francs.

D'après un article des statuts, les actions amorties étaient remplacées par des actions de jouissance participant à tous les dividendes dépassant 25 francs par action. Cette disposition a été modifiée en 1853 de la manière suivante (voir *Moniteur* du 19 avril 1853):

Une action nouvelle a été créée et remise à chaque porteur d'action ancienne, sous le titre d'action privilégiée, au capital nominal de 500 francs, portant intérêt fixe de 15 francs, et s'amortissant au pair, d'après un tirage au sort.

Les actions primitives, désignées désormais sous le nom d'ac-

tions de dividende, jouissent des bénéfices excédant le revenu des privilégiées.

Elles tiennent lieu des actions de jouissance.

Le railway d'Anvers à Gand et le matériel, construits par M. Deridder, constituent, encore à l'heure présente, une des lignes les plus originales, surtout au point de vue technique.

Le chemin est à une seule voie, sauf dans les stations; cependant les terrains sont acquis, entre Saint-Nicolas et Lokeren, sur une largeur suffisante pour y permettre l'établissement d'une seconde voie.

Les 50 kilomètres sont divisés en sept alignements, raccordés par des courbes à grand rayon; une seule de celles-ci n'a pas plus de 840 mètres; elle est placée près d'un pont, sur la Durme, où tous les convois doivent ralentir leur marche.

Une seule pente atteint  $3 \frac{1}{2}$  millimètres, elle a 1,600 mètres environ de longueur.

La ligne n'a donné lieu à la construction que d'un seul ouvrage d'art un peu notable, c'est un pont sur la Durme, à Lokeren; il a trois travées, dont une est mobile; M. Deridder a établi une espèce de pont-levis pour cette travée.

Un mur de quai, établi en avant de la digue de l'Escaut, à la Tête-de-Flandre, présente cette particularité qu'il n'a pas été battu un seul pilot pour ses fondations; il est cependant sur un très-mauvais terrain.

La largeur de la voie ou écartement des rails est de  $1^m,151$  de milieu en milieu; les rails, du système Vignoles, pesaient 22 kilogrammes par mètre (ce poids est porté à 24 kilogrammes pour ceux que l'on remplace à présent). Ils sont posés sur des billes ou traverses distantes de  $0^m,80$  et ont  $4^m,80$  de longueur chacun; les joints sont à traits de Jupiter et emboîtés, aux abouts, dans une platine à rebord en fer forgé; chaque rail est fixé aux billes par quatorze grandes vis à bois, les joints sont alternés.

La voie ferrée s'arrête à la Tête-de-Flandre; la traversée de

l'Escaut devant Anvers s'opère, pour les voyageurs, en bateau à vapeur, et pour les marchandises, par bateaux ou chaloupes.

Le matériel roulant est plus différent encore que la voie des types généralement admis ; il a, comme construction, un véritable caractère d'originalité.

Les locomotives sont à six roues, les deux du milieu seules sont motrices ; elles ont 1<sup>m</sup>,44 de diamètre ; les cylindres sont extérieurs et placés entre les roues d'arrière et celles du milieu ; les six roues sont intérieures au châssis ; le réservoir à eau est placé au-dessus de la chaudière horizontale et de la boîte à fumée ; il a une section en forme de fer à cheval ; les foyers sont ronds ; ils ont été alimentés exclusivement de houille crue jusqu'en 1853, époque à laquelle les briquettes de charbon aggloméré ont remplacé ce premier combustible.

Ces particularités sont d'autant plus remarquables qu'elles ont été adoptées dès l'année 1842.

Bien que la voie soit fort étroite, les roues des voitures ont 1<sup>m</sup>,10 de diamètre ; le centre de gravité des voitures a été ramené aussi bas que possible ; la hauteur entre les rails et les planchers des voitures et wagons est de 0<sup>m</sup>,80.

Le peu de hauteur de ces voitures a pour avantage d'en augmenter la stabilité et d'en faciliter le chargement et le déchargement.

Les tenders et chaînes d'attelage sont remplacés par une simple barre en fer.

Les butoirs de toutes les voitures et wagons sont ainsi supprimés ; chaque voiture porte un ressort servant à la fois de ressort de choc et de traction.

Aujourd'hui le matériel roulant de la compagnie se compose de 9 locomotives (toutes du même modèle) ; 32 voitures à voyageurs et 67 wagons à marchandises, bétail, etc.

La plus ancienne de ces locomotives est en service depuis l'année 1844.

C'est ici le lieu de remarquer, que bien que la ligne complète

n'ait coûté aux actionnaires primitifs que 4,700,000 francs, elle revenait au 1<sup>er</sup> janvier à 4,920,920 francs, sans que la compagnie ait jamais émis aucune action supplémentaire, ni fait le moindre emprunt ou contracté de dettes; ce résultat provient de ce que, d'après l'acte de société, dès qu'il a été fait emploi du fonds de réserve, celui-ci a été rétabli, partiellement au moins, par les retenues de 1/20 des dividendes disponibles.

Le tableau suivant résume les principaux résultats présentés par l'exploitation de la ligne du pays de Waes depuis son origine.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer d'Anvers à Gand.**

ANNÉES.	CAPITAL.	Recettes.				DÉPENSES d'explo- itation.	INTÉRÊTS Dividendes par action de 500 fr.
		Voyageur <sup>r</sup>	Marchan- dises.	Divers.	TOTAL.		
	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FR. C.
1848 . . . .	4,700,000	208,515	67,538	12,879	288,732	224,670	6 78
1849 . . . .	4,700,000	253,462	101,246	16,900	351,608	232,752	12 18
1850 . . . .	4,700,000	295,678	139,006	17,222	434,906	255,486	20 »
1851 . . . .	4,700,000	323,740	180,688	24,924	499,352	279,152	22 »
1852 . . . .	4,700,000	353,442	184,826	26,247	566,515	293,357	27 50
1853 . . . .	4,700,000	370,502	199,891	27,814	598,207	314,742	28 »
1854 . . . .	4,700,000	383,735	221,196	30,866	635,797	335,955	30 »
1855 . . . .	4,700,000	394,386	258,285	31,272	663,941	360,768	30 »
1856 . . . .	4,700,000	446,127	250,052	32,435	708,592	342,469	32 »
1857 . . . .	4,700,000	464,245	225,377	37,516	746,956	357,808	33 »
1858 . . . .	4,700,000	467,724	247,655	64,059	779,438	363,763	36 »
1859 . . . .	4,700,000	458,557	237,311	49,011	744,879	368,766	36 »
1860 . . . .	4,700,000	489,518	249,434	35,018	773,970	389,039	36 »
1861 . . . .	4,700,000	525,037	236,099	30,195	811,331	394,000	38 »

Les dividendes aux actionnaires, qui, en 1848, étaient seulement de 1.35 p. c., ont atteint, pour la dernière année, 7.6 p. c., indépendamment de l'amortissement au pair d'une partie du capital; il est peu de lignes ferrées exploitées aussi économique-

ment que celle qui nous occupe ici; ce résultat atteint une valeur plus grande si l'on tient compte de ce que, isolée comme elle l'est, elle doit, à cause de la différence de voie, se suffire par ses seules ressources.

Comme conclusion de cette notice, nous inscrivons un tableau de statistique comparative formé sur le cadre que nous avons adopté.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer d'Anvers à Gand.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	COUT kilomét.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
	KIL.	FR.	FR.	FR.	FR.	P. C.	
1848 . . .	50	94,000	16	12	4	72	1.35
1849 . . .	50	94,000	19	13	6	66	2.53
1850 . . .	50	94,000	25	14	11	56	4.18
1851 . . .	50	94,000	27	15	12	56	4.68
1852 . . .	50	94,000	31	16	15	52	5.80
1853 . . .	50	94,000	33	17	16	52	6.03
1854 . . .	50	94,000	35	18	17	52	6.37
1855 . . .	50	94,000	36	19	17	54	6.44
1856 . . .	50	94,000	39	19	20	48	7.78
1857 . . .	50	94,000	41	20	21	48	8.27
1858 . . .	50	94,000	42	20	22	47	8.85
1859 . . .	50	94,000	41	20	21	48	8.22
1860 . . .	50	94,000	42	21	21	50	8.19
1861 . . .	50	94,000	44	21	23	49	8.87

Ce tableau rend sensibles diverses circonstances toutes spéciales à ce chemin de fer.

Les premières colonnes, par la constance des chiffres, 50 kilomètres, coûtant chacun 94,000 francs, montrent que ce chemin est resté dans les limites de son devis primitif et qu'il a été construit tel qu'il a été conçu, sans augmentation successive du coût kilométrique.

La constance du coût kilométrique a pour résultat que, améliorations, entretien, accidents, etc., tout a été porté au compte d'exploitation. C'est d'un bon exemple trop rarement suivi par les sociétés de chemins de fer.

Les autres colonnes du tableau montrent que les recettes ont suivi une marche croissante et que les dépenses n'ont pas, à beaucoup près, augmenté dans la même proportion; car, de 72 p. c. de la recette qu'elles étaient en 1848, elles sont tombées au-dessous de 50 p. c. en 1861.

L'ensemble de ces améliorations est rendu sensible par la dernière colonne, qui montre que le produit des capitaux employés a été sextuplé de ce qu'il était à l'origine et qu'il s'approche actuellement de 9 p. c.

Ces résultats avantageux sont dus au prix très-minime de la construction de ce chemin de fer, 94,000 francs par kilomètre; cet exemple montre combien l'économie dans la construction est une condition influant sur les produits de l'exploitation.

En résumé, la ligne d'Anvers à Gand reste un spécimen fort curieux et instructif à visiter comme railway construit et exploité économiquement; elle est aussi celle des lignes concédées belges et destinées au transport des voyageurs ainsi que des marchandises, qui a rapporté le plus aux actionnaires.

---

## CHEMIN DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

---

Le pays situé entre la Sambre et la Meuse, est couvert de forêts et il recèle en abondance des produits minéraux autres que la houille qui y fait défaut ; cette contrée avait attiré l'attention du colonel De Puydt, ingénieur distingué, qui eut l'idée d'y construire un chemin de fer, dont il établit les plans à une époque déjà ancienne, puisque la demande en concession se trouve consignée sur la liste officielle comme ayant été sollicitée par Perez et consorts, à la date du 25 mars 1835.

Les négociations faites pour réunir les éléments d'une société de construction furent pénibles ; dix années entières s'écoulèrent en pourparlers, et ce ne fut qu'en 1845, à la suite d'une inspection faite par l'ingénieur anglais W. Cubitt, qui publia un mémoire sur cette ligne, que la concession fut enfin octroyée à MM. Richards et Fearon, à la date du 27 mars 1845, en exécution de la loi du 7 mars même année ; la partie française, d'environ 2 kilomètres de longueur, a été octroyée par ordonnance royale en date du 8 mars 1845.

Les titulaires de la concession formèrent une société anonyme par acte du 3 avril 1845, approuvé par arrêté royal du 12 même mois, inscrit au *Moniteur* du 17 avril 1845.

Par cet acte, le capital social se composait de 620,000 livres

sterling, regardés comme équivalents à 15,500,000 francs, représentés par 31,000 actions de 20 livres, soit 500 francs chacune.

Les fonds nécessaires à cette entreprise furent réunis à Londres, et depuis son origine, cette compagnie est restée exclusivement anglaise.

Le tronc principal de ce chemin a son point de départ à Marchiennes-au-Pont, sur la Sambre, près de Charleroi, et traverse l'Entre-Sambre-et-Meuse pour aboutir, en France, à Vireux-sur-la-Meuse.

La compagnie mit la main à l'œuvre, mais de nouvelles tribulations vinrent assaillir cette affaire qui avait déjà eu un si pénible début ; après avoir construit une partie de la ligne qu'elle s'était engagée à terminer, d'après le cahier des charges, pour l'époque du 7 mars 1849, la compagnie se trouvait à bout de ressources, et les événements l'avaient forcée de suspendre les travaux, ce qui pouvait entraîner la déchéance de la concession, lorsqu'une prolongation de délai lui fut accordée.

Malgré ces nouvelles facilités, et les instances les plus énergiques du département des travaux publics, la compagnie resta dans l'inaction.

Le capital de 15 millions et demi auquel la compagnie s'était constituée, espérant qu'il suffirait pour l'entreprise entière, avait été absorbé par les seuls travaux achevés en 1848. C'est dans ces circonstances critiques que le gouvernement vint en aide à cette détresse fâcheuse, et la législature déchargea la compagnie de l'obligation de construire deux des lignes accessoires comprises dans la concession primitive; en outre, il fut garanti, pendant cinquante années, un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur les cinq millions jugés nécessaires pour construire les embranchements de Florennes et de Couvin ; savoir :

Walcourt à Florennes . . . . .	fr. 120,000	garantis.
Mariembourg à Couvin. . . . .	40,000	—
Froidmont à Philippeville . . . . .	40,000	—
	<hr/>	
Ensemble. . . . .	fr. 200,000	garantis.

Grâce à ces arrangements, et après vingt années de vicissitudes et de déboires de tous genres, la ligne put être livrée à l'exploitation sur toute son étendue, à partir du 14 novembre 1854.

Voici les dates des inaugurations successives :

		kilom.
1848, novembre	27. Charleroi-Walcourt. . . . .	22
— —	27. Walcourt-Morialmé. . . . .	13
— —	27. Berzéé-Laneffe . . . . .	6
1852, novembre	6. Walcourt-Silenrieux . . . . .	4
1853, décembre	15. Walcourt à Saint-Lambert. . . . .	7
— —	31. Silenrieux à Cerfontaine . . . . .	7
1854, juin	8. Cerfontaine à Mariembourg . . . . .	14
— —	15. Mariembourg à Couvin . . . . .	5
— —	15. Mariembourg à la frontière . . . . .	14
— juillet	7. Saint-Lambert à Florennes . . . . .	8
— novembre	14. Froidmont à Philippeville . . . . .	5
	Longueur en Belgique. . . . .	<u>105</u>
	Frontière belge à Vireux . . . . .	<u>2</u>
	Total général. . . . .	<u><u>107</u></u>

Le capital primitif, de 15 millions et demi de francs, dut être considérablement augmenté; voici quelle est la composition du capital émis par la compagnie :

31,000 actions primitives de 500 francs, valeur réalisée . . . . .	fr. 15,302,447
17,000 actions privilégiées de 250 francs, rapportant 5 1/2 p. c. ; ces actions ne sont pas amortissables, elles ont rapporté une somme réalisée de . . . . .	4,247,750
5,000 obligations de 1,000 francs, 4 p. c. garantis par l'État; cet emprunt est amortissable au pair en 58 ans, à partir de 1856, il a produit net . . . . .	4,000,000
2,638 obligations de 1,000 francs, à 5 p. c. d'intérêt, émises au pair. . . . .	2,638,000
878 obligations de 1,000 francs, à 5 1/2 p. c. d'intérêt, devant être amorties au pair au 1 <sup>er</sup> juillet 1864 . . . . .	878,000
Actions privilégiées dont l'émission a été autorisée par l'assemblée du 10 mai 1860, à raison de 5 1/2 p. c. d'intérêt . . . . .	750,000
Ensemble. . . . .	<u><u>fr. 27,816,197</u></u>

La longueur du tronç principal est de 65 kilomètres, y compris les deux situés en France, le surplus du réseau se compose d'embranchements, allant vers les minières et les usines, savoir : un tronçon de Berzée à Laneffe; une section partant de Walcourt et se bifurquant sur Morialmé, Florennes et Philippeville; enfin un dernier embranchement de Mariembourg à Couvin.

Sur cet ensemble de 107 kilomètres, 12 seulement sont à double voie.

La grande quantité de produits pondéreux qui circulent sur cette ligne exige un matériel considérable qui était composé, au 1<sup>er</sup> janvier 1862, de :

- 24 locomotives ;
- 17 voitures à voyageurs ;
- 838 wagons à marchandises.

Les pricipaux résultats financiers obtenus par cette compagnie sont renseignés dans le tableau suivant :

**Résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.**

ANNÉES.	Longueur construite. KIL.	Coût de construction FR.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État. FR.	Produit garantie comprise. FR.	Dividende par action. FR.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.			
1854.	105	20,000,000	814,084	637,446	176,638	108,135	284,773	0
1855.	105	(4) 26,250,000	1,362,713	978,822	383,891	167,339	551,230	4 37
1856.	107	(4) 27,502,112	1,540,146	1,070,138	470,008	167,409	637,417	0
1857.	107	27,420,867	1,603,784	904,036	699,748	164,456	864,204	1 87
1858.	107	27,197,475	1,692,833	984,244	708,589	157,636	866,245	6 87
1859.	107	27,363,187	1,614,818	918,463	696,333	164,536	860,891	4 37
1860.	107	27,389,809	1,623,331	944,251	679,080	164,154	843,234	5 62
1861.	107	27,435,050	1,723,334	906,802	816,752	160,000	976,752	9 37

(4) Approximativement.

Afin de rendre les résultats plus aisément comparables, nous les réduisons à la même commune mesure adoptée par nous.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploit- ée. KIL.	COUT kilomét. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT NET	
			Recette.	Dépense.	Produit net.		de l'exploit- ation. P. C.	exploit <sup>on</sup> et garant. P. C.
			FR.	FR.	FR.			
1854.	80	250,000 (1)	28	22	6	0.78	0.88	1.42
1855.	105	250,000 (1)	35	26	9	0.72	1.34	2.10
1856.	107	257,029	39	28	11	0.69	1.71	2.32
1857.	107	256,270	41	23	18	0.57	2.55	3.15
1858.	107	254,182	43	25	18	0.58	2.60	3.18
1859.	107	255,750	41	23	18	0.58	2.55	3.15
1860.	107	255,979	41	24	17	0.58	2.50	3.08
1861.	107	256,589	44	23	21	0.53	2.97	3.55

Ce tableau permet d'établir d'une manière assez précise la situation financière de cette ligne, dont le coût kilométrique a peu changé. Il est resté compris entre 250,000 et 260,000 francs par kilomètre.

Les produits, tant brut que net, n'ont que faiblement varié depuis 1857. Il en est de même du rapport de la dépense à la recette, de telle sorte que cette ligne semble être arrivée à une exploitation normale, donnant en recette un peu plus que 40 francs par jour-kilomètre, dont environ 24 francs sont absorbés par les frais d'exploitation.

Dans ces circonstances, ce chemin rapporte environ 2 1/2 p. c.

(1) Approximativement.

Sur les capitaux employés à sa construction, le gouvernement paye une subvention annuelle, sous la dénomination de garantie d'intérêt. Cette subvention, jointe aux produits réels de la ligne, en monte le rendement terme moyen à 3 p. c. par an ; mais comme cette compagnie a dû contracter des emprunts à 5 et 5 1/2 p. c. et qu'en outre elle doit les amortir, il s'ensuit que les actions primitives ne retirent qu'un faible dividende afférent à leurs capitaux. Les derniers dividendes, pour les actions primitives de 20 livres, ont été en moyenne de 1 1/2 p. c.

Le peu de succès de cette opération a fortement réagi sur la valeur des actions primitives, dont la cote à la bourse de Londres est tombée jusqu'à 16 shillings par action de 20 livres ; depuis elles se sont relevées. On peut, jusqu'à un certain point, considérer cette opération comme une spéculation anglaise faite en pays étranger.

A la date du 28 avril 1862 a été opérée la jonction, à Vireux, du réseau de Sambre-et-Meuse à celui des Ardennes. Il a été immédiatement inauguré un service de transports internationaux qui paraissent devoir prendre une grande extension.

---

## CHEMIN DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

---

Les Flandres sont cette partie de la Belgique qui avoisine la mer, où le terrain, pour ainsi dire nivelé, présente des facilités exceptionnelles pour l'établissement des chemins de fer; aussi l'attention des premiers spéculateurs se dirigea-t-elle sur cette contrée, d'ailleurs très-peuplée.

L'effervescence de construction qui avait lieu en 1845 ne pouvait donc manquer de se porter sur cette partie du pays; c'est ce qui eut lieu, en effet; la loi du 18 mai 1845, inscrite au *Moniteur* le 22 mai suivant, accorda un réseau complet, et, dès le 50 du même mois, fut formée la société anonyme, sous la dénomination de *Société des chemins de fer de la Flandre occidentale*, dont les statuts furent approuvés par arrêté royal du 4 juin suivant (*Moniteur* du 7 juin 1845). Ainsi, deux semaines ont suffi pour terminer toutes les formalités nécessaires à la formation de la compagnie, depuis le vote de la législature jusqu'à l'homologation des statuts de la société anonyme.

La concession primitive, telle qu'elle résultait de la loi du 18 mai, comprenait un chemin de fer de Bruges à Courtrai, Ypres et Poperinghe, par Thourout, Roulers et Menin, avec embranchements sur Thielt et sur Dixmude, et de Thielt sur Aeltre ou sur Deynze; tout ce réseau devait être exécuté dans un temps assez

restreint et sans subvention, pour un capital de 21 millions de francs ; mais ces prévisions ne se réalisèrent pas et durent successivement être modifiées.

La société commença par concentrer tous ses efforts sur la partie de son railway qui devait lui donner les résultats les plus fructueux, celle qui s'étend de Bruges à Courtrai.

Cette ligne fut achevée le 14 juillet 1847 ; mais ce fut la seule qui se construisit ; sur aucun des autres points les travaux ne furent même entamés.

La législature, prenant en considération les effets de la crise financière et les événements politiques qui avaient entravé toutes les entreprises de l'espèce, accorda à la compagnie, pour l'achèvement de son réseau, une prorogation de délai jusqu'au 18 mai 1851 ; mais la compagnie s'abstint de reprendre ses travaux, quoi qu'il pût advenir. De son côté, le gouvernement recula devant la gravité des conséquences qu'une déchéance aurait eue pour les capitaux engagés dans l'affaire, et l'on en vint à un arrangement qui fut sanctionné par la loi du 20 décembre 1851.

Aux termes de cet arrangement, la compagnie était dégagée de l'obligation d'exécuter l'embranchement de Thourout sur Dixmude ; la section vers Thielt et Deynze pouvait partir du tronc principal à un point autre que Thourout ; enfin, il était garanti par l'État, pour une période de cinquante ans, un minimum de produit de 400,000 francs (4 p. c. sur 10 millions), pour la ligne de Courtrai à Poperinghe et pour l'embranchement de Thielt.

Ces modifications amélioraient considérablement l'opération, et cependant l'entreprise ne fut pas encore conduite assez rapidement pour être achevée endéans le délai voulu ; la compagnie était sous le coup d'une nouvelle déchéance, mais le gouvernement, faisant de nouveau acte d'indulgence, provoqua une prorogation de délai qui fut accordée par les Chambres.

Enfin, la dernière partie du réseau put être livrée à l'exploitation le 31 décembre 1855, soit dix ans et huit mois après que la concession en avait été accordée.

Nous consignons ici les dates auxquelles furent inaugurées les diverses sections du réseau de la Flandre occidentale :

**Liste des inaugurations.**

		kilom.
1846, octobre	4. Bruges-Thourout . . . . .	18
1847, février	28. Thourout-Lichtervelde . . . . .	4
— mars	31. Lichtervelde-Roulers . . . . .	9
— mai	1 <sup>er</sup> . Roulers-Iseghem . . . . .	7
— —	28. Iseghem-Ingelmunster . . . . .	3
— juillet	14. Ingelmunster-Courtrai . . . . .	11
1853, janvier	14. Courtrai-Wervicq . . . . .	17
— juin	18. Wervicq-Comines . . . . .	4
1854, mars	18. Comines-Ypres . . . . .	13
— —	20. Ypres-Poperinghe . . . . .	10
— novembre	30. Ingelmunster-Thielt . . . . .	11
1855, décembre	31. Thielt-Deynze . . . . .	14
	Kilomètres. . . . .	121

Ce chemin de fer est construit à simple voie sur toute son étendue.

Le capital employé pour la construction est représenté par des titres de diverses natures ; en voici le détail :

26,757 actions primitives, de 500 francs valeur nominale, ayant produit une somme effective de . . . . . fr.	8,129,384
14,013 actions privilégiées de 250 francs, intérêts 5 1/2 p. c., valeur réalisée . . . . .	3,504,250
10,000 obligations de 500 francs, intérêts 3 p. c., amortissement garanti au pair par le gouvernement pendant la durée de la concession ; valeur réalisée. . . . .	2,500,000

Il est à remarquer que, malgré les embarras financiers qui ont atteint cette entreprise, la compagnie de la Flandre occidentale n'a pas fait abus de l'émission d'obligations ; les sommes obtenues ainsi, ne dépassent pas le sixième du capital social. Une partie de ce capital est représentée par des *actions privilégiées*, genre de titres qui n'a été émis en Belgique que par les deux sociétés anglaises de la Flandre occidentale et de Sambre-et-Meuse.

**Résultats financiers du chemin de fer de la Flandre occidentale.**

ANNÉES	LON- GUEUR con- struite. KIL.	Coût de construction FR.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État. FR.	Produit garantie comprise. FR.	DIVI- DENDE par action. FR.
			Recette.	Dépense.	Produit net.			
			FR.	FR.	FR.			
1853.	75	9,082,000	455,598	566,315	69,083	79,176	448,239	0
1854.	107	15,268,000	577,490	545,871	31,619	169,201	200,820	5 62
1855.	121	15,004,000	610,566	695,121	—84,755	251,312	166,557	6 25
1856.	121	15,016,932	956,443	713,747	222,698	306,407	529,105	7 17
1857.	121	15,025,220	1,033,300	690,147	343,153	264,676	607,829	8 32
1858.	121	15,025,220	1,091,539	724,603	366,934	233,307	600,241	8 75
1859.	121	15,025,294	1,152,684	704,896	447,788	229,084	676,872	9 67
1860.	121	15,025,394	1,199,817	763,681	436,136	232,000	668,156	10 »
1861.	121	14,917,400	1,255,592	816,100	417,492	213,591	650,885	10 92

Du tableau qui précède, nous pouvons déduire la statistique comparative que voici :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de la Flandre occidentale.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploitée KIL.	COUT kilomét. (1) FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT NET	
			Recette.	Dépense.	Produit net.		de l'explo- itation.	exploit <sup>on</sup> et garantie.
			FR.	FR.	FR.		P. C.	P. C.
1853.	71	124,000	17	14	3	0.84	0.76	1.65
1854.	91	124,000	18	16	2	0.94	0.24	1.51
1855.	107	124,000	16	18	— 2	1.12	»	1.11
1856.	121	124,104	21	16	5	0.78	1.48	3.52
1857.	121	124,159	23	16	7	0.67	2.22	4.05
1858.	121	124,159	25	17	8	0.76	2.44	4.00
1859.	121	124,160	26	16	10	0.61	2.98	4.51
1860.	121	126,160	27	17	10	0.63	2.90	4.45
1861.	121	123,532	28	19	9	0.66	2.79	4.22

(1) Pour les années 1853, 1854 et 1855, approximativement.

Les années 1853, 1854 et 1855, pendant lesquelles la construction de la ligne s'achevait, présentent des résultats bien peu favorables, puisque dans la dernière de ces années, la recette n'a pas rapporté les dépenses d'exploitation; c'est l'État qui, par la garantie, a comblé le déficit. A partir de 1856, époque à laquelle le réseau était complété, on aperçoit une amélioration sensible en ce que les produits nets, quoique très-faibles, vont cependant en augmentant; les frais d'exploitation restent à peu près stationnaires, et ont, en 1861, atteint 66 p. c. de la recette. Ces résultats sont rendus sensibles dans la huitième colonne, qui accuse en 1856 un produit des capitaux seulement de 1 1/2 p. c., tandis qu'il approche de 3 p. c. en 1860.

Les sommes payées annuellement par l'État du chef de la garantie qu'il a accordée, améliorent les produits financiers de cette compagnie dans la proportion indiquée par la neuvième colonne et leur font atteindre approximativement 4 1/2 p. c.

Mais une chose très-importante pour l'avenir de cette compagnie, c'est l'économie qui a présidé à son établissement, dont le coût kilométrique ne s'élève qu'à 124,000 francs par kilomètre.

Ce coût modéré lutte avec avantage contre le trafic si faible qui a lieu sur cette ligne; ce trafic, en effet, ne produit que 26 francs en moyenne par jour-kilomètre.

## CHEMIN DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

---

Parmi les concessions auxquelles donna naissance le mouvement de 1845, il faut citer le chemin de fer établi sur la Sambre; si nous disons que ce chemin est établi sur la Sambre, c'est qu'en effet, dans une longueur de 26  $\frac{1}{2}$  kilomètres, cette ligne ferrée croise quinze fois cette rivière, pour courir le long de ses rives, tantôt d'un côté, puis de l'autre.

Les actes relatifs à cette ligne sont très-nombreux, nous en relatons les principaux par ordre de date :

- 1845, mai 5. Convention provisoire.
- — 21. Loi autorisant la concession.
- — 28. Arrêté royal de concession inséré au *Moniteur officiel*, avec le cahier des charges, le 29 du même mois.
- juin 28. Acte fondant la société anonyme.
- août 10. Approbation des statuts par arrêté royal inséré au *Moniteur* le 22 du même mois.
- 1848, août 9. Arrêté royal prorogeant le délai d'exécution des travaux.
- 1849, mars 2. Modification des statuts de la compagnie. Approbation par arrêté royal et insertion au *Moniteur* en date des 23 et 29 avril.
- 1850, juin 24. Loi autorisant une deuxième prorogation de délai et d'autres modifications.
- décembre 20. Loi autorisant le gouvernement à accorder un prêt à la compagnie sous forme de minimum d'intérêt.
- 1852, novembre 24. Troisième prorogation.

- 1853, novembre 15. Décision d'emprunt, approuvée par arrêté royal du 20 novembre et insérée au *Moniteur* le 23 du même mois.
- 1854, — 3. Cession, par bail, de la ligne à la compagnie du Nord français.
- 1857, août 29. Dernières modifications aux statuts, approuvées par arrêté royal du 26 septembre, insérées au *Moniteur* le 2 octobre suivant.

Ces modifications nombreuses font présumer que cette entreprise a eu de graves difficultés à surmonter ; ce n'est, en effet, qu'après de bien grandes tribulations qu'elle est parvenue à mettre la voie en exploitation, au mois d'octobre 1852. C'est-à-dire que sa construction a duré sept années entières.

Cette ligne, entreprise comme toutes celles de cette époque, au moyen de capitaux anglais, a son point de départ à Marchienne-au-Pont, station du chemin de fer de l'État, et se rend, en longeant la Sambre, à Erquelines, frontière de France, où elle rencontre, comme prolongement naturel, un des embranchements de la compagnie française du Nord. C'est ainsi qu'elle fait partie du trajet le plus direct de Paris à Cologne.

D'après le cahier des charges, les travaux devaient être terminés le 21 mai 1847 ; une première prorogation, jusqu'au 21 mai 1850, fut octroyée par arrêté royal du 9 août 1848 ; cette faveur n'empêcha pas la suspension des travaux ; la compagnie dut se reconstituer sur de nouvelles bases, et solliciter des modifications à son cahier des charges dans le but de réduire la dépense de construction et d'obtenir un nouveau délai, qui fut accordé jusqu'au 21 mai 1851 ; enfin une troisième prorogation accorda jusqu'au 21 mai 1852, et encore les travaux ne purent être terminés qu'au mois d'octobre 1852.

Ce n'est pas tout, l'État belge a garanti au chemin de fer de Charleroi à Erquelines, un minimum de produit annuel de 90,000 francs pendant dix ans, à partir du jour de l'achèvement des travaux, l'État devenant créancier de la société pour toutes les avances qu'il ferait à raison de cette garantie ; cette somme représentait l'intérêt à 5 p. c. de 1,800,000 francs,

somme jugée nécessaire, au 1<sup>er</sup> janvier 1852, pour mener l'entreprise à bonne fin et la pourvoir de son matériel d'exploitation. Cette clause n'a jamais reçu d'application, mais en réalité a servi à relever moralement le crédit de la compagnie que de cruelles secousses avaient fortement ébranlé.

Les statuts prévoyaient l'émission de vingt-six mille actions de 500 francs, formant un capital de 13,000,000 de francs; sur ce nombre, 18,993 actions seulement ont été émises, 1,575 de ces actions ont été frappées de déchéance, de telle façon qu'il n'en est plus resté en circulation que 17,418, lesquelles ont produit net 9,026,982 francs, y compris les fonds versés par les actionnaires déchus.

Cette non-réalisation du capital social est venu compliquer la position financière de la compagnie, qui a eu recours, en 1853, à un emprunt de 2,000,000 de francs, qui n'ont pas entièrement suffi à l'exécution complète de la ligne, et la compagnie était obérée par une dette flottante qui s'élevait, par balance des comptes courants, à 1,156,742 francs.

Les renseignements qui précèdent conduisent à établir ainsi la situation financière de la compagnie après l'achèvement de la route et lors de la mise en exploitation :

Versements des actionnaires . . . . .	fr.	9,026,982
2,000 obligations de 1,000 francs, emprunt de 1853 . . . . .		2,000,000
Dette . . . . .		1,156,742
Total. . . . .	fr.	12,183,724

Au moyen de cette dépense, il avait été construit 26.5 kilomètres de chemins de fer, ce qui porte le coût kilométrique à 459,762 francs. Quoique ce chiffre soit déjà très-élevé, la route était loin de se trouver en parfait état et suffisamment pourvue de matériel; c'est dans ces circonstances critiques qu'intervint un traité avec la compagnie du Nord français, qui a pris à bail l'exploitation du chemin de fer de Charleroi à la frontière.

Les conditions de ce contrat sont :

1° L'acquittement des dettes de l'ancienne compagnie par celle du Nord ;

2° Le paiement d'un dividende de fr. 16-87 1/2 cent. par ancienne action de 500 francs ;

3° L'amortissement de ces actions par fr. 562-50 cent. chacune ;

4° Le paiement des intérêts et l'amortissement des 2 millions d'obligations émises en 1853 ;

5° Afin que les résultats pour les anciens actionnaires soient le plus net possibles, la compagnie du Nord prend à sa charge les frais d'administration et de bureaux ;

6° L'achèvement de la ligne, l'entretien et l'exploitation sont aux frais de la compagnie du Nord.

Le contrat intervenu entre la compagnie du Nord et la société du chemin de fer de Charleroi à la frontière, peut être considéré comme une liquidation de cette dernière, car cet acte fixe la position des anciens actionnaires de la société primitive et rejette toute l'éventualité sur la compagnie du Nord. Les actions anciennes, recevant un intérêt fixe de fr. 16-87 1/2 c., sont devenues des espèces d'obligations ; aussi leur cours est-il très-peu variable et ne s'écarte guère de 315 francs.

La compagnie du Nord a dépensé une somme de 8,000,000 environ, tant pour terminer les portions de la route restées inachevées, que pour la garnir d'un matériel en rapport avec l'activité considérable qui y règne ; dans cette somme se trouvent aussi comprises les dépenses nécessitées par l'établissement d'un vaste atelier de confection et de réparation de matériel de chemins de fer, établi à Saint-Martin, près Charleroi. La dépense faite pour cette usine est une charge qui incombe à toutes les sections de la compagnie, et ne doit donc pas être portée exclusivement au compte de la ligne de Charleroi à Erquelines. Comme nous ne possédons pas les éléments nécessaires pour apprécier la subdivision de cette somme, et par conséquent pour

assigner le coût kilométrique exact de cette ligne, nous ne pouvons le faire que d'une manière approximative.

Nous avons vu ci-dessus, qu'avant la location de cette ligne, son coût kilométrique s'élevait à 459,762 francs; on peut, pensons-nous, l'évaluer à 500,000 francs, après les dépenses faites par la compagnie du Nord pour parachèvement.

Quant aux résultats obtenus par l'exploitation des premières années, on manque complètement des données nécessaires pour les établir; le gouvernement lui-même, qui a un droit de surveillance directe, déclare, dans ses publications officielles, ne posséder aucun renseignement; les faits ne commencent à s'éclaircir qu'à partir de 1858, époque à laquelle la compagnie du Nord indique les recettes et dépenses suivantes :

Années.	Recettes.	Dépenses.
1858. . . . fr.	1,422,400	fr. 692,395
1859. . . . .	1,509,776	683,850
1860. . . . .	1,640,953	648,986

Les données qui précèdent permettent de dresser le tableau approximatif suivant :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Charleroi à Erquelines.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KIL.	COUT  kilométrique.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.  FR.	Dépense.  FR.	Produit net.  FR.		
1858. . . . .	26,5	500,000	147	72	75	0,49	5,2
1859. . . . .	26,5	500,000	156	71	85	0,46	6,2
1860. . . . .	26,5	500,000	160	67	102	0,40	7,4

Si l'on fait attention que le chemin de fer de Charleroi à Erquelines est actuellement partie intégrante de la grande ligne

internationale de Paris à Cologne, on s'expliquera aisément l'activité qui y règne et qui se traduit par une recette kilométrique quotidienne qui excède 150 francs, dont moins de moitié sont absorbés par les frais d'exploitation.

On peut remarquer, parmi les nombreuses singularités que la construction de cette ligne n'a cessé d'offrir depuis son origine, que la société anonyme est belge, que l'administration est anglaise, et que l'exploitation a dû être abandonnée à une compagnie française sous peine d'un avortement complet.

CHEMINS DE NAMUR A LIÈGE, MONS A MANAGE,  
ET NAMUR A DINANT.

---

Toujours à cette même année 1845, se rapporte l'octroi de la concession des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions; la convention provisoirement conclue entre le ministre des travaux publics et les concessionnaires remonte à la date du 19 juin 1845, la loi qui l'approuve porte la date du 20 juin 1845. La société a été établie par acte du 21 octobre 1845, approuvé par arrêté royal du 29 du même mois.

Ce réseau de chemins de fer, comme tous ceux de cette époque, fut établi par des sociétaires anglais, au moyen de capitaux originaires de ce pays. Les exemples déjà cités auront sans doute fait remarquer que les sociétés anglaises de cette époque ont été bien légèrement conçues; qu'en général, les conventions faites par ces personnes étrangères au pays, manquant de prévoyance, ne pouvaient point recevoir d'exécution, et que bien des fois le gouvernement belge a dû venir à leur secours, soit pécuniairement, soit en accordant des modifications considérables aux contrats et aux cahiers des charges. La concession dont nous nous occupons, pas plus que les autres, n'a été exempte de nombreux mécomptes. D'après le cahier des charges, les travaux devaient être terminés le 21 mai 1847, une prorogation de délai jusqu'au 28 juillet 1850 fut accordée.

Au mois de mai 1850, le trésor public vint en aide à la compagnie en lui prêtant une somme de 1,500.000 francs ; malgré ce secours, aucune partie du chemin ne fut terminée pour l'époque fixée, et la ligne entière ne fut livrée à la circulation qu'à partir du 25 août 1851. Cette somme fut réintégrée dans les caisses du trésor.

Le texte des statuts a été refondu par l'acte du 21 octobre 1845, qui transmet l'exploitation de la ligne de Namur à Liège à la compagnie du Nord français, moyennant un bail ; l'autre portion du réseau, le chemin de Mons à Manage, a été repris par le gouvernement belge. Au moyen de ces arrangements, dont nous donnerons ci-dessous les dispositions, la compagnie a subi une espèce de liquidation.

Le chemin de fer de Namur à Liège se compose d'une ligne principale, qui part, à Namur, de la station de l'État et se termine à la station de Longdoz, à Liège. Un embranchement se détache de la ligne principale à la station de Flémalle, et va rejoindre le chemin de fer de l'État près de Liège, pour être desservi par la station des Guillemins, appartenant à l'État. La ligne principale, qui fait partie de la grande artère directe de Paris à Cologne, a 60 kilomètres et l'embranchement 13.

Le chemin est à double voie sur toute son étendue ; la plupart des nombreux établissements industriels voisins de la ligne ont été raccordés, à leurs frais, avec le chemin de fer ; la société a été dispensée, par la loi du 4 juin 1850 (*Moniteur* du 7 juin 1850), de construire les stations spéciales de Namur et de Liège, rive gauche, et a été autorisée à faire usage des stations de l'État.

La ligne de Mons à Manage s'étend sur 25 kilomètres. Un embranchement se détache du tronc principal à la station de la Louvière, et se termine au viaduc de Bascoup ; il a 8 1/2 kilomètres de longueur. A ce chemin, ayant double voie sur toute son étendue, sont reliés les riches charbonnages du Centre : Mariemont, l'Olive, Bois-du-Luc, Strepv.

Les inaugurations des diverses sections ont eu lieu aux époques suivantes :

		kilom.
1848, janvier	29. Manage à Bracquognies . . . . .	11
— —	20. La Louvière à Bascoup . . . . .	8
1849, juin	1. Bracquognies à Nimy . . . . .	12
— octobre	20. Nimy à Mons . . . . .	3
1850, novembre	18. Bouges au Val-Benoît . . . . .	58
1851, avril	15. Flémalle à Ougrée . . . . .	7
— mai	12. Bouges à Namur . . . . .	1
— —	19. Val-Benoît à Liège. . . . .	2
— juin	20. Ougrée à Angleur . . . . .	4
— août	25. Angleur à Liège . . . . .	2
	Longueur totale. . . . .	108

Pendant la crise de 1848, la Compagnie a eu grand'peine à se procurer les capitaux qui lui étaient nécessaires pour poursuivre les travaux ; toutefois elle y est parvenue sans devoir implorer aide et secours de l'État.

Le capital consacré à l'exécution de ces chemins est constitué de la manière suivante :

26,595 actions primitives de 500 francs, ci. . . . .	fr.	13,297,500
10,000 actions privilégiées, créées en 1852, donnant droit à un intérêt de 6 p. c. . . . .		5,000,000
61,500 obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables en 87 ans, ayant été réalisées pour . . . . .		18,450,000
Ensemble. . . . .	fr.	36,747,500

La comparaison de ces chiffres montre que le coût kilométrique de construction s'élève à 346,674 francs.

Les résultats de l'exploitation de cette ligne par la compagnie qui l'a construite, sont inconnus, même par le gouvernement qui, d'après le cahier des charges, avait droit d'inspection.

Par convention en date du 28 juin 1854, la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions, a donné à bail à la compagnie française du Nord, la section de Namur à Liège, avec ses établissements, ateliers et

outillages, stations et autres dépendances, pour toute la durée de la concession, moins un jour, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1855. Le bail a été contracté à forfait au prix invariable d'un million de francs par an, payable par moitié de six en six mois, indépendamment du prix du matériel roulant et du mobilier des stations, qui a été payé fr. 3,573,361-15 c. La compagnie du chemin de fer du Nord est ainsi substituée aux droits et obligations de l'ancienne société; pour ce qui regarde la ligne de Namur à Liège, le Nord est chargé de l'exploitation, il en perçoit tous les produits.

Un des comptes rendus de la compagnie du Nord, exercice 1857, donne les produits réalisés année en année sur cette ligne :

		Recettes.			Recettes.
1852.	. . . . . fr.	865,000	1857.	. . . . . fr.	2,605,000
1853.	. . . . .	1,158,000	1858.	. . . . .	2,951,000
1854.	. . . . .	1,432,000	1859.	. . . . .	2,770,000
1855.	. . . . .	1,702,000	1860.	. . . . .	2,869,000
1856.	. . . . .	2,194,000			

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses d'exploitation réalisées par la compagnie du Nord, pendant les trois dernières années :

	Recette brute.	Dépense.	Recette nette.
1858. . . . fr.	2,951,223	1,119,988	1,831,235
1859. . . .	2,770,191	1,208,886	1,561,305
1860. . . .	2,869,231	1,469,250	1,399,981

Le coût kilométrique, d'après les comptes de 1861, peut approximativement s'établir de la manière suivante :

Dépense de l'ancienne compagnie en moyenne (voir page 81) . . . fr.	346,674
Dépense de parachèvement par la compagnie du Nord, 3,353,904 fr. pour 74 kilomètres, soit par kilomètre. . . . .	45,323
Matériel roulant 3,573,361 francs, répartis sur les 74 kilomètres, soit pour chacun . . . . .	48,288
Total approximatif. . . . fr.	<u>440,285</u>

C'est ce chiffre que nous avons inscrit dans le tableau résumé qui suit :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Namur à Liège.*

ANNÉE.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KIL.	COUT kilométrique.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1858. . . .	74	440,285	109	41	68	0.40	5.6
1859. . . .	74	440,285	103	45	58	0.44	4.8
1860. . . .	74	440,285	106	55	51	0.51	4.2

La première opération intervenue entre les deux compagnies du Nord et de Namur à Liège, fonctionnant à la satisfaction des deux administrations, elles convinrent d'étendre ce mode à l'ensemble des deux lignes ; en conséquence, par acte du 30 avril 1856, la société avait donné à bail, à la compagnie du Nord, la section de Mons à Manage, moyennant certaines conditions analogues à celles posées pour l'autre ligne ; mais le gouvernement belge, dont il fallait obtenir l'assentiment, refusa sa sanction, parce qu'il entraînait dans ses vues d'adjoindre cette section au railway national, en payant à la société le prix offert par la compagnie du Nord. C'est dans cet ordre d'idées que les 16-17 février 1857, il a été conclu avec la société une convention, aux termes de laquelle l'État belge était subrogé à tous les droits de la société sur la ligne de Mons à Manage avec ses dépendances, y compris le matériel d'exploitation, le tout à forfait, moyennant une rente annuelle, pendant toute la durée que devait encore avoir la concession.

Un projet de loi, approuvant cette convention, avait été présenté

aux Chambres législatives au commencement de l'année 1857, mais ce fut sans succès.

L'année suivante, une seconde tentative fut plus heureuse, et le ministre des travaux publics fut autorisé, par la loi du 8 juillet 1858, de reprendre la ligne de Mons à Manage aux conditions prévues par la convention provisoire des 16-17 février 1857.

Aux termes de cette convention, la société cède et abandonne à l'État belge le chemin de fer de Mons à Manage, ses embranchements et dépendances, ainsi que le matériel roulant et les approvisionnements; cette cession a lieu à forfait, pour une rente annuelle de 672,330 francs, qui sera payée à la société jusqu'au 13 février 1941, date à laquelle expire la concession.

Le paiement de la rente susdite s'effectue en deux termes égaux, les 30 juin et 31 décembre de chaque année; le premier semestre prenant cours le 1<sup>er</sup> janvier 1858.

Un article du contrat stipulait que l'exploitation se ferait aux risques et périls de la société, pendant le temps qui s'écoulerait depuis la signature du contrat jusqu'à la reprise par le gouvernement, le 1<sup>er</sup> janvier 1859; or, pendant cette période transitoire, un accident grave eut lieu sur cette ligne et occasionna des dommages assez considérables, que le gouvernement prétendait être à la charge de la compagnie, tandis que cette dernière soutenait que l'indemnité devait être supportée par le gouvernement; de là, procès qui fut jugé en défaveur de la société, et par suite la première annuité fut absorbée presque en entier par ce malheur.

D'après les dispositions que nous venons de rapporter, la société a subi une sorte de liquidation; ses dettes sont reprises par la compagnie du Nord, les actionnaires cessent d'être responsables, et leurs titres deviennent des espèces d'obligations, rapportant un intérêt annuel fixe, payé en partie par la compagnie du Nord et en partie par le gouvernement belge.

Cet intérêt fixe ressort à 14 francs par action primitive, sur lesquels l'administration retient 60 centimes pour les frais ; leur prix à la bourse se cote à environ 220 francs.

Dans le cahier des charges de la concession accordée à la compagnie des chemins de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et leurs extensions, se trouvait un article stipulant que si, dans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer reliant la ligne des Ardennes à la frontière de la Belgique, les concessionnaires du chemin de fer de Namur à Liège seraient tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant par Dinant jusqu'à la frontière de France.

D'un autre côté, un article inséré dans le bail avec la compagnie du Nord, portait que la compagnie bailleresse s'interdisait expressément de faire, pour son compte personnel, pendant toute la durée du bail, aucun traité pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement à la ligne acceptée par les preneurs.

Le cas prévu par l'acte de concession s'étant réalisé par le décret impérial du 10 juin 1857, qui a concédé à la compagnie des Ardennes la voie ferrée de Charleville à la frontière belge par Givet, la compagnie de Namur à Liège a été mise en demeure par le gouvernement belge de se conformer aux conditions de son cahier des charges.

Dans cette circonstance, un traité nouveau devenait indispensable pour concilier ces deux clauses opposées ; une convention, sous la date du 10 juillet 1852, intervint et fut homologuée le 20 du même mois, en assemblée générale de la compagnie du Nord. Ce traité porte en substance que la compagnie du Nord se charge de la construction du chemin de Namur à la frontière française par Dinant.

Le capital nécessaire pour l'exécution des travaux, pour l'acquisition du matériel fixe et roulant, ainsi que pour le service

des intérêts pendant la durée de la construction, a été réalisé au moyen d'obligations créées en 1860 par la compagnie de Namur à Liège.

Les obligations, émises au nombre de 50,847 et au taux de 295 francs, sont au capital nominal de 500 francs, rapportant 15 francs d'intérêt par an, et sont remboursables par amortissement. Les fonds provenant de leur placement ont été versés en totalité entre les mains de la compagnie du Nord, qui tient un compte spécial de leur emploi.

Après l'exécution des travaux et la réception définitive de la ligne, la compagnie du Nord en prendra l'exploitation pour son compte et pendant toute la durée de la concession.

En échange du droit d'exploitation, elle s'engage à payer, en l'acquit de la compagnie de Namur à Liège, les intérêts des obligations spécialement créées pour l'exécution du chemin, et à fournir le montant de l'annuité nécessaire pour l'amortissement.

La longueur de cet embranchement étant de 46 kilomètres, il s'ensuit que le coût kilométrique est estimé à 326,000 francs environ.

D'après ces dispositions, on voit que le Nord construit et exploite cette ligne, et que la compagnie de Namur à Liège ne fait en réalité que prêter son nom : elle sert d'intermédiaire entre le gouvernement belge qui lui a fait la concession et la compagnie du Nord qui construit et exploitera.

---

## CHEMINS DE TOURNAY A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT.

---

Parmi les concessions dont l'origine remonte à l'époque de 1845, se classent les chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

L'un de ces chemins est tracé dans le Hainaut, tandis que l'autre est situé dans le Limbourg; ces deux entreprises n'ont aucune connexité autre que celle d'appartenir à une même société.

Tout diffère, même les motifs qui ont déterminé leur construction : pour l'un, celui de Landen à Hasselt, le gouvernement belge, considérant que le Limbourg, placé en dehors du mouvement commercial, obtiendrait difficilement une ligne ferrée, et considérant, en outre, que cette province ne pouvait pas, sans une injustice flagrante, rester déshéritée des avantages attachés à ce genre de travaux, prit la détermination de construire un embranchement destiné à réunir au réseau national la ville de Hasselt, chef-lieu de cette province; il fit, en effet, construire une première moitié de cet embranchement, s'arrêtant à Saint-Trond. La longueur de cette portion de ligne est de 10 kilomètres. Elle a été inaugurée le 6 octobre 1859, et d'après

les comptes rendus de l'État, le prix de cette ligne s'élève :

**Embranchement de Landen à Saint-Trond.**

Terrain . . . . .	fr. 257,813
Frais de justice. . . . .	9,711
Terrassements, ouvrages d'art . . . . .	576,548
Billes. . . . .	55,385
Rails et accessoires. . . . .	309,721
Plantations, inauguration. . . . .	10,644
Station . . . . .	446,716

10 kilomètres coûtant . . . . . fr. 1,336,535

Ce qui fait par kilomètre **133,653 francs.**

Cet embranchement s'arrêtant à Saint-Trond, il en était ainsi à cette époque, gênait l'exploitation générale; d'ailleurs il ne mettait pas Hasselt en communication avec le réseau de l'État. Aussi le gouvernement saisit-il la première occasion qu'il rencontra pour s'en débarrasser, et il donna cette ligne en subvention gratuite à la société de Tournay à Jurbise, à la condition que cette compagnie terminerai les 18 kilomètres qui restaient à construire jusqu'à Hasselt, ce qui eut lieu. L'inauguration de ce prolongement se fit le 3 décembre 1847. La compagnie a donc reçu en subvention une ligne ayant coûté à l'État **1,336,535 francs.**

Ce préambule était nécessaire pour faire voir comment ces deux lignes, si étrangères l'une à l'autre, font partie d'une même concession.

Le chemin de fer réunissant Tournay à Jurbise en passant par Ath, fut conçu par M. Desart, ingénieur des ponts et chaussées, et accordé en concession par la loi du 16 mai 1845, sanctionnée par arrêté royal du 19 du même mois. Cette concession fut faite à M. Mackenzie, Barry, Bulot, Tercelin-Sigard et Bruneau. Ces messieurs, auxquels s'adjoignirent MM. Brassey, Paterson, Kennard, Gladstone et Mozley, constituèrent une société anonyme par acte du 2 juillet 1845, approuvé par arrêté royal du 21 du même mois.

Cette compagnie était moins exclusivement anglaise que les autres qui s'étaient formées à la même époque ; elle avait quelques racines dans le pays, qui permettaient de surveiller ses intérêts d'une manière plus efficace ; aussi les travaux se sont-ils exécutés avec le capital prévu, qui était de 12 millions et demi, représentés par 25,000 actions de 500 francs, sans que l'on ait eu besoin de recourir à aucune émission supplémentaire ; cette société n'a donc pas d'obligations à desservir.

Il est cependant utile de rappeler qu'en 1848, alors qu'une crise financière intense sévissait, la compagnie de Tournay à Jurbise prit des arrangements avec celle de la vallée de la Dendre, pour employer le cautionnement de deux millions déposés par cette dernière, et les affecter à la construction du chemin de Tournay à Jurbise. Ce prêt était fait sous la condition, soit de construire la ligne de la Dendre, soit de réintégrer les deux millions dans les caisses de l'État ; c'est cette dernière condition qui a été remplie.

La compagnie eut aussi de graves difficultés à surmonter pour traverser la ville d'Ath, qui était à cette époque une place forte ; les travaux considérables exigés par le génie militaire furent ensuite démolis lorsqu'on supprima les fortifications. Il fallut faire pour le chemin de fer de nouvelles constructions, plus simples que les premières.

La crise de 1848 fut rendue plus pénible pour cette société par suite de la faillite de son banquier ; mais, grâce à l'énergie déployée par les administrateurs, toutes les difficultés furent surmontées, et la ligne fut construite sans que le capital dut sortir des limites prévues par l'acte de Société.

Les conditions auxquelles cette concession a été accordée diffèrent essentiellement de celles qui l'ont précédée. On avait pour habitude d'octroyer aux compagnies la construction et l'exploitation du chemin de fer, tandis que, pour le chemin de Tournay à Jurbise, l'objet de la concession était seulement relatif à la construction de la route, le gouvernement se chargeant de l'exploitation.

L'État belge administre par ses agents, exploite avec son matériel, entretient la ligne, et perçoit les recettes. Une moitié du produit brut perçu par l'État est remise à la compagnie de Tournay à Jurbise pour la rémunérer de ses frais de construction.

La ligne de Landen à Hasselt était soumise aux mêmes conditions que celle de Tournay à Jurbise, jusqu'à ce qu'une nouvelle convention intervint entre : 1° l'État belge ; 2° la compagnie de Tournay à Jurbise ; 3° la compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

Aux termes de cette convention, la société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht est substituée à l'État pour l'administration, l'exploitation et l'entretien du chemin de fer de Landen à Hasselt, et elle prélève pour cette exploitation 50 p. c. de la recette brute ; les autres 50 p. c. sont versés dans la caisse de la compagnie de Tournay à Jurbise. De plus, la compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a été, par le même acte, déclarée concessionnaire de la ligne à construire de Hasselt à la frontière belge vers Maestricht.

L'exécution complète de ces conventions a eu lieu le 1<sup>er</sup> octobre 1856, après l'inauguration du chemin de fer de Hasselt à Maestricht.

Par suite de ces dispositions, il a été créé une ligne continue qui, se détachant des lignes de l'État belge à Landen, se rend à Aix-la-Chapelle et Cologne, en passant par Saint-Trond, Hasselt et Maestricht.

En résumant les données qui précèdent, on voit :

Que la construction a été faite par l'État, pour la section de Landen à Saint-Trond, et par la compagnie concessionnaire, pour les sections de Saint-Trond à Hasselt et de Tournay à Jurbise ;

Que l'exploitation se fait par l'État, pour la ligne de Tournay à Jurbise, et par la société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, pour la ligne de Landen à Hasselt ;

Enfin, que la compagnie de Tournay à Jurbise reçoit 50 p. c. du produit brut, payables en partie par l'État belge et en partie

par la compagnie d'Aix à Maestricht, dans la proportion des produits recueillis par chacune de ces administrations.

Afin de compléter ce résumé, nous rappellerons les dates auxquelles ont eu lieu les inaugurations des diverses sections.

**Liste des inaugurations.**

1839, octobre	6. Landen à Saint-Trond . . . . .	kilom. 40
1847, septembre	20. Jurbise à Maffles . . . . .	13
— octobre	30. Maffles à Tournay . . . . .	35
— décembre	8. Saint-Trond à Hasselt . . . . .	48
	Ensemble. . . . .	76

Dans les premières années, les produits étaient faibles et ne rémunéraient pas convenablement les capitaux employés à la construction. Mais, depuis l'origine, il y a eu une amélioration progressive qui n'a pas encore cessé. Elle est rendue sensible par la liste suivante extraite des documents fournis par la compagnie.

**Tournay à Jurbise et Landen à Hasselt.**

Années.	Recette nette.	Dividende.
1849. . . . .	fr. 305,511	fr. 10,47 pour 500 francs.
1850. . . . .	388,156	14,03 —
1851. . . . .	402,976	14,77 —
1852. . . . .	424,031	15,40 —
1853. . . . .	467,407	17,24 —
1854. . . . .	503,598	19,06 —
1855. . . . .	551,041	20,80 —
1856. . . . .	610,443	23,10 —
1857. . . . .	658,643	25,00 —
1858. . . . .	737,926	27,85 —
1859. . . . .	704,060	27,43 —
1860. . . . .	798,352	29,22 —
1861. . . . .	884,194	32,05 —

Ainsi les actions de 500 francs, qui ne rapportaient guère que 2 p. c. lors de l'ouverture de la ligne, en donnent près de 6 1/2 p. c. à la treizième année d'exercice.

Depuis 1859 a été mis à exécution l'article des statuts qui alloue un tantième des bénéfices au conseil d'administration, l'indemnité annuelle a été fixée au chiffre invariable de 2,500 fr. à chacun des administrateurs. En outre les fondateurs ont, d'après l'acte constitutif de la société, droit aux  $\frac{3}{20}$  des produits dépassant 5 p. c. du capital.

Si nous cherchons à nous rendre compte des produits recueillis pour les comparer à ceux des autres lignes, nous devons avoir égard aux observations suivantes :

10 kilomètres de Landen à Saint-Trond, coûtant . . . . . fr.	1,336,535
48 — de Tournay à Jurbise. . . . .	} Ensemble . . . 12,500,000
18 — de Saint-Trond à Hasselt . . . . .	
<hr/>	
76 kilomètres coûtant . . . . . fr.	13,836,535

Ce qui fait ressortir le coût kilométrique à 182,060 francs, non compris le matériel roulant.

D'après les dispositions contractuelles, la somme reçue par la compagnie est la moitié du produit brut perçu par l'État ; rien n'est donc plus facile que d'inscrire dans la 4<sup>e</sup> colonne du tableau ci-dessous la recette journalière réalisée sur ce chemin. Il suffira pour cela de doubler le produit net payé par l'État à la compagnie.

Nous avons dit que le gouvernement reçoit, pour tous frais d'exploitation et d'entretien, 50 p. c. de la recette brute ; c'est moins qu'il ne dépensait dans les premiers temps et par suite l'État perdait à ce marché, mais depuis une couple d'années les choses ont changé ; l'État fait un certain bénéfice sur cette exploitation. Il est évident que si l'on veut obtenir le *produit réel* des capitaux employés à la construction des lignes appartenant à la compagnie, il faut faire entrer en considération la dépense réelle faite par l'État pour l'exploitation ; c'est ce que nous avons fait, en insérant dans la 7<sup>e</sup> colonne le rapport de la recette à la dépense, déduite de l'ensemble des chemins administrés par l'État. C'est ce qui nous a permis de compléter le tableau de statistique comparative suivant :

**Statistique comparative.**

*Chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.*

ANNÉE.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KILOM.	COUT kilomét.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1849 . . . .	76	182,060	22	14	8	0.65	1.6
1850 . . . .	76	182,060	28	17	11	0.62	2.2
1851 . . . .	76	182,060	29	16	13	0.56	2.6
1852 . . . .	76	182,060	30	15	15	0.51	3.»
1853 . . . .	76	182,060	34	18	16	0.52	3.2
1854 . . . .	76	182,060	36	18	18	0.51	3.6
1855 . . . .	76	182,060	40	22	18	0.54	3.6
1856 . . . .	76	182,060	44	26	18	0.60	3.6
1857 . . . .	76	182,060	47	26	21	0.56	4.2
1858 . . . .	76	182,060	53	28	25	0.53	5.»
1859 . . . .	76	182,060	51	26	25	0.50	5.»
1860 . . . .	76	182,060	58	28	30	0.48	6.»
1861 . . . .	76	182,060	63	30	33	0.47	6.6

Ce tableau est instructif sous plus d'un rapport. Nous ferons remarquer, entre autres, que la condition d'exploiter à forfait, moyennant 50 p. c. de la recette brute, était, dans le principe, défavorable à l'État, et jouait envers la compagnie le rôle d'une espèce de subvention qui avait pour effet de rendre la position financière des actionnaires moins pénible.

A mesure que l'État a perfectionné son exploitation, le forfait lui est devenu de moins en moins onéreux, et même, en 1860 et 1861, l'État y a fait un léger bénéfice, puisqu'il a reçu

**50 francs** chaque fois qu'il dépensait **47 à 48 francs**. Dans ce mode de convention, tout perfectionnement ultérieur dans l'exploitation se fera au profit de l'État.

Ce tableau fait ressortir les causes de la prospérité croissante de la ligne de Tournay à Jurbise et fait présumer qu'elle n'a pas atteint sa limite, puisque l'activité commerciale ne s'y trouve encore représentée, en 1861, que par **63 francs** par jour-kilomètre, tandis que la moyenne des lignes de l'État, pour cette même année, dépasse notablement **100 francs** par jour-kilomètre.

---

## CHEMINS DE DENDRE-ET-WAES ET DE BRUXELLES A GAND PAR ALOST.

---

Le Hainaut est un pays producteur de matières premières ; la houille, le fer, les pierres de taille s'y trouvent en abondance ; au nord de cette province sont les Flandres, pays agricoles peuplés de manufactures et réclamant les matières premières du Hainaut. Il n'est donc pas étonnant que l'on ait, à toutes les époques, cherché à établir des voies de communication entre ces deux contrées.

C'est à cet ordre d'idées qu'appartient le projet de créer un canal de Jemmapes à Alost, qui se prolonge dans la vallée de la Dendre, par cette rivière canalisée jusqu'à son embouchure dans l'Escaut.

Le 18 juin 1842, la construction de ce canal fut provisoirement octroyée à M. Dubois-Nihoul ; cette concession, pour devenir définitive, était astreinte au versement d'un cautionnement de 500,000 fr. et à la justification de la moitié des capitaux jugés nécessaires pour sa construction.

Ces conditions n'avaient pu recevoir leur exécution, lorsqu'en 1845, le concessionnaire provisoire prit des arrangements avec une compagnie anglaise, pour que cette dernière construisit à la fois le canal et un chemin de fer latéral avec embranchement vers Gand.

Comme suite de ces arrangements, des propositions furent faites au gouvernement et agréées par le pouvoir législatif. Par la loi du 12 juin 1845, sanctionnée par arrêté royal du 21 du même mois, approuvant la convention des 16-20 juin 1845, il fut concédé à MM. d'Harcourt, Hoorickx et Carolus, un chemin de fer d'Ath vers Termonde et Gand, à construire en même temps que le canal précité.

Il se forma, pour l'exécution de ces constructions, une société sous la dénomination de *Compagnie anonyme du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre*; elle fut approuvée par arrêté royal du 26 juillet 1846, et versa un cautionnement de deux millions de francs, dont l'un devait servir à garantir l'exécution du canal et l'autre, celle de la ligne ferrée.

Le capital social était fixé à trente millions de francs, représentés par 60 mille actions de 500 francs; ce capital pouvant éventuellement être porté à 45 millions, si le développement ultérieur des constructions l'exigeait.

Cette entreprise fut bientôt regardée comme n'étant nullement susceptible d'être menée à fin dans les termes où elle avait été conçue; aussi, par suite du refus des actionnaires primitifs de répondre aux appels de fonds qui leur étaient faits, les travaux ne reçurent aucun commencement d'exécution.

Pendant la crise de 1848, la compagnie des chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt obtint, du consentement de la compagnie de la Dendre, la faculté de pouvoir appliquer aux travaux de la ligne de Jurbise le double cautionnement de cette dernière compagnie, sous la condition de se charger, pour son propre compte, de l'exécution du chemin de fer de la vallée de la Dendre, ou de restituer le cautionnement au trésor. La société concessionnaire des chemins de Jurbise et de Hasselt a préféré réintégrer dans les caisses de l'État le cautionnement, dont il s'agit, de sorte que cette chance d'exécution du chemin de fer de la Dendre s'est à son tour évanouie.

Après quelques mois d'attente, le gouvernement crut devoir

assigner devant les tribunaux la compagnie anonyme du chemin de fer et du canal de la Dendre, à l'effet de se voir condamner à exécuter les obligations qu'elle avait contractées envers l'État.

C'est dans cette situation que se trouvaient les choses, lorsqu'une compagnie nouvelle, après avoir obtenu de la société de la vallée de la Dendre la cession de tous ses droits au chemin de fer, soumit au département des travaux publics de nouvelles propositions.

Il s'agissait, en abandonnant le canal, de construire un réseau de chemins de fer composé d'une ligne dite de Dendre-et-Waes, réunissant Ath à Lokeren, et d'une section réunissant Bruxelles à Gand en passant par Alost; la concession de ce nouveau projet fut octroyée à MM. Demot et Gendebien, cessionnaires des droits de l'ancienne compagnie de la Dendre.

Le mode de concession adopté diffère essentiellement de ceux qui l'ont précédé; en voici les dispositions fondamentales extraites des documents officiels.

Les concessionnaires s'engagent à établir, sous la surveillance du gouvernement et dans un délai de cinq ans :

1° Le chemin de fer dit Dendre-et-Waes, dirigé d'Ath à Lokeren par Lessines, Grammont, Ninove, Denderleeuw, Alost, Termonde et Zele;

2° Les sections de Bruxelles à Denderleeuw et d'Alost à Wetteren, complétant ainsi le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand par Alost.

Ces deux lignes, ainsi que leurs stations et dépendances, seront construites aux frais, risques et périls des concessionnaires, sans charge aucune pour le trésor.

Ces chemins de fer seront exploités et administrés par le gouvernement, absolument comme s'ils faisaient partie du réseau de l'État. Les concessionnaires ne pourront intervenir dans aucune question relative soit aux tarifs à appliquer, soit à la marche des convois.

L'État supportera toutes les dépenses quelconques relatives à

l'exploitation et à l'entretien de la route, de ses stations et de ses dépendances.

Tous outils, ustensiles, brouettes, grues de chargement et engins quelconques nécessaires soit au service des stations, soit à l'entretien et à la police de la route, seront, aussi bien que le matériel des transports, entièrement à la charge de l'État.

Les contractants deviennent concessionnaires de toutes les stations, indistinctement, situées sur le chemin de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement jusques et y compris celle de Lokeren.

Quant aux autres stations situées sur le chemin direct de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren, elles seront considérées comme faisant partie de celles de l'État.

Pendant toute la durée de la concession, l'État abandonnera aux concessionnaires les trois quarts des recettes brutes qu'il aura perçues du chef des transports de toute nature, ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations ou haltes concédées; lesdites recettes perçues par l'État, n'étant nécessairement comptées que déduction faite des sommes revenant aux diverses sociétés concessionnaires dont les railways auraient été empruntés pour l'exécution des transports dont il s'agit.

Le quart restant desdites recettes appartiendra à l'État, ainsi que l'intégralité des produits résultant des transports qui, bien que circulant sur les chemins de fer construits par les concessionnaires, n'auraient pas pour lieu d'expédition ou pour lieu de destination l'une des stations ou haltes de la ligne de Dendre-et-Waes.

Ces dispositions toutes nouvelles donnèrent lieu, tant dans la Chambre des représentants que dans la presse, à des discussions assez vives, mais elles furent votées par la loi du 20 décembre 1851, et concédées, en vertu de cette loi, par arrêté royal en date du 1<sup>er</sup> mai 1852.

Pour mener à bonne fin la construction de cette ligne, les concessionnaires, MM. Demot et Gendebien, constituèrent une société anonyme sous le patronage immédiat de la Société générale pour favoriser l'industrie.

L'acte de société, approuvé par arrêté royal du 13 mai 1852, porte la date du 8 du même mois. D'après ses dispositions le fonds social se compose comme suit :

30,000 actions de 500 francs. . . . .	fr.	15,000,000
7,000 obligations de 1,000 francs, rapportant 5 p. c. d'intérêt et remboursables en 34 ans, au pair . . . . .		7,000,000
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	22,000,000

Ce capital n'a pas dû être augmenté, et il a suffi à construire les travaux projetés à double voie sur toute leur étendue, ainsi que les stations vastes et très-élégamment dessinées; le matériel, d'après les dispositions de la loi, dut être fourni par l'État.

Voici le développement des lignes qui ont été construites au moyen de ce capital :

La ligne d'Ath à Lokeren, passant par Lessines, Grammont, Ninove, Alost, Termonde et Zele, a une longueur de 74 kilomètres; celle de Bruxelles vers Gand par Alost, se termine à Schellebelle et comprend 41 kilomètres; 7 kilomètres, de Denderleeuw à Alost, sont communs aux deux lignes. Le réseau total des chemins de fer construit par la compagnie est donc de 108 kilomètres, et comme il a coûté 22 millions de francs, il s'en suit que le coût kilométrique à double voie revient à 203,704 francs, matériel roulant non compris.

La Société générale a garanti l'émission des actions et les a prises au pair; de plus, elle a versé les 7 millions de francs, montant des obligations; en retour de ces avantages, la Société générale a contracté à forfait, moyennant les 22 millions prévus au contrat, la construction entière de la ligne et le paiement de toutes les dépenses jusqu'à la réception définitive du réseau par l'État.

L'inauguration des diverses sections eut lieu aux époques suivantes :

**Liste des inaugurations.**

1853, juin	9. Alost à Termonde. . . . .	kil.	12
1855, avril	7. Alost à Grammont . . . . .		18
— décembre	4. Grammont à Ath. . . . .		30
1856, février	13. Termonde à Lokeren. . . . .		14
— mai	1. Bruxelles à Schellebelle. . . . .		34
	Total. . . . .	kil.	108

D'après le cahier des charges, les concessionnaires avaient cinq années, à compter du jour de l'octroi de la concession, pour établir le chemin. c'est-à-dire jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1857. L'activité déployée dans ce travail a donc permis d'économiser une année sur le temps alloué pour la construction.

Lorsque l'État prit en mains l'exploitation de ce chemin de fer, il se présenta sur l'interprétation du contrat une circonstance qui donna lieu à un procès; voici à quelle occasion.

La compagnie prétendait avoir, sans être soumise à aucun contrôle, le droit de faire des remises aux expéditeurs, dans le but d'augmenter les relations commerciales des stations sur le produit desquelles la société avait droit de percevoir les trois quarts de la recette.

Le gouvernement soutenait que la compagnie n'avait ce droit que sous son autorisation. Ce différend, porté devant les tribunaux, fut tranché en faveur des prétentions du gouvernement; la compagnie interjeta appel du jugement; les deux parties firent une espèce de transaction, mise en vigueur à partir du 1<sup>er</sup> mai 1860, d'après laquelle les remises prohibées sont remplacées par une réduction de tarif, faite par le gouvernement pour les transports en destination des stations de Dendre-et-Waes.

Lorsque le gouvernement fit l'acquisition du chemin de fer de Mons à Manage, un nouveau procès s'engagea, basé sur ce que la compagnie prétendait, en vertu de son contrat, percevoir un tantième sur cette ligne comme sur les autres, tandis que le

gouvernement soutenait être substitué aux droits de l'ancienne société concessionnaire et ainsi ne rien devoir à la compagnie de Dendre-et-Waes.

Le tribunal a accordé une part de recette à la société de Dendre-et-Waes, mais à la condition pour la compagnie de supporter une part proportionnelle dans la rente que l'État sert à la société de Mons à Manage.

Les bénéfices de la compagnie ne dépendent pas du mouvement de la ligne, puisque dans les comptes ne figure pas le trafic de la section de Bruxelles à Gand, et que, d'un autre côté, il est porté en compte des tantièmes perçus sur toutes les lignes du pays. Nous ne pouvons donc pas, d'après les comptes fournis, dresser, comme pour les autres chemins de fer, un relevé d'exploitation donnant les produits annuels bruts et nets, le rapport de la recette à la dépense, le revenu réel de la ligne, etc.; tout doit se borner à faire connaître les sommes annuellement reçues par la compagnie et les dividendes distribués aux actionnaires.

Voici le relevé des recettes, des dépenses et du produit des actions.

**Compagnie de Dendre-et-Waes. Tableau des recettes et dépenses.**

EXERCICE.	RECETTE	REMISES	DÉPENSES	DIVIDENDE
	totale.	faites.	d'administra- tion.	par action de 500 francs.
	FR.	FR.	FR.	FR.
1856 (1) . . . . .	623,240	»	8,240	10. »
1857 . . . . .	976,652	17,790	14,321	15.75
1858 . . . . .	1,134,069	71,456	13,879	18.60
1859 . . . . .	1,188,079	71,742	13,642	20.40
1860 . . . . .	1,194,563	28,358(2)	13,321	22. »
1861 . . . . .	1,398,294	»	18,494	29.10

(1) Huit mois.

(2) Pour une période de quatre mois.

Le travail a été convenablement conduit et exécuté, sans excéder ni le temps alloué, ni les sommes prévues. Le tableau des produits montre que cette compagnie, comme la plupart des autres chemins de fer concédés en Belgique, voit ses produits s'améliorer d'année en année.

## GRANDE COMPAGNIE DU LUXEMBOURG.

---

Les Luxembourgs belge et grand-ducal font partie d'un massif de montagnes placé entre la Meuse et le Rhin et connu sous les dénominations de Hondsruck et Eiffel; la partie la plus occidentale s'appelle Ardennes, situées en France et en Belgique.

Au pied de ces montagnes, se trouvent de nombreuses houillères: à l'ouest, en Belgique, les bassins de Liège et du Hainaut; au nord-est, en Prusse, les houillères de Sarrebruck; en France, le bassin le plus récemment découvert dans la Moselle.

La partie de ces montagnes qui compose le Luxembourg est recouverte d'immenses forêts; on y trouve en abondance des mines de fer et d'autres minéraux, tels que plâtre, ardoises, marbres, chaux, etc.

Ce massif, situé entre la Hollande, la Prusse, la Suisse, la France et la Belgique, offre souvent le chemin le plus court, mais non le plus aisé à suivre, de l'un de ces États vers l'autre.

Ces montagnes, dont quelques parties sont pour ainsi dire à l'état sauvage, ont peu de population, et il n'y a pas longtemps que l'on y a établi les bonnes routes qui actuellement sillonnent le Luxembourg dans tous les sens.

Le dessein d'établir des communications à travers ces contrées

abruptes n'est pas nouveau, car, vers l'année 1825, l'ingénieur Remi De Puydt fit les projets d'un canal dit de Meuse et Moselle, qu'un arrêté royal, en date du 1<sup>er</sup> juillet 1827, accorda en concession aux sieurs Opdenbergh, Morel, Van Gobbelschroy, Matthieu et Beerenbroek, qui s'étaient déjà associés pour faire des recherches de mines dans le Luxembourg, en vertu d'un arrêté du roi Guillaume, en date du 21 octobre 1825.

Le canal devait être navigable depuis la Meuse près de Liège, jusqu'à la Moselle à Wasserbillig, et avoir deux embranchements, l'un d'Ettelbruck à Mersch, l'autre de Hamoul jusqu'à l'embouchure de la Lesse.

Les concessionnaires précités établirent, en date du 11 janvier 1828, approuvée par arrêté royal, une société anonyme au capital de 10 millions de florins, ayant pour objet la recherche des mines dans le Luxembourg et la construction du canal.

Les événements politiques survenus peu après, en 1830, empêchèrent cette société de fonctionner, et, malgré les instances réitérées du gouvernement, les travaux du canal qui avaient été commencés furent discontinués; la compagnie intenta une action pour obtenir la résiliation de ses engagements.

Alors arriva la fermentation de 1845, époque à laquelle on voulait établir partout des chemins de fer, même dans le Luxembourg, n'importe à quelles conditions.

Pour parvenir à ces fins, une société anglaise racheta, de l'ancienne compagnie du Luxembourg, le droit au canal et à la recherche des mines, moyennant une somme considérable qui, avec les frais, s'éleva à fr. 6,505,037-70; tel est, du moins, le chiffre porté en compte sur les livres de la société pour le rachat de ces droits; c'était là une circonstance très-heureuse pour des actionnaires qui plaidaient pour obtenir la résiliation d'une concession regardée par eux comme une charge onéreuse.

MM. Clossmann et consorts se rendirent maître de toutes les actions de l'ancienne société anonyme du Luxembourg et réussirent à obtenir la concession d'un chemin de fer dit de Luxembourg.

Elle leur fut octroyée en vertu de la loi du 18 juin 1846, par arrêté royal en date du même jour, aux clauses et conditions déterminées par la convention provisoire et le cahier des charges des 13 et 20 février 1846 (*Moniteur* du 19 juin 1846).

D'après ce cahier des charges, le chemin de fer du Luxembourg avait son origine à Bruxelles et devait rencontrer à Wavre le chemin de fer de Louvain à la Sambre; la section de railway, depuis cette jonction jusqu'à Namur, devait être commune aux deux compagnies.

De Namur, le tracé devait être conduit à Arlon par Ciney, Rochefort et Recogne; d'Arlon, il pouvait être prolongé jusqu'aux frontières françaises et grand-ducales, dans les deux directions de Longwy et de Luxembourg.

Le chemin avait deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourte, l'autre sur Bastogne.

Ainsi parlait le cahier des charges primitif.

Quant au canal, il avait subi une sévère mutilation, car il ne s'agissait plus, d'après le cahier des charges, que de canaliser l'Ourte jusqu'à Laroche, et encore, dit la convention nouvelle, avec cette réserve que, depuis le point de rencontre de l'embranchement de l'Ourte du chemin de fer du Luxembourg jusqu'à Laroche, le système de canalisation pourra être réduit à ce que le département des travaux publics jugera suffire pour satisfaire aux besoins de la circulation locale.

Les travaux devaient être exécutés aux risques et périls des concessionnaires, dans un délai de cinq années, à dater de la promulgation de la loi de concession. Un cautionnement de cinq millions de francs servait à garantir ces conventions qui devaient s'exécuter sans aucune charge pour l'État.

MM. Clossmann et consorts, munis de leur nouvelle concession et des droits de l'ancienne société du Luxembourg, en firent l'apport à une nouvelle société, créée en date du 10 septembre 1846, sanctionnée par arrêté royal du 1<sup>er</sup> octobre suivant (*Moniteur* du 10 octobre 1846). Cette société portait le dénomina-

tion de *Grande Compagnie du Luxembourg*, et elle mérite bien cette dénomination, si l'on considère la vaste étendue des choses dont elle a le droit de s'occuper, comme on peut le voir par l'article 2 de son contrat que nous transcrivons ici :

« La société a pour objet la construction du chemin de fer du Luxembourg, de Namur à Arlon, partant de la vallée de la Meuse, tel qu'il est déterminé par l'acte de concession, avec ses embranchements et prolongements prévus sur Luxembourg, Longwy, Metz, Thionville, Trèves, et avec les extensions à admettre et à décréter par l'assemblée générale des actionnaires; la canalisation de l'Ourte jusqu'à Laroche; l'exploitation du chemin de fer et du canal à établir; l'établissement et l'exploitation de routes, canaux, ponts et tous autres moyens de communication indispensable ou utile pour assurer le succès de l'entreprise principale, comme aussi l'exécution et l'exploitation de toute concession ultérieure, qui, offerte à la compagnie, serait acceptée par l'assemblée générale des actionnaires. Elle a pour objet aussi la recherche et l'exploitation des mines, minières et carrières dans le grand-duché de Luxembourg et dans la partie de la province de Namur, située sur la rive droite de la Meuse, d'après les concessions obtenues et à obtenir, et enfin le traitement métallurgique de toute espèce. »

Le capital social prévu dans l'acte est de 75 millions de francs, subdivisé en 150 mille actions de 500 francs chacune.

Comme on le voit par ce qui précède, dès l'origine, la compagnie se trouvait chargée de dépenses improductives par le dépôt d'un gros cautionnement et le rachat des droits de l'ancienne société du Luxembourg.

Néanmoins, les travaux furent commencés sur la section de Bruxelles à Wavre, mais ils marchaient lentement, et le manque de capitaux disponibles les fit d'abord ralentir, puis cesser complètement.

Ce manque de fonds était occasionné par le discrédit dans lequel cette opération était tombée; on peut s'en faire une idée

par ce fait que sur 142,436 actions, sur lesquelles une somme de deux livres par action avait été versée en 1845, il n'en est resté, après le troisième appel de fonds et le versement de sept livres sterling, que 36,902; toutes les autres ayant encouru la déchéance.

Le discrédit avait fait tant de progrès et le besoin d'argent se faisait si vivement sentir, que, dans le même rapport dont nous avons extrait le fait précédent, il est constaté que le 31 octobre 1848, les directeurs ont créé un certain nombre d'actions de dix livres et les ont fait vendre en bourse à tout prix. Dans le cours de trois années, il a été vendu 18,788 de ces actions, au prix moyen de 36 shillings 6 pence, ce qui produisit 33,868 livres pour une valeur nominale de 187,880 livres (4,697,000 francs de capital pour 846,700 francs réalisés).

Les deux faits extraordinaires que nous venons de signaler sont extraits d'un rapport fait par MM. Reed, Hutchinson, Close et Uzielli, au meeting des actionnaires, tenu à Londres, le 23 décembre 1853. Le compte rendu de cette séance fait partie des Documents parlementaires des Chambres belges, sous le titre de Pièces déposées par M. le ministre des travaux publics, relatives à l'administration de la compagnie. Le texte anglais s'y trouve en regard de la traduction.

C'est après avoir essayé bien d'autres moyens de battre monnaie, que l'administration avait été réduite à cette extrémité; en effet, le 21 juillet 1848, le conseil d'administration résolut d'émettre des actions-primées dites *bonus shares*, en faveur de tous les actionnaires qui avaient effectué le versement de 7 livres; chaque détenteur de cinq actions de cette catégorie devait, sur sa demande et en payant une livre par action, recevoir une action en plus inscrite comme payée.

Dans une position financière aussi fâcheuse, la compagnie désirait résilier ses engagements et retirer son cautionnement; elle crut en trouver l'occasion lors de la déchéance de la compagnie de Louvain à la Sambre.

Le cahier des charges de la compagnie du Luxembourg stipulait que la compagnie de Louvain à la Sambre devait exécuter la section de chemin de fer de Wavre à Namur et que cette partie de railway serait commune aux deux sociétés ; mais la compagnie de Louvain à la Sambre ayant encouru la déchéance, cette clause ne pouvait plus être remplie, la compagnie du Luxembourg demanda la résiliation et le remboursement de son cautionnement.

Le gouvernement belge ne voulant pas souscrire à cette exigence, il en résulta un procès qui fut résolu par jugement du 28 juillet 1849. Cette décision judiciaire annula le contrat de concession de 1846.

Le gouvernement se pourvut en appel, et, par arrêt du 31 juillet 1850, la cour réforma le jugement et maintint, pour la compagnie, l'obligation résultant du contrat de concession.

La compagnie se vit donc obligée de se créer de nouvelles ressources ; à ces fins, l'administration eut recours à une combinaison financière dite des *actions tripartites*. Voici ce que l'on entendait par cette expression.

Le 29 août 1851, le conseil d'administration fit un appel de fonds qui devait avoir pour résultat la conversion des anciennes actions de 8 et de 10 livres versées résultant de l'opération des *bonus shares* en actions tripartites ; pour cela on faisait un appel de 2 livres sur les actions libérées de 8 livres et un appel d'une livre sur celles qui étaient libérées jusqu'à concurrence de 10 livres.

Les porteurs qui satisfaisaient à cet appel avaient droit d'échanger leurs titres contre de nouveaux composés de trois coupons d'action :

1° D'une demi-action de 10 livres payées, sur laquelle aucun appel de fonds ne pouvait plus être fait ultérieurement ;

2° D'un quart d'action de chemin de fer (*railway quarter*), sur lequel était inscrite une livre versée et qui était soumis à des appels de fonds ultérieurs pouvant s'élever à 4 livres.

3° D'un quart d'action du canal (*canal quarter*), sur lequel étaient inscrites 2 livres payées et qui était soumis à des appels de fonds ultérieurs pouvant s'élever à 3 livres.

Le gouvernement belge, animé du désir de faire jouir le Luxembourg des bienfaits d'une voie ferrée et voyant que la compagnie n'avancait pas dans ses travaux, résolut de lui venir en aide, par la loi du 20 décembre 1851, sanctionnée par arrêté royal du 29 janvier 1852 (*Moniteur* du 31 janvier); dans ce but, il a accordé un minimum d'intérêt et posé de nouvelles conditions stipulées dans un contrat du 13 janvier 1852 (*Moniteur* du 31 janvier 1852). Cette convention sert encore actuellement à régir la concession du Luxembourg; en voici l'analyse.

La compagnie construira et exploitera :

1° La ligne de Bruxelles à Namur, y compris les sections de Wavre à Gembloux et de Gembloux à Namur, qui, primitivement, faisaient partie de la concession octroyée à la Société dite *du chemin de fer de Louvain à la Sambre*, laquelle société a été déclarée déchue de tous ses droits à cet égard ;

2° La ligne de Namur à Arlon, avec ses embranchements, et éventuellement ses extensions vers les frontières de la France et du grand-duché de Luxembourg.

La compagnie aura la faculté de n'exécuter la route que pour une seule voie; il en sera de même des terrassements; mais l'acquisition des terrains et les travaux d'art seront faits en vue de l'établissement d'une double voie.

Les deux lignes devront être entièrement achevées avant la fin de l'année 1856, sous peine de déchéance, ladite déchéance portant sur l'ensemble de la ligne et non sur les sections non terminées.

L'État n'aura pas à intervenir dans les résultats financiers, quels qu'ils soient, de la ligne de Bruxelles à Namur.

Quant à la deuxième ligne, celle de Namur à Arlon avec ses embranchements et extensions, l'État garantira à la société, et ce pendant un terme de cinquante années, un *minimum*

d'intérêt annuel de 4 p. c., portant exclusivement sur le capital dépensé pour la construction, capital qui, au point de vue de la garantie d'intérêt, ne pourra dépasser la somme de 22,500,000 francs.

Le canal à construire de Liège à Laroche est et demeure une entreprise entièrement distincte et indépendante de celle du railway.

Ces conventions apportaient une amélioration considérable aux conditions d'existence de la compagnie, mais sa situation financière était très-compiquée par suite des divers procédés mis en usage pour se procurer des fonds, procédés dont nous avons rendu un compte sommaire et qui avaient introduit à la Bourse de Londres quatre espèces de titres, savoir :

- 1° Des demi-actions de 10 livres entièrement libérées ;
- 2° Des demi-actions de 10 livres, dont 5 livres versées et rapportant par privilège 6 p. c. d'intérêt ;
- 3° Des quarts d'action (*railway quarters*) de 5 livres, dont 2 livres versées, rapportant 5 p. c. ;
- 4° Des quarts d'action (*canal quarters*) de 5 livres, dont 3 livres versées.

Aux unes étaient affectés des privilèges dont les autres étaient privées. En résumé, toutes ces complications étaient on ne peut plus fâcheuses pour le crédit de la compagnie, et c'est pour sortir de ces embarras inextricables que, dans l'assemblée générale du 9 janvier 1854, on prit la résolution de convertir toutes ces espèces de titres en une seule espèce, que l'on nomma *consolidés*. C'était un retour aux actions statutaires, car elles étaient de 20 livres (500 francs), sur lesquels 250 francs versés.

La compensation entre les différents titres s'opérait en donnant un certain nombre d'obligations de 100 francs (4 livres), portant 5 p. c. d'intérêt, remboursables par 125 francs (5 livres) en 75 ans.

Il fut autorisé 40,000 obligations de cette espèce, destinées à compenser le transfert des actions consolidées, et le conseil

fut autorisé à en émettre au fur et à mesure des besoins de la société.

Le résultat de cette séance fut un retour aux actions de la nature prévue dans le contrat de société, passibles d'un nouvel appel de fonds et une création d'obligations de 100 francs, à 5 p. c. d'intérêt, remboursables à 125 francs.

Au lieu de concentrer tous ses moyens d'action pour tirer profit des faveurs que lui avait récemment accordées le gouvernement belge, l'administration dissémina les capitaux qu'elle avait obtenus par ses combinaisons financières; elle fit, entre autre, l'acquisition de la ligne dite *grande Jonction*, dont la concession avait été octroyée à sir W. Magnay, au moyen d'une somme exorbitante s'élevant à 625,000 francs (25,000 livres sterling), qu'il fit payer à la compagnie à titre d'indemnité pour ses dépenses préliminaires. Le gouvernement reconnut la compagnie du Luxembourg comme concessionnaire de cette ligne, autorisée par la loi du 24 juin 1853, sanctionnée par arrêté royal du 10 février 1854; elle se composait d'un chemin de Taminés à Landen par Gembloux et Perwez, et de Groenendaël à Nivelles par Waterloo (*Moniteur* du 14 février 1854). Pour assurer l'exécution de cette concession, 20,000 livres sterling furent déposées par la société du Luxembourg comme cautionnement de la nouvelle entreprise.

Vers cette époque, il régnait un mécontentement profond parmi les actionnaires, et il circulait des bruits fâcheux sur la moralité des administrateurs de la compagnie; on parlait surtout d'un prêt de 58,000 livres sterling, qui aurait été fait sur dépôt d'actions valant beaucoup moins que cette somme; on parlait aussi du détournement de 10,000 actions de dix livres, soit 2,500,000 francs, que les directeurs disaient avoir été employés pour rémunérer des services secrets en Belgique, et de plusieurs autres opérations répréhensibles.

Ces faits et ces bruits avaient discrédité la compagnie, semé la division parmi les membres du conseil d'administration et sou-

levé le courroux des actionnaires ; cette colère fit explosion dans une réunion des plus tumultueuses, qui eut lieu le 19 décembre 1854, à la *London tavern* ; après une discussion orageuse, dans laquelle on accusait certains membres du conseil de forfaiture, on émit un vote de défiance et l'on nomma une commission *ad hoc* pour examiner les faits et gestes des administrateurs.

Il résulta du rapport de cette commission, que sur une dépense totale de 1,355,297 livres sterling, il n'y avait que 612,345 livres qui pussent être considérées comme dépenses productives, ce qui constituait une charge stérile (*a dead weight*) de 738,953 livres sterling, soit 18,473,825 francs.

L'affaire des 10,000 actions destinées, d'après le dire des directeurs, à rémunérer des services secrets, ne s'expliquait pas, on ne voulait, ou plutôt on ne pouvait livrer aucun nom pour se disculper.

Des irrégularités aussi nombreuses et des allégations aussi insultantes éveillèrent l'attention du parquet belge, qui ordonna une enquête minutieuse par le juge d'instruction M. Ambroes ; à la suite de cette enquête, trois accusés furent mis en cause : James Ashwell, ancien directeur de la compagnie ; William Magnay, ancien président du conseil d'administration, et John Masterman jeune, ancien membre du conseil d'administration. Le procès, tant en première instance qu'en appel, les reconnut coupables, et par arrêt du 7 septembre 1855, ils furent condamnés aux peines suivantes :

James Ashwell à un emprisonnement de deux ans et 2,000 fr. d'amende ;

William Magnay et John Masterman, chacun à un emprisonnement de trois ans et 3,000 francs d'amende ;

Et, en outre, aux frais du procès.

Lors de la démission de l'ancien conseil d'administration, la situation était déplorable. Il n'y avait de fonds d'aucune espèce pour poursuivre les travaux ; des lettres de change données en payement aux entrepreneurs approchaient du terme de l'échéance

ou y étaient même déjà parvenues ; il y avait des dettes considérables envers des banquiers et d'autres personnes à Londres ; tous ces créanciers insistaient pour le remboursement de leurs avances ; le crédit de la compagnie était entièrement détruit et la ruine menaçait l'avoir social. Cette triste peinture de la société est extraite du rapport présenté par MM. Reed, Hutchinson, Close et Uzielli, au meeting annuel, tenu à Londres, le 19 décembre 1854.

C'est dans une situation aussi désespérée que des hommes doués d'une rare énergie osèrent prendre en main la direction des affaires de la compagnie ; aussi conçoit-on facilement que les négociations souffrirent quelques difficultés.

Enfin, dans l'assemblée générale des actionnaires tenue à Bruxelles, le 10 mars 1855, et présidée par M. William Reed, un nouveau conseil d'administration fut nommé ; il se composait de : MM. William Reed, James Hutchinson, Thomas Close, Ch. Drouet et Mathieu Uzielli, qui avaient provisoirement rempli ces fonctions, et pour compléter le conseil, elle nomma, pour le même terme de cinq ans, MM. Victor Tesch, membre de la Chambre des représentants en Belgique, Francis Scott, membre du Parlement anglais, Benjamin Bradford Reed, de Londres, et Jean Brasseur, banquier, à Ostende. Ces nominations eurent lieu à l'unanimité ; mais, peu de temps après, M. Drouet se retira du conseil ; les autres membres que nous venons de nommer forment encore aujourd'hui le conseil d'administration de cette compagnie, à l'exception de M. Uzielli, décédé, qui a été remplacé par M. Aikin, de Liverpool.

Un comité permanent d'administration fut établi à Bruxelles. Cette administration locale se composait de MM. Tesch, président du comité, B.-B. Reed, administrateur délégué, et J. Brasseur, membre. Ce sont encore les mêmes personnes qui forment aujourd'hui le comité continental.

Les difficultés à vaincre étaient des plus grandes, car il s'agissait, dans une position financière obérée, de remettre en activité des travaux à peu près abandonnés, de construire le chemin de

fer de Bruxelles à Arlon, plus deux embranchements, l'un sur Bastogne, l'autre sur l'Ourte, plus le chemin de la grande Jonction, plus encore le canal.

Pour réaliser d'aussi grands travaux, au moyen des ressources offertes par une compagnie tombée dans un profond discrédit, il fallait nécessairement agir avec la plus grande prudence, et y mettre de l'énergie. C'est ce qui eut lieu; on continua de suspendre le paiement des intérêts aux actionnaires, mais celui des obligations fut continué; on concentra toutes les ressources de la compagnie sur la ligne principale de Bruxelles à Arlon; et, avant tout, on s'occupa de relever la compagnie de l'état de déchéance dans lequel elle se trouvait pour n'avoir pas exécuté dans le temps voulu la moitié des travaux. C'est ainsi qu'eut lieu la convention du 7 septembre 1855 (*Moniteur* du 21 septembre 1855), qui avait principalement pour but la prolongation des délais et d'établir des mesures comminatoires destinées à assurer l'exécution du railway.

On se débarrassa de la grande Jonction; à cet effet intervint un contrat entre la compagnie et MM. Grangier et consorts; ces derniers, moyennant certains arrangements pris avec la compagnie, ont été mis en son lieu et place.

Les faits que nous venons de rapporter, joints à ceux que nous allons exposer, permettent d'établir d'une manière fort claire la situation actuelle de la compagnie.

Des opérations financières plus ou moins illégitimes avaient mis en circulation diverses espèces de titres, différant essentiellement de ceux autorisés par les statuts de la société; pour remédier à cet inconvénient très-grave, il fut pris, dans l'assemblée générale du 9 janvier 1854, une mesure très-importante, parce qu'elle devait avoir pour résultat le retour aux statuts de la société. Il fut résolu que toutes les anciennes actions seraient échangées contre des titres uniformes de 20 livres sterling, libérés à concurrence de 10 livres.

La nouvelle administration émit 21,665 actions prises sur

celles qui avaient encouru la déchéance. Ce nombre complétait une circulation de 100,000 actions dont se compose aujourd'hui le capital actions de la société.

Le surplus des versements sur les actions se fit par plusieurs appels de fonds qui eurent lieu aux époques suivantes :

1854, octobre.	Premier appel de fonds . . . . .	£.	2
1855, juin.	Deuxième — . . . . .		1
— octobre.	Troisième — . . . . .		1
1856, juillet.	Quatrième — . . . . .		1
— octobre.	Cinquième — . . . . .		1
1857, janvier.	Sixième — . . . . .		1
— avril.	Septième — . . . . .		1
— juillet.	Huitième — . . . . .		2

Ensemble des appels de fonds. . . £. 10

C'est ainsi que furent payées les 20 livres sur les actions actuellement en circulation et complètement libérées.

En sus des 100,000 actions, il y a eu trois émissions d'obligations.

La première, de 113,392 obligations de 100 francs, rapportant 5 p. c. d'intérêt, remboursables par 125 francs, fut créée par l'ancienne administration.

La deuxième émission, de 25,000 obligations de 500 francs, à 5 p. c. d'intérêt, remboursables par 625 francs, a été autorisée par arrêté royal du 6 octobre 1857.

La troisième émission, autorisée par arrêté du 27 février 1859, est de 20,000 obligations de 500 francs, intérêts à 5 p. c., remboursables par 625 francs.

Voici quelle est la situation financière de cette compagnie au 1<sup>er</sup> janvier 1862 :

100,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	50,000,000
111,799 obligations de 4 £ en circulation . . . . .		11,179,900
24,944 obligations de 20 £, 1 <sup>re</sup> émission en circulation . . . . .		12,472,000
19,969 obligations de 20 £, 1 <sup>re</sup> émission en circulation . . . . .		9,984,500
Ensemble, valeur réalisée. . . . .	fr.	83,636,400

**Ce capital est représenté par :**

Construction du chemin de fer et matériel . . . . . fr.	71,303,398
Canal : rachat de l'ancienne concession . . . . . fr.	6,288,285
— travaux ultérieurs et pertes pendant la construction . . . . .	3,758,110
	<hr/>
	10,046,395
Travaux en construction, comptes courants, etc. . . . .	2,286,607
	<hr/>
Total pareil. . . . . fr.	83,636,400

Il a été construit une longueur de 207 kilomètres de chemin de fer, le coût d'établissement s'élève donc en moyenne à **344,462 francs** par kilomètre. Dans l'état actuel, la ligne n'est qu'à simple voie sur toute sa longueur, excepté 10 kilomètres aux abords de Bruxelles, où elle est doublée.

Sans les fautes commises dans le principe, il est à croire que cette ligne, bien que située dans une contrée abrupte, eût été construite à un prix très-modéré.

Après l'émission complète des obligations, cette dette constituera, tant pour l'intérêt que pour l'amortissement, une charge qui s'élèvera approximativement par année à **1,800,000 francs**, qu'il faudra prélever sur le produit net ; le surplus sera distribué aux actionnaires sous forme de dividende.

Le succès vint enfin couronner tant d'efforts et mettre un terme aux tribulations qui avaient assailli cette malheureuse entreprise depuis tant d'années.

L'ouverture des diverses sections eut lieu aux époques et dans l'ordre suivant :

**Liste de l'inauguration des diverses sections du chemin de fer du Luxembourg.**

1854, août	12. Bruxelles à La Hulpe . . . . . .kil.	15
1855, juin	9. La Hulpe à Gembloux . . . . . . . . . .	23
— septembre	10. Gembloux à Rhisnes . . . . . . . . . .	12
1856, avril	9. Rhisnes à Namur . . . . . . . . . .	6
		<hr/>
	A reporter. . . . . .kil.	56

		Report. . . . .kil.	56
1856, octobre	23. Raccordement entre les stations de l'État et celle de la compagnie . . . . .		6
1858, mai	15. Namur à Ciney . . . . .		28
— juillet	15. Ciney à Grupont . . . . .		38
— octobre	27. Grupont à Arlon . . . . .		69
1859, septembre	14. Arlon à Sterpenich . . . . .		10
	Longueur construite. . . . .kil.		207

On extrait des comptes annuels rendus par l'administration le tableau suivant relatif à l'exploitation de ce réseau :

**Tableau des recettes et dépenses du chemin de fer du Luxembourg.**

ANNÉES	LON- GUEUR exploit- tée. KILOM.	Coût de construction FR.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État. FR.	Produit garantie comprise. FR.	DIVI- DENDE par action. FR.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.			
1858.	148	<sup>(1)</sup> 54,677,820	1,879,453	954,765	924,688	116,306	1,040,994	1.25
1859.	200	66,428,487	2,823,787	1,583,037	1,240,750	272,067	1,512,817	3.12
1860.	207	67,607,164	3,420,980	1,722,866	1,698,114	0	1,698,114	3.75
1861.	207	71,303,398	4,504,833	1,987,288	2,347,545	0	2,347,545	8.12

On remarquera que la garantie de l'État n'a été réclamée que pendant deux années, savoir 1858 et 1859; avant cette époque, les sections qui en étaient favorisées n'étaient pas construites; après ces deux années, la ligne est dans des conditions qui cessent d'être onéreuses à l'État.

Les données qui précèdent nous mettent à même de dresser, pour cette ligne, le tableau de statistique comparative analogue à ceux que nous avons formés pour les autres concessions.

(1) Ces chiffres ne contiennent pas la dépense faite pour la construction du canal.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer du Luxembourg.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploitée KILOM.	COUT de construction FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT NET	
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.		de l'explo- itation de la ligne. P. C.	exploita- tion et garantie. P. C.
1858.	148	369,445	35	18	17	0.51	1.69	1.90
1859.	200	331,142	40	22	18	0.56	1.87	2.27
1860.	207	326,605	45	23	22	0.51	2.51	2.51
1861.	207	344,462	57	26	31	0.45	3.29	3.29

Ce tableau montre que les transports ont augmenté sur cette ligne d'une manière très-rapide, puisqu'en 1858 ils ne produisaient que 34 francs par jour-kilomètre, tandis qu'en 1861 l'activité se trouve exprimée par 57 francs par jour-kilomètre. Et comme conséquence naturelle le produit du capital a été porté de 1,7 p. c. à 3, 3 p. c.; cette ligne, comme la plupart des autres chemins de fer belges, est donc en progrès.

Sans les déplorables fautes des premières administrations, qui, un instant ont compromis l'existence de la compagnie, le chemin du Luxembourg eût été un des plus fructueux de ceux qui ont été concédés en Belgique; et, suivant toute probabilité, la suite montrera que cette ligne est appelée à tenir une place élevée, sous le rapport des produits, dans le réseau belge.

## CHEMIN D'ANVERS A ROTTERDAM.

---

La Belgique n'avait aucune communication par voie ferrée avec la Hollande; en vue de supprimer cette lacune, une convention provisoire intervint entre : d'une part, les gouvernements belge et hollandais, et d'autre part, le sieur Gihoul. Cette convention, du 9 juillet 1852, fut ratifiée par le ministre belge, le 14 juillet, et par arrêté du roi des Pays-Bas, le 21 même mois et même année; enfin la loi du 10 décembre 1852, sanctionnée par arrêté royal du 1<sup>er</sup> février 1853, a rendu cette convention définitive (voir *Moniteur* du 5 février 1853).

D'après cette convention, M. Gihoul s'est engagé à construire un chemin de fer dont la branche principale s'étend d'Anvers au Hollandsch-Diep et de Roosendaal à Breda, des bateaux à vapeur devant desservir Rotterdam par Dordrecht.

Afin de remplir ces engagements, il fut formé, en date du 18 novembre 1852, une société anonyme approuvée par arrêté royal du 30 novembre 1852 (*Moniteur* du 8 décembre 1852). Cette société constituait un capital de 12,500,000 francs, subdivisés en 50,000 actions de 250 francs chacune, la compagnie pouvant en outre émettre, sous l'autorisation de l'assemblée générale des actionnaires, 2,000 obligations de 1,000 francs chacune et

10,000 actions de 250 francs, si des travaux nouveaux venaient à exiger cette émission.

Le même contrat porte engagement de MM. Masterman junior, Laing et Ashwell, de faire construire la ligne à forfait moyennant 12,500,000 francs, sur laquelle somme seront imputés, pendant trois années au plus, les intérêts des capitaux versés.

L'assemblée générale des actionnaires du 5 mai 1855 autorisa l'émission des 2,000 obligations prévues par les statuts; ces obligations portent intérêt à 5 p. c. l'an et sont convertibles en actions de la société jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 1865, à raison de quatre actions pour une obligation. L'amortissement des obligations non converties se règle par la voie du sort; d'après les stipulations du contrat de société, il doit être complété en vingt années.

Les 2,000 obligations de 1,000 francs ayant à peu près toutes été émises, le remboursement devait, d'après les statuts, avoir lieu en peu d'années, ce qui ne pouvait se faire sans surcharger les exercices pendant lesquels ce remboursement se serait fait. C'est dans ces circonstances que la société a obtenu, en 1859, l'autorisation d'émettre 12,000 obligations de 500 francs, portant 15 francs d'intérêt, remboursables par la voie du sort en 84 ans.

L'émission de ces nouvelles obligations a été autorisée en vue d'augmenter les ressources de la compagnie, dans le cas où elle entreprendrait de nouvelles constructions, et aussi pour échanger les obligations de 1,000 francs dont les porteurs consentiraient à cette transformation; afin d'engager ceux-ci à effectuer cette conversion, on leur a, pendant un certain délai, laissé les nouvelles obligations au prix de 270 francs. Environ la moitié des anciennes obligations ont été échangées dans ces conditions.

D'après ces dispositions statutaires, tant anciennes que nouvelles, cette société a actuellement en circulation trois espèces de titres, savoir :

1° Des actions de 250 francs sur lesquelles tous les versements ont été effectués ;

2° Des obligations de 1,000 francs, rapportant 5 p. c. d'intérêt, et remboursables sans prime endéans 15 années ;

3° Des obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables en 84 ans, par 500 francs.

Voici, d'après le dernier bilan de cette société, quel était, au 1<sup>er</sup> janvier 1862, la proportion de ces titres dans la composition du capital social :

50,000 actions de 250 francs. . . . .	fr.	12,500,000
1,032 obligations de 1,000 francs . . . . .		1,032,000
4,716 obligations de 500 francs . . . . .		1,295,740
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	14,827,740

Au moyen de ce capital, a été établi le réseau de chemin de fer concédé, qui se compose : d'une ligne principale d'Anvers au Hollandsch-Diep, avec embranchement de Roosendaal à Breda, plus quatre bateaux à vapeur naviguant sur les eaux intérieures de la Hollande et complétant ainsi la correspondance directe entre Anvers et Rotterdam.

L'achat des bateaux peut être considéré comme matériel d'exploitation du railway et entrer ainsi dans la dépense de construction ; d'après cette manière d'envisager la question, les 81 kilomètres de chemin de fer auraient nécessité une dépense, y compris les approvisionnements, de 14,827,740 francs, ce qui représente un coût kilométrique de 183,000 francs. Il est à observer que ce chemin de fer n'est muni que d'une simple voie, mais les travaux d'art sont préparés pour en recevoir une seconde.

Les travaux furent conduits avec assez d'activité pour qu'une première inauguration de la ligne pût avoir lieu dès le 23 juin 1854. Cependant les travaux ne furent acceptés définitivement et la ligne exploitée entièrement qu'à partir du 3 mai 1855.

La société d'Anvers à Rotterdam a entrepris l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, moyennant certaines conditions ; chacune des deux sociétés a le droit de résilier ce contrat au bout de chaque année, en prévenant trois mois d'avance.

L'assemblée générale des actionnaires, tenue en 1862, a autorisé l'administration de la compagnie à conclure des traités avec le gouvernement néerlandais, pour s'assurer l'exploitation des lignes aboutissant au chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.

Passons maintenant aux faits relatifs à l'exploitation.

Les documents suivants sont extraits des comptes rendus annuels publiés par cette société.

**Résultats de l'exploitation du chemin de fer d'Anvers  
à Rotterdam.**

ANNÉES	Voie ferrée.			Bateaux à vapeur.			Total.		DIVI- DENDE PAR action. FR.
	Lon- gueur.	Recette.	Dépense.	Lon- gueur.	Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.	
	KIL.	FR.	FR.	KIL.	FR.	FR.	FR.	FR.	
1856.	81	732,156	468,274	37	284,359	236,723	1,016,515	704,997	»
1857.	81	831,369	449,049	37	337,422	267,026	1,168,791	716,075	7 »
1858.	81	842,127	469,271	37	351,569	256,145	1,193,696	725,414	6 50
1859.	81	821,934	436,418	37	355,161	249,216	1,155,095	685,634	7 »
1860.	81	947,178	546,458	37	385,972	231,520	1,331,150	797,978	8 »
1861.	81	1,042,157	594,048	37	416,530	258,364	1,458,688	852,412	9 »

Nous avons eu soin de tenir séparées les recettes et dépenses du service par eau de celles du transport par voie ferrée, ce qui permet de dresser des comptes spéciaux relatifs à ces deux modes de transport et de comparer les résultats obtenus. Cette distinction peut être utile dans certaines circonstances.

On peut aussi considérer le service des bateaux à vapeur comme une annexe obligée du railway que nous examinons ; c'est une espèce de camionnage sur une grande échelle, dont les recettes et dépenses font partie de celles de la voie ferrée ; c'est en nous plaçant à ce point de vue que nous avons dressé le tableau de statistique comparative ci-après :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer d'Anvers à Rotterdam.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1856 . . . .	81	182,500	34	24	10	0.69	2.1
1857 . . . .	81	182,500	40	24	16	0.61	3.1
1858 . . . .	81	182,500	41	25	16	0.61	3.1
1859 . . . .	81	182,500	39	23	16	0.59	3.2
1860 . . . .	81	182,500	45	27	18	0.60	3.6
1861 . . . .	81	183,058	50	28	22	0.58	4.1

Malgré la recette brute assez faible perçue sur cette ligne, l'intérêt des capitaux employés dépasse déjà 4 p. c. ; ce résultat est dû au prix kilométrique peu élevé auquel revient cette voie ferrée.

## CHEMIN DE TURNHOUT.

---

Turnhout est une ville de la Campine, contrée sablonneuse où la population est clair-semée, et qui certes n'eût pas de longtemps joui du bénéfice d'un chemin de fer, si le gouvernement n'avait consenti à assurer un minimum d'intérêt aux concessionnaires du railway à construire.

La loi qui autorise cette concession est du 25 avril 1853 (*Moniteur* du 1<sup>er</sup> mai); elle fut accordée à MM. Bischoffsheim, Matthyssens et Leysen, en conformité d'une convention provisoire du 18 janvier 1853, avec minimum d'intérêt garanti par l'État, pendant cinquante ans, sur un capital de 4,300,000 francs, à raison de 4 p. c., soit 172,000 francs par année; ce produit est stipulé pour la ligne de Lierre à Turnhout.

L'État s'est réservé la faculté de racheter le chemin de fer après vingt années d'exploitation par la compagnie, qui, en cas de rachat par l'État, aura la faculté de choisir entre un prix basé sur la capitalisation de la garantie à 4 p. c., ou bien un prix calculé sur le revenu moyen des sept dernières années, dont on retrancherait les deux années les moins productives, et en capitalisant le surplus à raison de 5 p. c., plus une prime de 15 p. c.

Cette ligne a une longueur de 37 kilomètres 373 mètres; elle

est établie à simple voie, mais les terrassements et travaux d'art sont préparés pour en recevoir une seconde.

Les concessionnaires firent cession de leurs droits à une société anonyme créée par acte du 13 juillet 1853, approuvée par arrêté royal du 30 du même mois, inséré au *Moniteur* le 2 août suivant.

Cette société avait pour objet l'établissement et l'exploitation du chemin de fer de Lierre à Turnhout, et la reprise éventuelle du chemin de Contich à Lierre, construit aux frais de l'État. Cette dernière éventualité resta stérile.

Le fonds social se compose de 8,600 actions de 500 francs, soit 4,300,000 francs; de plus, le conseil d'administration avait la faculté d'augmenter le fonds social de 700,000 francs par l'émission d'actions ou d'obligations, dans le cas où la ligne de Contich à Lierre serait acquise par la société; ce qui n'eut pas lieu.

En outre, le fonds social pouvait encore être augmenté de la même manière, mais avec l'autorisation de l'assemblée générale, pour la construction d'une seconde voie, l'accroissement du matériel et la création d'un fonds de roulement. Jusqu'à ce jour, la société n'a pas encore profité de cette faculté d'augmenter le capital social.

Par le même contrat de société, MM. Masterman, Laing et Ashwell entreprirent la construction du chemin de fer moyennant 4,300,000 francs payables en actions de la société, dont ils se chargeaient de trouver le placement.

C'est au moyen de ces conventions que la ligne fut mise en exploitation le 19 avril 1855.

La société de Lierre à Turnhout a loué, à la société d'Anvers à Rotterdam, l'exploitation de sa ligne moyennant certaines conditions, qui ont pour résultat de procurer à la première de ces compagnies un bénéfice annuel d'environ 15,000 francs; mais comme ce contrat est révocable par chacune des compagnies, en prévenant trois mois avant la fin de l'année, nous ne croyons pas

devoir entrer dans les détails, d'ailleurs assez compliqués, d'une convention aussi essentiellement transitoire. Il nous suffit d'en avoir mentionné l'existence.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Lierre à Turnhout.**

ANNÉES.	LON- GUEUR exploit- tée.	Coût de construc- tion.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État.	Produit garantie comprise.	DIVIDENDE par action.
			Recette.	Dépense.	Produit net.			
			FR.	FR.	FR.			
1856. . .	57	4,500,000	214,485	495,737	48,448	147,132	165,580	20
1857. . .	37	4,300,000	178,819	475,198	5,621	166,379	172,000	20
1858. . .	37	4,500,000	205,747	488,553	17,412	169,432	186,864	20
1859. . .	57	4,500,000	225,941	202,708	21,235	169,341	190,574	20
1860. . .	57	4,500,000	255,175	209,456	43,757	144,978	190,715	20
1861. . .	57	4,300,000	257,759	221,657	56,102	153,593	169,495	20

Les données qui précèdent nous permettent de dresser le tableau de statistique suivant :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Lierre à Turnhout.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploitée	COUT de construction.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT NET	
			Recette.	Dépense.	Produit net.		de l'exploit- ation de la ligne.	exploita- tion et garantie réduites.
			FR.	FR.	FR.		P. C.	P. C.
1856.	37	416,216	46	44	2	0.91	0.4	3.9
1857.	37	416,216	43	42	1	0.97	0.1	4.0
1858.	37	416,216	45	44	1	0.91	0.4	4.3
1859.	37	416,216	47	45	2	0.91	0.5	4.4
1860.	37	416,216	49	46	3	0.82	1. »	4.4
1861.	37	416,216	49	47	2	0.86	0.8	3.9

La position financière de cette société est des plus simples.

Ce chemin a été entrepris et exécuté pour 4,300,000 francs; le gouvernement a garanti par an 172,000 francs de revenu, et il acquitte cette garantie presque toute entière.

Le tableau qui précède confirme que l'activité commerciale de ce pays est faible, puisqu'elle ne se trouve représentée que par un chiffre variant de 13 à 19 francs par jour et par kilomètre, lesquels sont presque en entier absorbés par les dépenses, qui exigent 90 p. c. de la recette brute. On peut dire que la recette nette est à peu près nulle, et ne représente guère qu'un demi pour cent du capital dépensé.

Il est cependant bon de faire ressortir une circonstance avantageuse, c'est que ce chemin de fer est l'un de ceux dont le coût de construction est très-modique; cette circonstance peut exercer une influence favorable sur l'avenir de cette ligne.

C'est le trésor public qui paye aux actionnaires de cette compagnie à peu près tout le dividende qui leur est distribué.

## CHEMINS DE FER DE MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

---

Les éléments qui entrent dans la composition de ce réseau ferré sont d'origine très-différentes, et, pour être clair, il est nécessaire de présenter séparément l'historique de chacune de ces parties.

1° *Chemin de fer de Saint-Ghislain.* — La concession de ce chemin remonte aux premiers temps où l'on s'occupait de cette industrie en Belgique, car la demande, faite par M. V. Dessigny, de Mons, est du 23 septembre 1835, comme on peut s'en assurer en consultant le tableau officiel des demandes en concession que nous avons rapporté précédemment (page 48).

Un arrêté royal en date du 19 mai 1836, déclara ce chemin de fer d'utilité publique, et M. Victorien Dessigny en fut déclaré concessionnaire par adjudication faite par le conseil provincial du Hainaut, suivant procès-verbal du 28 juin 1836, approuvé par arrêté royal du 9 juillet même année.

Le concessionnaire devait se rembourser de ses frais de construction moyennant la perception, pendant quatre-vingt-dix ans, d'un péage sur les transports.

Plus tard, il fut formé une société anonyme dite *du chemin de fer de Saint-Ghislain*, à laquelle M. Dessigny fit apport de tous ses droits provenant du chef de la concession qui lui avait été

octroyée; l'acte constitutif des statuts de cette compagnie est du 9 décembre 1842, et il a été approuvé par arrêté royal du 6 février 1843.

Cette compagnie du chemin de fer de Saint-Ghislain obtint, en date du 22 octobre 1851, un arrêté royal qui lui permit de supprimer les plans inclinés et de substituer la traction par locomotives à la traction par chevaux.

Plus tard encore une autre société, connue sous la dénomination de *Compagnie des charbonnages belges*, fit l'acquisition de toutes les actions du chemin de fer de Saint-Ghislain; c'est ainsi que la compagnie des charbonnages belges acquit le pouvoir de représenter seule celle du chemin de fer de Saint-Ghislain et de disposer de son avoir social.

La compagnie des charbonnages belges, munie des pouvoirs dont nous venons de décrire la filiation, vint faire apport de ses droits relatifs aux chemins de fer à une nouvelle compagnie, créée par acte du 9 février 1856, approuvée par arrêté royal du 2 mars 1856 (*Moniteur* du 7 mars), sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain*, cet apport stipulant la dissolution de l'ancienne société anonyme du chemin de fer de Saint-Ghislain.

Voilà l'historique de l'une des parties du réseau de cette société. Passons à une seconde section.

2° *Chemin de fer de Mons à Hautmont*. — Cette section est d'une origine beaucoup plus récente, car les concessions, tant françaises que belges, ne remontent qu'à l'année 1854.

Elles ont été octroyées en Belgique en vertu de la loi du 15 juin 1853, sanctionnée par arrêté royal du 15 janvier 1854 (*Moniteur* du 18 même mois), et pour la partie française, par décret impérial du 19 août 1854 (*Moniteur universel* du 23 août même année).

La longueur de cette ligne n'est que de 26 kilomètres, dont :

- 16 kilomètres situés en Belgique,
- 10 kilomètres situés en France.

Ces concessions eurent lieu en faveur de **MM. de Rothschild frères** et de la **Société générale** pour favoriser l'industrie nationale. Ces concessionnaires, conjointement avec **M. Brugmann**, firent apport de leurs droits à la compagnie des chemins de fer de **Mons à Hautmont** et de **Saint-Ghislain**.

3° La Société obtint en son nom, par un arrêté royal en date du 4 août 1856 (*Moniteur* du 12 août), à titre d'extension, le prolongement du chemin de **Saint-Ghislain** jusqu'à **Frameries**.

4° Enfin elle racheta un chemin de fer particulier, construit entre **Élouges** et **Thulin**.

C'est à la suite des diverses conventions que nous venons d'expliquer, que l'ensemble du réseau s'est trouvé réuni entre les mains de la compagnie du chemin de fer de **Mons à Hautmont** et de **Saint-Ghislain**. Ce réseau se compose comme suit :

1° De <b>Mons à Hautmont</b> , partant de la gare du chemin de fer de l'État à <b>Mons</b> , il dessert les stations de <b>Frameries</b> , <b>Quévy</b> , <b>Feignies</b> , et aboutit à la gare du chemin de fer du Nord. Ce chemin est à double voie, sa longueur est de . . . . .kil.	26
2° Un embranchement à une voie, partant de la station d' <b>Hautmont</b> et aboutissant à la <b>Sambre</b> , et un second embranchement se dirigeant vers <b>Maubeuge</b> , longueur de . . . . .	2
3° Un embranchement à une voie reliant le chemin de fer de <b>Saint-Ghislain</b> à la station de <b>Frameries</b> . . . . .	8
4° Chemin de fer de <b>Saint-Ghislain</b> . . . . .	14
5° Chemin de fer de <b>Thulin à Élouges</b> , construit à une voie, longueur . . . . .	3
Ensemble. . . .kil.	<hr/> 53

Le capital social nécessaire pour compenser les apports et exécuter les constructions fut composé de :

20,000 actions de 500 francs . . . . . fr.	10,000,000
14,800 obligations rapportant 15 francs d'intérêt annuel, amortissables en 90 ans, par 500 francs chacune, supposées émises à 300 francs . . . . .	4,440,000
7,000 obligations, procurant 15 francs d'intérêt, émises à 290 fr., par décision de l'assemblée générale des actionnaires du 5 novembre 1856 . . . . .	2,030,000
Ensemble. . . . fr.	<hr/> 16,470,000

Le coût d'établissement ressort donc à 310,755 francs par kilomètre.

Voici l'emploi qui a été fait du capital social.

MM. de Rothschild frères, la Société générale pour favoriser l'industrie nationale et M. Brugmann ont entrepris à forfait, et moyennant 16,600 actions prises au pair, la construction du chemin de Mons à Hautmont.

3,400 actions ont servi à payer le matériel d'exploitation ; 14,800 obligations ont servi à payer l'apport fait par la compagnie des charbonnages belges, et 7,000 obligations restantes ont servi à solder toutes les autres dépenses représentées par l'actif énuméré ci-dessus, entre autres, à supprimer le plan incliné, à substituer des rails plus forts, à augmenter le matériel, à acquérir le chemin de Thulin à Élouges, etc.

L'inauguration de la section de Mons à Hautmont eut lieu le 12 décembre 1857 et celle de l'embranchement de Frameries, le 1<sup>er</sup> juillet 1858.

La raison d'être de ce chemin de fer est facile à saisir.

La ligne de Mons à Hautmont sert de prolongement au chemin de fer du Nord, depuis Hautmont jusqu'à Mons, abrégeant ainsi le trajet entre Bruxelles et Paris; cette ligne principale a naturellement été exécutée à double voie, comme faisant partie d'une ligne internationale de premier ordre.

Les autres portions de ce réseau servent à desservir les nombreuses houillères de la contrée, elles servent au transport des charbons, d'une part vers la Sambre et de l'autre vers le canal de Mons à Condé, ainsi que vers les deux grandes voies ferrées internationales qui aboutissent à Paris.

Les circonstances que nous venons de signaler font voir que ce réseau convenait parfaitement à la compagnie française du Nord; aussi intervint-il une convention en date du 4 juin 1858, par laquelle le chemin de fer du Nord prend à bail, pour la durée de la concession, tout le réseau de la compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain, moyen-

nant un loyer annuel de 1,200,000 francs, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1859. Cependant, dans les neuf premières années, le prix du bail est réduit à 1,170,000 francs, afin de tenir compte de la progression qui se manifeste toujours dans les recettes d'un chemin de fer.

Par suite de ces dispositions, les statuts de la compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain furent modifiés le 22 février 1859, et ses actions sont devenues des titres à intérêt fixe, rapportant 40 francs par an et par action; ces intérêts et toutes les charges résultant des obligations sont couverts par le prix du bail.

Quant à l'amortissement, voici comment il y est pourvu :

Toutes les charges sociales payées, il restera un excédant au moyen duquel le capital pourra être reconstitué au moins deux fois pendant la durée de la concession.

L'exploitation de cette ligne fait partie de celle du réseau du chemin de fer du Nord, et rentre par conséquent dans l'ensemble de ses opérations; on ne peut donc plus considérer cette ligne comme un chemin de fer belge ayant une existence à part : c'est en réalité une extension, sur le territoire belge, du chemin de fer du Nord français. Les actions de ce chemin sont devenues des espèces d'obligations solidement garanties par le Nord, à titre de loyer d'un immeuble dont la propriété concessionnelle n'a pas cessé d'appartenir à la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain.

---

## CHEMIN DE PEPINSTER A SPA.

---

Les bains de Spa sont situés à 12 kilomètres de la grande voie ferrée qui de Paris se rend directement à Cologne; l'on n'arrivait cependant à Spa qu'au moyen d'omnibus pris, en descendant de convoi, à la station de Pepinster. Donc rien de plus naturel que de projeter un embranchement se détachant à Pepinster de la ligne principale et se rendant à Spa. Sa longueur est de 12 kilomètres 119 mètres.

Indépendamment de sa valeur comme ligne à voyageurs, ce chemin de fer a une véritable importance industrielle, car il traverse une contrée riche en minerais de toute nature qui donnent lieu à un trafic très-actif.

Une convention provisoire, en date du 27 novembre 1852, intervenue entre M. le ministre des travaux publics et MM. Gi-houl et Demanet, leur accordait la concession du chemin de fer de Pepinster à Spa, sous la réserve de ratification par le pouvoir législatif; la loi du 16 mars 1855 (*Moniteur* du 27 mars même année) ayant adopté ces dispositions provisoires, un arrêté royal du 8 avril suivant rendit la convention définitive.

Pour mettre cette concession à fruit, il fut formé une société anonyme, sous la date du 12 février 1853, approuvée par arrêté royal du 21 du même mois (*Moniteur* du 25 février).

Le capital créé par cet acte de société se compose de :

**Capital social.**

7,100 actions de 250 francs . . . . . fr.	1,775,000
200 actions d'apport à 250 . . . . .	50,000
	<hr/>
Total des actions. . . . . fr.	1,825,000
1,900 obligations de 250 francs, rapportant 5 p. c. d'intérêt, émises au pair, remboursables par le sort avant 1905 . . . . .	475,000
	<hr/>
Ensemble. . . . . fr.	2,300,000
2,333 obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables par 500 francs (arrêté royal du 18 février 1856), émissibles sur l'autorisation de l'assemblée générale des actionnaires; 1,192 de ces obligations ont été mises en circulation au taux minimum de 275 francs, ci. . . . .	330,370
	<hr/>
Ensemble. . . . . fr.	2,630,370

Avant la construction du chemin de fer, il existait une route dite de la Vesdre ; le dommage évident que le railway allait occasionner à la société qui avait établi la route, fut compensé par une convention en date du 10 décembre 1852, par laquelle il était alloué à la société de la Vesdre une somme de 150,000 fr., sur laquelle 20,000 francs furent payés pendant la construction.

Plus tard cette somme fut remplacée par des annuités de 10,000 francs jusqu'en 1861 inclusivement, puis de 12,000 fr. jusqu'en 1866, et ensuite de 14,000 francs jusqu'à l'extinction de la dette, qui aura lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1873, par une dernière annuité de 5,440 francs.

Les travaux furent entrepris à forfait par M. Émile Dupont, maître de forges à Fayt, moyennant le prix de 2,200,000 francs, y compris le matériel d'exploitation ; néanmoins, ce constructeur s'était réservé la faculté de renoncer à la fourniture du matériel.

M. Dupont fit usage de cette faculté, et en conséquence le

montant de son entreprise fut réduit de 250,000 francs, et la compagnie eut à se fournir elle-même du matériel qui lui était nécessaire.

Le travail fut exécuté endéans le temps fixé par le cahier des charges, et l'inauguration de cette ligne ferrée eut lieu dans l'ordre suivant :

**Liste des inaugurations.**

1854, octobre	21.	Pepinster à Theux . . . . .	.kil.	5
— novembre	7.	Theux à la Reid . . . . .		3
1855, février	17.	La Reid à Spa. . . . .		4
			Ensemble. . . . .	12

Les faits relatifs à l'exploitation de cette ligne sont contenus dans le tableau suivant :

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Pepinster à Spa.**

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE. KILOM.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.			DIVIDENDE par action de 250 fr. P. C.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.	
1856 . . . .	12	2,583,099	170,618	93,213	77,405	»
1857 . . . .	12	2,626,007	204,675	106,275	95,400	5
1858 . . . .	12	2,635,172	213,336	114,726	98,610	5
1859 . . . .	12	2,656,665	238,266	122,994	115,272	6 25
1860 . . . .	12	2,682,296	257,642	124,056	133,586	8 »
1861 . . . .	12	2,795,278	275,352	140,462	134,890	10

Les données qui précèdent permettent de dresser le tableau de statistique comparative suivant :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Pepinster à Spa.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilométrique FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1856. . . .	12	215,258	36	20	16	0.55	2.99
1857. . . .	12	218,834	42	22	20	0.53	3.63
1858. . . .	12	219,598	45	24	21	0.54	3.74
1859. . . .	12	221,389	50	26	24	0.52	4.34
1860. . . .	12	223,525	54	26	28	0.48	4.98
1861. . . .	12	232,939	63	32	31	0.51	4.83

Il suffit de jeter les yeux sur le tableau précédent, pour voir que l'activité sur cette ligne se développe rapidement, puisqu'en 1856, elle n'était représentée que par 36 francs par jour-kilomètre, tandis qu'en 1861 elle s'élève à 63 francs. Le rapport entre la recette et la dépense montre aussi une économie progressive dans l'exploitation de cette ligne, qui, malgré son peu de longueur, ne dépense pas plus de la moitié de la recette.

Ce résultat parle hautement en faveur de l'économie apportée dans l'exploitation d'une ligne d'aussi peu d'étendue.

Le tableau montre en outre que c'est à la réunion de ces deux causes qu'est due l'amélioration du revenu des capitaux, constatée par la huitième colonne, où l'on voit que le produit réel, qui n'était que de 3 p. c. en 1856, atteint à peu près 5 p. c. en 1861.

## CHEMIN DE FER DU CENTRE.

---

Les charbonnages belges sont distribués sur une longue ligne traversant le sud de la Belgique, de l'est à l'ouest; le milieu de ce bassin forme un groupe très-important dit *charbonnages du Centre*. L'exportation économique des charbons vers la France exigeait un chemin de fer réunissant le centre houiller à la Sambre, c'est cette idée qui fit projeter la ligne de Manage à Erquelines (frontière française).

Ce chemin de fer, qui devait être tout industriel, c'est-à-dire construit avec une stricte économie, fut demandé en concession par une première compagnie, en conformité de la loi du 20 décembre 1851; mais les concessionnaires renoncèrent à cette entreprise.

Peu de temps après, M. le vicomte de l'Épine obtint du ministre des travaux publics une convention provisoire, en date du 23 mai 1853, que la loi du 15 juin 1853 et l'arrêté royal du 27 septembre de la même année, transformèrent en concession définitive.

Il fut formé une société anonyme par acte en date du 25 août 1853, approuvé par arrêté royal du 5 septembre 1853 (*Moniteur* du 7 septembre), à laquelle M. de l'Épine apporta ses droits à la concession; en outre, il fit apport de la convention verbale

par laquelle MM. Lamie-Murray et Marsuzy de Aguirre se chargèrent à forfait, pour le montant du capital social, de la construction de la route et des stations, de la fourniture du matériel, du paiement des intérêts, de tous les frais relatifs à l'organisation de la société anonyme, des frais d'administration de la société et des dépenses de toutes natures nécessaires pour assurer l'exécution des obligations attachées à la concession, pendant tout le cours de la construction et six semaines après la mise en exploitation du chemin de fer.

Le point d'embranchement de la ligne du Centre, sur le chemin de fer de l'État, était primitivement à Manage; il fut transféré aux Écaussines, par suite d'une convention ministérielle en date du 23 février 1856, approuvée par arrêté royal du 10 juin même année (*Moniteur* du 18 juin 1856).

A la suite de cette convention, des modifications ont été apportées aux statuts. Le capital social se compose de :

11,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	5,500,000
16,666 obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables par 500 francs en 75 ans, 1 <sup>re</sup> émission. . . . .		5,000,000
2,692 obligations, 2 <sup>e</sup> émission, mêmes conditions, émises à 260 fr.		700,000
4,000 obligations, 3 <sup>e</sup> émission, mêmes conditions, émises à 250 fr.		1,000,000
Ensemble. . . . fr.		12,200,000

Le 7 novembre 1857, une nouvelle convention intervint, entre le gouvernement et la société, pour la construction d'un embranchement de Baume à Marchienne-au-Pont, par Fontaine-l'Évêque.

D'après ces diverses dispositions, voici quel est le développement de ce réseau :

Ligne des Écaussines à Erquelinnes . . . . .	.kil.	36
Ligne de Baume à Marchienne-au-Pont (non construite) . . . . .		18
Ensemble. . . . .		.kil. 54

Les terrassements et travaux d'art sont prévus pour deux voies, mais une seule est placée.

L'exécution des conventions que nous avons rapportées a éprouvé beaucoup de difficultés ; d'abord il y a eu et il y a encore procès avec les entrepreneurs, puis l'administration elle-même a été changée par suite de divisions intestines, qui ont amené des procès avec l'ancien président de la société.

Ce manque d'entente a sensiblement contrarié l'établissement des travaux et en a fait monter le prix à un chiffre exorbitant, puisqu'il dépasse déjà 345 mille francs par kilomètre, pour un chemin de fer dont une seule voie est placée.

Il a été construit à Erquelinnes un vaste bassin servant à entreposer les houilles et autres matières pondéreuses qui, arrivées par rail, sont réexpédiées par la Sambre.

La longueur construite au 1<sup>er</sup> janvier 1862 est de 36 kilomètres, dont le coût se renseigne de la manière suivante dans le dernier bilan (31 décembre 1861) :

Entreprise générale. . . . .	fr.	7,500,000
Section des Écaussines, télégraphes, etc. . . . .		2,309,350
Bassin d'Erquelinnes . . . . .		290,896
Frais généraux . . . . .		1,090,426
Matériel roulant. . . . .		1,231,825

Ensemble. . . . fr.	12,422,497
---------------------	------------

Cette somme, répartie sur les 36 kilomètres construits, accuse un coût moyen de 345,069 francs par kilomètre.

Le produit net de la dernière année a été insuffisant pour servir les intérêts des obligations, la différence a été fournie sur compte courant par les banquiers de la compagnie ; c'est ce qui résulte des derniers comptes rendus.

L'ancienne administration a légué à la nouvelle un chemin de fer inachevé, coûtant excessivement cher et surchargé de procès. Il faut, dans de pareilles circonstances, des hommes d'énergie pour entreprendre de mener à bien une pareille succession, et surtout de la prudence pour remettre les choses sur un bon pied. On ne peut s'empêcher de remarquer une certaine analogie entre les débuts pénibles de cette compagnie et ceux du Luxembourg.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer du Centre.**

ANNÉES.	Longueur EXPLOITÉE. KILOM.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.			DIVIDENDE par action de 300 fr. P. C.
			Recette.	Dépense.	Produit net.	
			FR.	FR.	FR.	
1858 . .	23	9,962,229	282,403	213,255	69,148	0
1859 . .	23	10,988,483	296,215	213,304	82,914	0
1860 . .	36	12,131,703	505,206	352,492	152,714	0
1861 . .	36	12,422,497	575,076	322,030	253,046	0

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer du Centre.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilomét. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1858 . . . .	23	276,730	34	25	9	0.76	0.69
1859 . . . .	23	307,568	35	25	10	0.73	0.75
1860 . . . .	36	336,991	39	27	12	0.69	1.25
1861 . . . .	36	345,069	43	24	19	0.56	2.03

Le péché originel de ce chemin est un coût kilométrique excessivement élevé, qui a pour effet de réduire le produit pour cent à un faible taux. Il est à remarquer que les recettes brutes vont en croissant et la proportion de la dépense à la recette en diminuant, ce qui permet d'espérer une amélioration dans le revenu de cette entreprise.

## CHEMIN DE LICHTERVELDE A FURNES.

---

Lichtervelde est un village et Furnes une petite ville belges, situés dans un pays bien plus agricole qu'industriel; il était donc évident qu'un chemin de fer réunissant ces deux localités, ne pouvait pas constituer une opération lucrative, et l'événement est venu prouver que ces prévisions étaient exactes; le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes ne paye pas même ses frais d'exploitation.

Cela était si aisé à prévoir, que l'on ne doit pas considérer ce chemin comme ayant pour but unique de réunir ces deux localités, ce qui n'aurait pas raison d'être; mais bien comme la première étape d'un chemin plus étendu, que l'on obtiendrait en prolongeant la ligne par ses deux extrémités, d'une part, de Furnes à Dunkerque, et de l'autre, de Lichtervelde à Thielt; dans ce cas, et en faisant des traités de fusion avec d'autres compagnies, on peut espérer un produit rémunérateur.

Les promoteurs de cette ligne ne paraissent pas s'être fait illusion sur les produits présumés du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, puisqu'ils ont sollicité et obtenu du gouvernement un minimum d'intérêt de 200,000 francs par an pendant cinquante années.

Le minimum d'intérêt a été accordé par la loi du 20 décembre

1851; mais cet appel à l'industrie privée resta infructueux jusqu'au 22 décembre 1855; à cette époque, un contrat provisoire intervint entre le ministre et M. Green, lequel contrat fut sanctionné par arrêté royal du 9 janvier 1856 (*Moniteur* du 15 même mois).

Muni de la concession, M. Green constitua une société anonyme par acte du 1<sup>er</sup> juin 1856, approuvé par arrêté royal du 25 même mois (voir *Moniteur* du 27 juin 1856). Cette société avait pour but la construction et l'exploitation du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes; les moyens financiers étaient la création de 10,000 actions de 500 francs, soit 5,000,000 de francs, que M. Green prenait au pair, suivant le degré d'avancement des travaux qu'il s'engageait à construire pour cette somme, en comprenant en outre dans ce prix la fourniture du matériel et le paiement des intérêts pendant la construction. La garantie du gouvernement (200,000 francs par an) aidant, les actions se placèrent tant bien que mal, et le chemin de fer fut construit dans les conditions prévues, sauf toutefois un déficit de 135,433 francs, résultant de ce que la somme mise à la disposition de la société pour le paiement des intérêts pendant la construction était insuffisante.

Les actionnaires ont fait abandon de leurs droits, pendant la première année d'exploitation et une partie de la seconde, pour amortir cette dette; de cette façon, le capital de construction reste invariablement fixé à cinq millions de francs, et, comme la ligne a une longueur de 34 kilomètres, le coût kilométrique est, en chiffres ronds, de 147,000 francs.

L'inauguration de cette ligne, qui est à simple voie, a eu lieu le 11 mai 1858.

Après l'inauguration vient l'exploitation. — Ici se présente un fait curieux.

Un chemin de fer dépense chaque année plus qu'il ne reçoit et donne en outre un dividende à ses actionnaires.

Ce qui paraît n'être qu'une plaisanterie, est cependant une

chose très-réelle; voici le mot de l'énigme : le dividende est, chaque année, puisé dans les caisses de l'État.

Si des circonstances favorables ne viennent pas modifier les conditions d'existence de la société, ce sera un tribut qui, pendant cinquante années, doit peser sur la bourse des contribuables.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.**

ANNÉES.	LON- GUEUR exploit- ée.  KIL.	Coût de construc- tion.  FR.	Exploitation.			SUBVEN- TION.  FR.	SUBVEN- TION moins le déficit.  FR.	DIVIDENDE par action de 800 fr.
			Recette.	Dépense.	Déficit.			
			FR.	FR.	FR.			
1858 (1).	34	5,000,000	75,092	408,136	—35,044	428,767	95,723	0
1859. . .	34	5,000,000	120,835	139,394	—18,556	200,000	181,444	20
1860. . .	34	5,000,000	121,779	147,175	—25,396	200,000	174,604	20
1861. . .	34	5,000,000	159,889	154,795	—4,904	200,000	185,096	19

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KILOM.	COUT kilomét.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1858. . . .	34	148,059	9	14	— 5	1,48	0
1859. . . .	34	148,059	10	11	— 1	1,15	0
1860. . . .	34	148,059	10	12	— 2	1,20	0
1861. . . .	34	148,059	11	12	— 1	1,10	0

(1) 235 jours d'exploitation.

Ce tableau renseigne le fait assez rare d'un chemin de fer qui ne produit pas une rentrée suffisante pour payer ses frais d'exploitation.

Heureusement pour les actionnaires que le gouvernement, venant au secours de cette compagnie, leur paye chaque année un dividende de 4 p. c. sur le capital versé; de cette façon, la perte se trouve supprimée et remplacée par un revenu de 4 p. c., dont il ne faut déduire que le déficit dû à l'exploitation de la ligne.

Les produits bruts de ce chemin peuvent être influencés favorablement par le prolongement projeté de la ligne de Furnes jusqu'à Dunkerque. Un décret du gouvernement français du 28 avril 1862, porte que la concession de cette section fera l'objet d'une adjudication publique.

---

## CHEMIN DE JONCTION DE L'EST.

---

En 1846, le 18 juillet, fut votée une loi concédant tout un réseau de chemins de fer, et le même jour parut l'arrêté royal qui confirmait cette concession (*Moniteur* du 23 juillet 1846). Il ne s'agissait de rien moins que de construire :

1° Un chemin de fer de Manage à Wavre, avec la faculté de relier ce chemin de fer à la ligne de l'est du railway de l'État, soit au moyen d'un prolongement direct vers Vertryck, Neerwinden ou Landen, soit par un embranchement vers la ligne à construire éventuellement de Tirlemont à Malèves, et avec la faculté de rattacher ce même chemin de fer à la ligne du Midi de l'État, à Braine-le-Comte.

2° La faculté de construire des embranchements de la ligne principale vers Luttre, Vertryck, et jusqu'au chemin de fer à construire éventuellement de Diest à Hasselt.

3° Le droit de préférence pour l'établissement d'un prolongement du chemin de fer de Manage à Wavre, jusqu'à la frontière française, dans la direction de Chimay, et pour tous les embranchements à construire en vertu de l'article 43 du cahier des charges de la concession.

Ces grands projets donnèrent lieu à une société sous la dénomination de *Société anonyme des chemins de fer belges de la jonction*

*de l'Est*. L'acte constitutif porte la date du 16 juillet 1847, il a été approuvé par arrêté royal du 2 août suivant (*Moniteur* du 6 août 1847), et il créait un capital actions de 850,000 livres sterling, soit 21,250,000 francs, représentés par 42,500 actions de 20 livres; en outre, le contrat portait que le capital social pouvait être augmenté, soit par de nouvelles émissions d'actions, titres ou obligations, soit par des emprunts, selon les besoins de la société, c'est-à-dire que l'on créait un capital illimité.

Ce grand projet s'est réduit à la construction d'un chemin de fer à simple voie, s'étendant de Manage à Wavre, d'une longueur de 41 kilomètres, et encore le gouvernement a-t-il dû garantir l'intérêt pour que ce simple tronçon pût s'exécuter. Depuis qu'il a été construit, les actionnaires n'ont pas touché un centime de dividende, parce que le revenu assuré par le gouvernement belge a dû être transféré à la garantie d'un emprunt qu'il a fallu contracter pour achever la petite ligne de Manage à Wavre, dénomination sous laquelle on a coutume de désigner cette compagnie.

Voici, en quelques mots, l'histoire de cette décadence; les actions se plaçaient avec peine, les versements se faisaient laborieusement, l'argent manquait et les travaux ne s'effectuaient pas; dans cette position extrême, l'État vint au secours de la compagnie. Par une convention conclue les 28-30 août 1852 et sanctionnée par arrêté royal du 16 septembre 1852, le gouvernement belge, dûment autorisé par la loi du 20 décembre 1851 (*Moniteur* du 22 décembre), a apporté de nombreuses modifications à la concession primitive et au cahier des charges.

Par cette convention, le gouvernement a, entre autres, garanti à la compagnie, pendant 50 années, un minimum d'intérêt annuel de 4 p. c. sur le capital affecté à la construction de la ligne de Manage à Wavre, fixé d'une manière irrévocable à la somme de 5,000,000 de francs.

L'acte de société fut lui-même profondément modifié par des dispositions additionnelles contenues dans un acte du 2 juillet

1852, approuvé par arrêté royal du 31 août de la même année (*Moniteur* du 14 septembre 1852); d'après ces dispositions nouvelles, le capital a été fixé à 5,312,500 francs, représentés par 42,500 actions de 125 francs chacune. Ce sont ces actions qui avaient été primitivement créées à une valeur nominale de 500 fr. et qui, faute de pouvoir faire payer intégralement, ont été libérées par 125 francs.

Le capital social pouvait être augmenté par l'émission d'actions privilégiées, mais ce mode n'a pas reçu d'application; c'est à un emprunt garanti que la société a eu recours en vertu d'un ancien article des statuts sociaux qui n'avait pas été modifié.

Cet emprunt est de 4,500,000 francs, en 4,500 obligations, remboursables par 1,000 francs, productives de 4 p. c. d'intérêt, émises à des taux divers et remboursables par le sort en 59 ans.

En 1858, il a été émis une nouvelle série de 4,000 obligations, remboursables par 500 francs et productives de 15 francs d'intérêt.

D'après les derniers bilans, voici quelles sont les sommes que la compagnie a pu réaliser, tant sur le capital actions que sur les deux séries d'obligations :

42,500 actions de 125 francs. . . . .	fr.	5,312,500
Emprunt de 1852, à 4 p. c. . . . .		3,375,000
Emprunt de 1858, 4,000 obligations, valeur réalisée . . . . .		900,000
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	9,587,500

Au moyen de ces capitaux, le chemin de Manage à Wavre fut achevé et inauguré en diverses parties, savoir :

**Liste des inaugurations.**

1853, août	7.	Manage à Nivelles. . . . .	.kil.	14
1854, décembre	2.	Nivelles à Genappe . . . . .		9
1855, mai	19.	Genappe à Court-Saint-Étienne . . . . .		10
— août	23.	Court-Saint-Étienne à Wavre . . . . .		8
				<hr/>
		Ensemble. . . . .	.kil.	41

Cette ligne est entièrement à simple voie, mais, entre Court-Saint-Étienne et Wavre, ses terrassements sont communs avec ceux de la section de Charleroi à Louvain, faisant partie de l'Est-belge; de telle sorte que les deux compagnies ont ensemble une ligne à double voie.

Les éléments qui peuvent servir à se rendre compte de l'exploitation de cette ligne, sont contenus dans le tableau suivant :

**Tableau de l'exploitation du chemin de Manage à Wavre.**

ANNÉES	LON- GUEUR exploit- tée.	Capital	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État.	Produit garantie comprise.	Dividende
			Recette.	Dépense.	Produit net.			
			FR.	FR.	FR.			
1854 . .	44	.....	4,726	8,616	— 5,889	10,959	7,070	0
1855 . .	33	.....	159,337	195,258	— 35,921	154,071	118,150	0
1856 . .	41	9,888,162	331,731	351,949	— 20,218	200,000	79,782	0
1857 . .	41	10,102,888	364,469	374,486	— 10,017	200,000	189,983	0
1858 . .	41	9,587,500	374,407	342,975	+ 31,434	168,566	200,000	0
1859 . .	41	9,587,500	361,628	348,710	+ 12,918	187,082	200,000	0
1860 . .	41	9,587,500	379,775	398,901	— 19,126	200,000	180,874	0
1861 . .	41	9,587,500	375,062	412,520	— 37,458	200,000	162,542	0

On peut remarquer que le capital de construction accusé pendant les années 1856 et 1857, est plus fort que celui déclaré dans les années suivantes; cela provient de l'apurement des comptes de créanciers qui ont été remboursés, de telle sorte que le capital de construction doit être évalué à 9,587,500 francs, pour 41 kilomètres, ce qui porte le coût kilométrique à 233,841 francs; c'est celui que nous avons porté dans le tableau de statistique comparative.

Le déficit des dernières années doit être imputé à des dépenses d'entretien considérables; il est à présumer que l'état

normal sera analogue à celui des deux années 1859 et 1860.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Manage à Wavre.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploitée KILOM.	COUT kilomét. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la dépense à la recette.	PRODUIT NET	
			Recette.	Dépense.	Produit net.		de l'explo- itation de la ligne. P. C.	exploita- tion et garantie réunies. P. C.
			FR.	FR.	FR.			
1854.	14	233,841	1	2	— 1	1.84	»	»
1855.	33	233,841	13	16	— 3	1.22	»	»
1856.	41	233,841	22	24	— 2	1.06	—0.2	0.8
1857.	41	233,841	24	25	— 1	1.03	—0.1	2.0
1858.	41	233,841	25	22	+ 2	0.95	+0.2	2.1
1859.	41	233,841	24	23	+ 1	0.97	+0.1	2.1
1860.	41	233,841	25	26	— 1	1.04	—0.2	2.0
1861.	41	233,841	25	27	— 2	1.10	—0.4	1.7

Ce tableau montre que l'exploitation de cette ligne est peu productive, l'activité y reste presque stationnaire et ne s'élève guère qu'à 24 ou 25 francs par jour-kilomètre; ce produit a presque constamment été absorbé par les frais d'exploitation. En général, le gouvernement a dû payer intégralement le produit net qu'il a garanti; et cependant les capitaux, garantie comprise, ne rapportent encore que 2 p. c., qui ne suffisent pas au paiement de l'intérêt et de l'amortissement des sommes empruntées; les actionnaires n'ont jamais reçu de dividende.

## CHEMIN DE L'EST-BELGE.

---

Sous la dénomination d'*Est-belge*, se trouve compris un réseau de chemins de fer qui s'est formé par l'adjonction successive de plusieurs sections, ayant des origines distinctes et assez importantes pour mériter chacune une notice historique séparée.

Nous trouvons d'abord une section principale, composée d'un chemin de fer de Charleroi à Louvain, en passant par Wavre; cette construction a donné lieu à de nombreuses péripéties, à une époque déjà ancienne; nous y remontons pour faire apprécier les raisons qui ont porté à construire cette ligne ferrée.

M. l'ingénieur Tarte, après avoir établi la canalisation de la Sambre par des travaux hydrauliques remarquables, conçut l'idée de construire un canal reliant cette rivière à Louvain, où se termine le canal semi-maritime, en communication avec l'Escaut. Ce projet remonte à l'année 1829, époque à laquelle cet ingénieur en sollicita la concession du roi des Pays-Bas et publia plusieurs mémoires pour en faire ressortir l'utilité; parmi les raisons qu'il invoquait se trouvait cette considération, que la Sambre caualisée forme l'extrémité nord du système de navigation des eaux intérieures de la France, tandis que le canal de Louvain peut être considéré comme l'extrémité sud des eaux intérieures de la Hollande. Le canal projeté eût donc été un trait d'union qui complé-

tait un système de navigation intérieure d'une immense étendue, ne connaissant de bornes que la mer du Nord, l'Océan et la Méditerranée. Des détails circonstanciés relatifs à l'importance de ce canal, sont consignés dans le grand travail de M. Vifquain sur les voies navigables.

Les avantages que pourrait offrir cette voie navigable ne furent point contestés, mais l'esprit de l'époque était tourné vers la construction des chemins de fer, ce qui fit que M. Tarte substitua à son projet de canal, une demande en concession d'un chemin de fer de Louvain à la Sambre. Cette demande fut instruite, et la loi du 21 mai 1845 en autorisa la concession, qui fut ratifiée par arrêté royal du 24 mai 1845 (*Moniteur* du 29 mai). Une société fut immédiatement formée; elle portait la dénomination de *Société anonyme du chemin de fer de Louvain à Jemeppe-sur-Sambre*. Son capital social était de 18 millions de francs.

La compagnie sollicita et obtint, sous la date du 21 mars 1846, une modification de tracé; au lieu de courir directement sur Jemeppe, la voie se bifurquait à Gembloux pour se diriger, d'une part, sur Namur, et de l'autre, sur Charleroi; la compagnie, disait-elle, n'attendait que cette modification de la loi pour se livrer à un travail actif qui devait en peu d'années doter le pays de cette construction; la compagnie, toute anglaise, se mit en effet à l'œuvre, mais bientôt les travaux se ralentirent et cessèrent entièrement, malgré les avis réitérés du gouvernement; les menaces de déchéance n'eurent pas davantage le pouvoir de faire sortir la compagnie de son état léthargique; jamais les travaux n'ont été repris, l'entreprise est restée inachevée, la société s'est dissoute, et le gouvernement a prononcé la déchéance de la concession, confisqué aussi bien les travaux effectués, que la partie du cautionnement qui se trouvait encore dans les caisses du trésor.

Une nouvelle loi, en date du 20 décembre 1851, autorisa le gouvernement à concéder à nouveau le chemin de fer confisqué de Louvain à la Sambre, mais cette fois avec garantie d'un mi-

nimum d'intérêt de 4 p. c. sur un capital qui ne pouvait excéder 8 1/2 millions de francs.

Pour mener à bien la loi nouvelle, il intervint, sous la date du 18 février 1852, une convention entre le gouvernement belge d'une part, et d'autre part, MM. Spitaels, Dupont, Demanet et Stoclet, par laquelle il était concédé à ces derniers les chemins de fer de Charleroi à Wavre et de Wavre à Louvain ; le gouvernement faisait abandon aux concessionnaires des biens qui avaient appartenu à la compagnie déchue, ainsi que de la partie du cautionnement primitif qui restait encore déposée dans les caisses du trésor (*Moniteur* du 27 mars 1852).

Par la même convention, le gouvernement a garanti, pendant les cinquante ans spécifiés par la loi précitée, l'intérêt à 4 1/2 p. c. sur 8 1/2 millions de francs.

Les nouveaux concessionnaires avaient, par contre, à payer aux créanciers de l'ancienne société une somme de 600,000 fr.

Le tracé était de nouveau changé ; le chemin devait relier à peu près en ligne droite Louvain à Charleroi en passant par Wavre ; l'embranchement de Namur était supprimé.

Les nouveaux concessionnaires, par suite de conventions particulières intervenues entre eux et d'autres parties prenantes, formèrent une société sous la dénomination de *Société anonyme des chemins de fer de Louvain à Charleroi* ; elle fut créée par acte du 26 mars 1852, approuvée par arrêté royal du 31 même mois (*Moniteur* du 6 avril 1852).

Dans cette société, MM. Gihoul, Demanet et Stoclet, pour lui et ses mandants, font apport :

A. De la concession des chemins de fer de Charleroi à Wavre et de Wavre à Louvain et de leurs embranchements, conformément à la convention conclue le 18 février 1852 entre l'État et MM. Spitaels, Dupont, Demanet et Stoclet, convention que nous avons rapportée ci-dessus en substance.

B. Du droit de préférence qui leur a été accordé par le cahier des charges de la concession, pour l'établissement de tous les

embranchements, et spécialement ceux destinés à relier à ces chemins les établissements industriels et les exploitations des mines.

*C.* Des terrains acquis, des sommes payées sur les acquisitions faites, des approvisionnements effectués, des travaux exécutés, du matériel, et généralement de tous les objets, tant mobiliers qu'immobiliers, qui ont été cédés aux comparants par l'État belge, aux termes de la convention précitée.

*D.* De la partie restant disponible dans les caisses de l'État du cautionnement de Louvain à la Sambre.

*E.* Des études, plans et devis desdits chemins de fer.

Pour prix de ces apports et des engagements contractés par M. Dupont, pour la construction des chemins de fer, engagements que la société se réservait d'accepter ou de refuser, les contractants reçurent 4,000 actions de capital (de 500 francs) exemptes de versements et ne participant aux bénéfices qu'après paiement des intérêts des obligations et des actions garanties, et de l'amortissement annuel des obligations.

La Société générale, intervenant à son tour, garantit l'émission et la souscription des 9,000 actions (de 500 francs) garanties.

Le montant des obligations émises ne pouvait dépasser 2,500,000 francs.

La Société générale faisait l'avance du cautionnement exigé (500,000 francs).

Elle bonifia l'intérêt de 4 1/2 p. c., pendant deux ans et demi, sur les actions garanties et les actions émises.

Pour prix de ces garanties et apports, la Société générale reçut 800 actions garanties de 500 francs chacune (400,000 francs).

Pour satisfaire à ces conditions, construire et exploiter les lignes, voici les prévisions financières qui avaient été primitivement statuées.

Le contrat de société porte qu'il sera créé :

1° 4,000 actions de capital de 500 francs chacune, non garanties et dispensées de tous versements; ce sont ces actions qui ont servi à payer l'apport social;

2° 9,000 actions de 500 francs garanties; c'est sur cette émission que sont prélevées les 800 actions allouées à la Société générale;

3° 2,500 obligations de 1,000 francs chacune, rapportant 4 1/2 p. c. garantis;

4° En outre, l'assemblée générale des actionnaires a le pouvoir d'ordonner l'émission de 4,500,000 francs, soit en actions, soit en obligations;

5° L'arrêté royal du 18 décembre 1854, autorise la société à contracter un emprunt à primes, dont les obligations sont de 500 francs, jouissant d'un intérêt de 4 p. c., d'un amortissement de 1 p. c.; en outre, chaque semestre, deux obligations désignées par le sort sont remboursées par 2,000 francs, les autres obligations sorties sont remboursées par 600 francs. Le montant de cet emprunt est de 2,400,000 francs;

6° Des dispositions additionnelles introduites aux statuts, en date du 13 octobre 1856, autorisent des nouvelles émissions et conversions de titres dont la société a profité suivant que ses besoins l'ont exigé.

La garantie dont il est fait mention ci-dessus, est spécifiée par l'art. 16 du contrat, qui porte que les bénéfices de la société, déduction des frais et charges, sont répartis dans l'ordre suivant :

1° La somme de 540,000 francs garantie par l'État, est affectée au service des intérêts et de l'amortissement jusqu'à due concurrence des actions ou obligations émises avec cette garantie;

2° La somme nécessaire au service des intérêts et de l'amortissement des obligations;

3° La somme nécessaire au service des intérêts à 4 1/2 p. c. de toutes les actions de capital;

4° Le surplus sera payé en dividendes.

Par arrêté royal du 23 décembre 1852, la compagnie a été déclarée concessionnaire de divers embranchements industriels se dirigeant vers les exploitations, aux environs de Charleroi; la

longueur de l'ensemble des lignes construites et les dates de leurs inaugurations, sont renseignées dans la liste suivante :

**Liste des inaugurations.**

1855, février	12. Louvain à Wavre. . . . .	.kil.	23
— juillet	4. Gilly à Jumet . . . . .		8
— août	14. Court-Saint-Étienne à Wavre . . . . .		8
— —	23. Court-Saint-Étienne à Charleroi . . . . .		34
	Embranchement du canal de Louvain. . . . .		1
	Longueur totale. . . . .	.kil.	74

Cette ligne ayant été ouverte en 1855, assez tard dans l'année, nous n'avons pas compris dans le tableau suivant, relatif aux faits de l'exploitation, les quelques mois de cet exercice; seulement nous disons, à titre de renseignement, que pendant cette période les recettes ne couvrirent pas les dépenses, et que l'État, en vertu de la garantie d'intérêt, versa 86,103 francs dans la caisse de la compagnie.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Charleroi à Louvain.**

ANNÉES.	LON- GUEUR exploit- tée.  KILOM.	Capital.  FR.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État.  FR.	Produit garantie comprise.  FR.	DIVI- DENDE.  FR.
			Recette.  FR.	Dépense.  FR.	Produit net.  FR.			
1856.	74	15,646,750	898,174	868,911	829,263	340,000	369,263	22.50
1857.	74	17,053,939	1,386,096	845,950	542,146	0	542,146	22.50
1858.	74	17,677,397	1,563,975	822,015	741,960	0	741,960	22.50

Après ces trois années et quelques mois d'exploitation, la ligne de Charleroi à Louvain a fait partie d'une combinaison nouvelle, résultant de la fusion de cette ligne avec celle de Morialmé à Châtelaineau. La société ainsi créée prit la dénomination d'*Est-belge*, dont nous aurons à continuer l'historique, après

avoir fait celui de la ligne de Morialmé à Châtelineau, qui fait aussi partie intégrante de la nouvelle compagnie. Toutefois, nous croyons utile de donner ici le capital de la compagnie de Charleroi à Louvain, tel qu'il fut admis dans le contrat de fusion.

*Inventaire au 31 décembre 1858.*

11,328 actions garanties, à 4 1/2 p. c. . . . .	fr.	5,664,000
1,050 obligations de 1,000 francs, intérêts 4 1/2 p. c., garanties . . . . .		1,050,000
14,736 obligations de 500 francs, convertibles en actions . . . . .		5,868,000
4,233 obligations à primes . . . . .		2,116,500
4,000 actions de capital. . . . .		mémoire
Dettes et fonds de roulement. . . . .		1,479,079

Ensemble. . . . fr. 15,877,579

Les deux millions d'actions de capital, portées ci-dessus pour mémoire, n'ont été admis dans la nouvelle société qu'avec une réduction de 10 p. c., soit . . . . . 1,800,000

Apport admis dans la nouvelle société. . . . fr. 17,677,579

La route est construite à simple voie; en comparant sa longueur, 74 kilomètres, au prix de construction ci-dessus, on trouve que son coût kilométrique s'élève, en nombre rond, à 240,000 francs, matériel compris.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Charleroi à Louvain.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KILOM.	COUT kilométrique.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1856. . . .	74	211,442	33	32	1	0.97	0.2
1857. . . .	74	230,458	51	34	20	0.60	3.2
1858. . . .	74	238,886	58	30	28	0.52	4.2

Ces chiffres constatent un rapide développement de l'activité industrielle : la recette de 53 francs par jour-kilomètre en 1856, se trouve en 1858, à la fin du troisième exercice annuel, portée à 58 francs, c'est-à-dire presque le double. Les frais d'exploitation, au lieu de suivre une progression analogue, vont au contraire en décroissant ; la différence entre les recettes et les dépenses formant le produit net s'accroît donc dans une énorme proportion, indiquée par la sixième colonne. Le revenu des capitaux suit naturellement une marche analogue à celle des bénéfices nets ; aussi arrive-t-il qu'au lieu de deux dixièmes pour cent que l'on obtenait en 1856, le produit s'élevait à 4,2 p. c. en 1858 ; la garantie de l'État n'a été réclamée qu'en 1858, depuis la compagnie a vécu sans subsides.

#### **Morialmé à Châtelineau.**

Lorsqu'en 1845 existait dans toute sa force la fièvre des chemins de fer, il avait été conçu pour l'Entre-Sambre-et-Meuse, deux projets ; l'un, par De Puydt et consorts, partait de Marchienne-au-Pont et se rendait à Couvin et à Vireux (France) ; c'est celui qui prit la dénomination de l'Entre-Sambre-et-Meuse dont nous avons déjà fait l'historique ; l'autre chemin, beaucoup moins étendu, avait été conçu par l'ingénieur Splingard ; il partait de Châtelineau, remontait la vallée d'Acoz et aboutissait à Morialmé, centre important d'extraction de minerais de fer ; c'était, comme l'on voit, un chemin de fer tout industriel, qui eût fait concurrence à celui d'Entre-Sambre-et-Meuse. Afin de prévenir cette circonstance fâcheuse, des arrangements particuliers intervinrent entre l'auteur de cette ligne et la compagnie, au moyen desquels celle-ci sollicita et obtint la concession du chemin de fer de Florennes à la Meuse et d'Oret à la Sambre, décrétée par la loi du 7 mars 1845, et sanctionnée par arrêté royal du 1<sup>er</sup> mars 1846 (*Moniteur* du 11 mars).

La société de Sambre-et-Meuse, satisfaite d'avoir éteint toute concurrence, ne songea pas à exécuter ce travail, et le 31 janvier 1852, le gouvernement acceptait la renonciation de la compagnie à cette concession.

La concession abandonnée fut reprise le 23 juin 1853, par MM. de Dorlodot-Hoyoux et Ferdinand Spitaels, laquelle reprise fut approuvée par arrêté royal du 6 juillet (*Moniteur* du 8 juillet 1853). Cette concession avait un caractère provisoire qui fut rendu définitif par l'arrêté royal du 24 août 1853.

La concession étant devenue définitive, il fut créé, à la date du 31 août 1853, une société anonyme, approuvée par arrêté royal du 10 septembre suivant (*Moniteur* du 31 septembre 1853), à laquelle les concessionnaires firent apport de tous leurs droits moyennant 400 actions de jouissance exemptes de versements, mais n'étant productives qu'après l'intérêt à 5 p. c. des actions et obligations, ainsi que l'amortissement annuel de ces dernières.

Afin d'obtenir cet avantage, les concessionnaires s'engageaient par contrat à prendre 660 actions au pair.

La Société générale intervint à son tour et prit à sa charge, moyennant le capital social, la construction de la route à forfait et la fourniture d'un matériel roulant estimé à 367,200 francs.

Le capital prévu par l'acte de société, pour satisfaire à ces exigences, se composait de 2,500,000 francs, divisés en 5,000 actions de 500 francs.

La société avait en outre le droit de créer des actions ou des obligations pour une somme de 500,000 francs, destinée à établir de nouveaux embranchements lorsque la nécessité en serait reconnue. Ces obligations furent émises en 1856; elles étaient productives d'intérêt à 5 p. c., remboursables par la voie du sort, et en outre convertibles en actions de la société pendant cinq ans, à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1856.

La longueur de ce chemin est de 20 kilomètres; son inauguration a eu lieu le 14 juin 1855.

Le tableau suivant est relatif à son exploitation.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Morialmé à Châtelineau.**

ANNÉES.	LONGUEUR	COUT de construction.	EXPLOITATION		
	EXPLOITÉE.		Recette.	Dépense.	Produit net.
	KILOM.	FR.	FR.	FR.	FR.
1856. . . .	20	3,039,158	241,872	225,699	18,173
1857. . . .	20	3,155,380	291,530	216,417	75,113
1858. . . .	20	3,276,804	373,073	236,815	136,256

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Morialmé à Châtelineau.*

ANNÉES.	LONGUEUR	COUT kilométrique.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
	moyenne EXPLOITÉE.		Recette.	Dépense.	Produit net.		
	KILOM.	FR.	FR.	FR.	FR.		
1856. . . .	20	151,958	33	31	2	0.93	0.5
1857. . . .	20	157,769	40	30	10	0.74	2.4
1858. . . .	20	163,840	51	32	19	0.63	4.1

Le trafic de cette ligne a été en augmentant, tandis que les dépenses sont restées à peu près stationnaires; le résultat de ces circonstances a été une grande amélioration dans les produits nets et, comme conséquence, un changement très-avantageux pour les capitaux employés dans cette entreprise, puisqu'en 1856 ils ne rapportaient que 1/2 p. c., tandis qu'en 1858 ils ont eu au delà de 4 p. c. à se partager.

A la fin de l'exploitation que nous venons d'analyser, ce chemin de fer s'est fusionné avec celui de Charleroi à Louvain pour

former l'Est-belge; nous terminons ce qui est relatif à son existence momentanée par l'établissement du capital pour lequel il est entré dans la fusion.

*Inventaire au 31 décembre 1858.*

5,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	2,500,000
1,000 obligations de 500 francs, à 5 p. c. d'intérêt, convertibles en actions . . . . .		500,000
Dette de la société. . . . .		226,804
400 actions de 500 francs, dites de jouissance . . . . .		mémoire
	fr.	3,226,804
Dans la fusion, les 400 actions de jouissance n'ont été admises que pour le quart de leur valeur nominale, soit . . . . .		50,000
Apport admis dans la nouvelle société. . . . .	fr.	3,276,804

Cette somme, ayant été dépensée pour construire 20 kilomètres de ligne à simple voie, fait ressortir le coût moyen du kilomètre à 163,840 francs.

**Est-Belge.**

La *Société anonyme des chemins de fer de l'Est-belge* est le résultat de la fusion des deux compagnies anonymes dont nous venons de retracer l'histoire; cette fusion a donné lieu à un nouvel acte de société, qui a été passé le 23 mars 1859, et approuvé par arrêté royal du 31 mars 1859 (*Moniteur* du 3 avril).

Dans la nouvelle société, chacune des anciennes fait apport de son avoir tant actif que passif, et reste obligée au paiement des emprunts et des dettes mentionnées à leurs bilans respectifs du 31 décembre 1858.

Les conditions de cet apport sont fort simples, la nouvelle société crée un fonds social se composant de :

60,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	30,000,000
4,495 obligations de 500 francs, remboursables à primes et qui peuvent être converties en actions au pair. . . . .		2,247,500
Ensemble. . . . .	fr.	32,247,500

Ce capital est destiné à échanger au pair les anciennes actions et obligations des deux sociétés, à l'exception, toutefois, des actions dites de capital qui ont servi à payer les apports.

Néanmoins ces actions de capital peuvent aussi être échangées contre des titres nouveaux, mais à la condition que les 400 actions de jouissance de Châtelineau à Morialmé seront réduites à 25 p. c. de leur valeur nominale, c'est-à-dire à 50,000 francs.

Les 4,000 actions de capital de Charleroi à Louvain subiront une réduction de 10 p. c., c'est-à-dire seront réduites à 1,800,000 francs.

D'après ces dispositions, les apports se soldent comme suit :

Charleroi à Louvain. . . . .	fr.	17,677,579
Morialmé à Châtelineau. . . . .		3,276,804
		<hr/>
Total. . . . .	fr.	20,954,380

Immédiatement après la fusion, il y avait en circulation des titres divers en assez grand nombre et résultant de dispositions contractuelles; en voici la désignation :

- Actions de l'Est-belge;
- Actions garanties de Charleroi à Louvain, 4 1/2 p. c. d'intérêt;
- Actions de Morialmé à Châtelineau, 5 p. c.;
- Actions de capital non garanties (Charleroi à Louvain), réduites de 10 p. c. sur leur valeur nominale;
- Actions de jouissance (Morialmé à Châtelineau), réduites de 75 p. c. de leur valeur nominale;
- Obligations de 1,000 francs, 4 1/2 p. c., garanties (Charleroi à Louvain);
- Obligations de 500 francs convertibles en actions (Charleroi à Louvain);
- Obligations à primes (Charleroi à Louvain);
- Obligations de 500 francs, intérêts 5 p. c., convertibles en actions de Morialmé à Châtelineau;
- Obligations de 500 francs Est-belge.

Par suite de la fusion, une partie de ces titres a été retirée de la circulation. La société de l'Est-belge n'a plus que cinq espèces de titres, savoir :

- 1° Actions de l'Est-belge;
- 2° Actions garanties de Charleroi à Louvain, 4 1/2 p. c. d'intérêt;
- 3° Obligations de 1,000 francs, 4 1/2 p. c. d'intérêt (Charleroi à Louvain);
- 4° Obligations de 500 francs convertibles en actions (Charleroi à Louvain);
- 5° Obligations à primes (Charleroi à Louvain).

Et encore, sauf les catégories nos 1 et 5, les autres n'ont qu'une existence transitoire, et le nombre de titres en est peu considérable.

Le contrat de la compagnie de l'Est-belge a été établi par voie de modifications statutaires introduites dans le contrat primitif de Charleroi à Louvain, dont toutes les stipulations qui pouvaient subsister après la fusion ont été conservées.

La différence entre le capital social, 32 millions en nombres ronds et l'apport 21 millions, laissait un capital disponible d'environ 11 millions pour entreprendre de nouveaux travaux.

Une partie de ces 11 millions d'actions a été conservée dans le portefeuille de la compagnie, et au 31 décembre 1861, il restait disponible 21,493 actions, soit 10,596,500 francs.

Dans l'assemblée générale des actionnaires tenue le 7 mai 1862, il fut adopté diverses modifications aux statuts, entre autres : « L'assemblée générale pourra autoriser le conseil à substituer des obligations aux actions restant à émettre. »

Conformément à cette disposition, approuvée par arrêté royal du 23 mai 1862 (*Moniteur* du 29 mai), l'assemblée a autorisé l'émission de 20,000 obligations au capital nominal de 500 fr., produisant 3 p. c. d'intérêt, payable par semestre.

Depuis la réunion des deux compagnies, l'administration de l'Est-belge n'est pas restée inactive, et le réseau s'est développé par l'adjonction des nouvelles concessions qui suivent.

L'arrêté royal du 12 mai 1859 accorde à la compagnie un embranchement long de 5 kilomètres, de Lodelinsart à Châtelineau; ce tronçon complète la jonction des deux anciennes exploitations qui, par leur réunion, ont constitué l'Est-belge.

Le même arrêté octroyait en outre un embranchement industriel vers Couillet et Montigny, longueur 2 kilomètres.

Une autre concession, beaucoup plus étendue, était déjà sollicitée par la société de Morialmé à Châtelineau; c'est le prolongement de cette ligne vers la frontière française à Givet. Cette concession fut obtenue par l'Est-belge, suivant convention avec le ministre en date du 29 avril 1860; l'arrêté royal qui sanctionne cette concession est du 5 août 1860; la longueur du railway de Châtelineau à Givet sera de 50 kilomètres environ. Pour faciliter l'exécution de cette concession et la rendre plus fructueuse, il est intervenu, en date du 14 janvier 1860, une convention entre l'Est-belge et la compagnie française des Ardennes, dont voici les principales stipulations.

La compagnie des Ardennes exécute la partie de la ligne comprise entre Givet et la frontière belge à Doissche.

Elle est intervenue dans la partie belge pour 2,000,000 de fr., pour lesquels elle a reçu 4,000 actions de l'Est-belge. Et, afin de faciliter les relations de service entre ses lignes et le réseau de l'Est-belge, une convention a réglé tout ce qui concerne la circulation du matériel sur les deux lignes et a fixé des tarifs avantageux pour certains transports.

En outre des lignes que nous venons d'énumérer et dont la concession a été octroyée à la compagnie, elle a passé un contrat pour exploiter, d'une part, la ligne de Louvain à Herenthals, 37 kilomètres, concédée à la compagnie du Nord de la Belgique, et d'autre part, la section d'Aerschot à Diest, 17 kilomètres, que l'État construira.

Les conditions auxquelles cette exploitation devra se faire, sont fixées par une convention en date du 7 août 1860, intervenue entre l'État, la société de l'Est-belge et M. J.-R. Bischoffsheim,

cessionnaire primitif de la ligne de Louvain à Herenthals. Par suite de cette convention, la société de l'Est-belge exploite la ligne de Louvain à Herenthals, moyennant une redevance variable suivant la recette; mais la somme à payer ne peut, en aucun cas, être inférieure à 5,325 francs annuellement par kilomètre.

Sur l'embranchement d'Aerschot à Diest, à construire par l'État, la compagnie prélèvera sur les recettes 5,000 francs par kilomètre, les 5,000 francs suivants sont attribués à l'État; au delà de 10,000 francs, la compagnie exploite à raison de 50 p. c. de la recette brute.

Le capital affecté à la construction et l'exploitation de ces diverses lignes et d'autres à construire, se trouvait représenté de la manière suivante au 1<sup>er</sup> janvier 1862 :

56,719 actions de l'Est-Belge . . . . .	fr.	28,359,500
444 actions garanties à 4 1/2 p. c. (Charleroi à Louvain) . . . . .		222,000
4,495 obligations à 4 p. c. et à primes . . . . .		2,247,500
1,026 obligations garanties à 4 1/2 p. c. (Charleroi-Louvain) . . . . .		1,026,000
785 obligations convertibles à 5 p. c. (Charleroi-Louvain). . . . .		392,500
		<hr/>
Capital social. . . . .	fr.	32,247,500

On évalue à la somme de 28 millions la dépense de construction des lignes existantes ou en cours d'exécution, et qui sont :

Châtelineau à Givet . . . . .	.kil.	50
Jonction Lodelinsart à Châtelineau . . . . .		5
Embranchements industriels . . . . .		9
Charleroi à Louvain . . . . .		66
		<hr/>
Concessions faites à la compagnie. . . . .	.kil.	130

La compagnie exploitera les sections à construire par l'État et par le Nord de la Belgique, savoir :

Louvain à Herenthals par Aerschot . . . . .		37
Aerschot à Diest . . . . .		17
		<hr/>
Total de l'exploitation. . . . .	.kil.	184

Pour déterminer le coût kilométrique, nous avons supputé quel est le montant des sommes employées, en déduisant du capital social les valeurs en portefeuille et en divisant la différence par le nombre de kilomètres construits. C'est ainsi que nous trouvons :

1859. Capital social . . . . .	fr.	20,121,000
— Portefeuille . . . . .		405,500
		<hr/>
	Coût de 97 kilomètres . . . . .	fr. 19,715,500
	Coût kilométrique. . . . .	fr. 203,252
		<hr/> <hr/>
1860. Capital social . . . . .	fr.	32,230,000
— Portefeuille . . . . .		11,962,500
		<hr/>
	Coût de 97 kilomètres . . . . .	fr. 20,267,500
	Coût kilométrique. . . . .	fr. 208,943
		<hr/> <hr/>
1864. Capital social . . . . .	fr.	32,247,500
— Portefeuille . . . . .		10,742,000
		<hr/>
	Coût de 97 kilomètres . . . . .	fr. 21,505,500
	Coût kilométrique. . . . .	fr. 221,706
		<hr/> <hr/>

Ce prix comprend le matériel d'exploitation qui est considérable et dont voici l'inventaire sommaire :

27 locomotives et 21 tenders . . . . .	fr.	1,792,420
33 voitures de voyageurs . . . . .	}	2,803,467
16 fourgons de bagages . . . . .		
1,215 wagons à marchandises d'un tonnage de 8,365 tonnes . . . . .		
		<hr/>
	Ensemble matériel roulant. . . . .	fr. 4,595,887
	Soit par kilomètre exploité . . . . .	58,000

L'embranchement de Lodelinsart à Châtelineau, qui doit servir à rejoindre les sections provenant des anciennes compagnies de Louvain à Charleroi et de Châtelineau à Morialmé, a été terminé au commencement de 1862.

La ligne de Morialmé à Givet, qui réunit l'Est-belge au chemin français des Ardennes, a été mise en exploitation à partir du 1<sup>er</sup> juin 1862.

Les sommes payées par le gouvernement aux compagnies, à

titre de minimum d'intérêt, ne sont considérées que comme des avances qui doivent faire retour au gouvernement, dans le cas où une meilleure fortune de la compagnie lui procurerait des bénéfices annuels.

Ce cas s'est présenté pour l'Est-belge, qui, ayant reçu pendant les années 1855 et 1856 une somme de 426,301 francs, doit actuellement en faire la restitution, puisque cette compagnie accuse un bénéfice annuel.

Pour arriver à cette liquidation sans obérer les ressources de la compagnie, il est intervenu récemment une convention avec l'État en vertu de laquelle la compagnie payera par an 40,000 francs, jusqu'à l'entier remboursement de la somme reçue sans intérêts. Le premier payement a été effectué en 1861.

Nous avons rapporté, au commencement de cette notice historique, les résultats de l'exploitation des compagnies de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau, jusqu'à l'instant de leur fusion pour former l'Est-belge, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1858; nous n'avons donc plus, pour compléter ce travail, qu'à constater les résultats des exercices suivants; nous les consignons ici :

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de l'Est-belge.**

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE. KILOM.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.			DIVIDENDE par action de 500 fr. FR.
			Recette.	Dépense.	Produit net.	
			FR.	FR.	FR.	
1859 . .	97	19,715,500	2,083,633	1,085,381	998,252	25
1860 . .	97	20,267,500	2,098,381	1,210,576	887,805	25
1861 . .	97	21,505,500	2,190,987	1,179,574	1,011,413	25

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de l'Est-belge.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.		
1859 . . . .	97	203,252	59	31	28	0.50	5.06
1860 . . . .	97	208,943	60	34	26	0.57	4.38
1861 . . . .	97	221,706	62	33	29	0.54	4.70

Le produit brut de 60 francs environ que renseigne ce tableau, par jour et par kilomètre, prouve que ce chemin est déjà dans de bonnes conditions commerciales, qui seront incontestablement améliorées par suite de la jonction du chemin de l'Est-belge avec le réseau français par Givet.

Ses frais d'exploitation ne présentent rien d'anormal et le produit des capitaux ne s'écarte guère de 5 p. c.

## CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

---

Ce chemin de fer, qui a son origine à Mariembourg, se termine aujourd'hui brusquement à Momignies ; mais il est destiné à être prolongé du côté de la France, à dépasser la frontière et, se dirigeant par Hirson, Vervins, Laon, à aboutir à Soissons, l'une des stations de la ligne de Paris à Reims. Lorsque ce projet, dont l'exécution est décrétée par le gouvernement français, aura reçu son exécution, la ligne de Chimay deviendra l'une des sections d'une ligne internationale importante, destinée à conduire à Paris, par le trajet le plus direct, le produit des forêts et des mines nombreuses de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Il est facile de prévoir qu'une petite ligne isolée, se terminant brusquement à une impasse, ne doit pas donner lieu à des transports importants ; heureusement , pour l'avenir de cette compagnie, qu'une stricte économie a présidé à sa construction, ce que démontre son coût kilométrique , qui dépasse de peu 100,000 francs ; c'est là une circonstance que nous nous plaisons à faire ressortir et qui aura une importance notable sur l'avenir de cette compagnie.

La concession a été sollicitée et obtenue par M. le prince de Chimay et consorts, en vertu de la loi du 28 mai 1856, insérée au *Moniteur* du 3 juin suivant ; les clauses et conditions auxquelles

la concession a été accordée sont, sous la date du 24 juillet, insérées au contrat provisoire passé avec le ministre des travaux publics et sanctionnées par l'arrêté royal du 31 juillet 1856 (voir *Moniteur* du 5 août suivant).

Munis de cette concession, MM. le prince de Chimay, le duc de Noailles et le baron Seillière, ont fait apport de leurs droits à une société anonyme sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Mariembourg à Chimay*; cet acte est du 6 septembre 1856, approuvé par arrêté royal du 16 du même mois (*Moniteur* du 19 septembre).

Indépendamment de l'apport de la concession, M. Leborgne, entrepreneur, se chargeait à forfait, pour le montant du capital social, de la construction de la ligne et de son matériel roulant, ainsi que du service des intérêts pendant la construction, et de l'exploitation pendant six semaines après la réception définitive.

Le fonds social primitif se composait de :

2,200 actions de 500 francs chacune . . . . . fr.	1,100,000
1,667 obligations au capital nominal de 500 francs, à l'intérêt annuel de 3 p. c., émises à 300 francs . . . . .	500,000
	<hr/>
Ensemble. . . . fr.	1,600,000

Les obligations seront remboursées au pair en 75 ans, moyennant une allocation annuelle de 28,000 francs pour service des intérêts et de l'amortissement; en cas d'insuffisance, la compagnie avait la faculté d'émettre pour 400,000 francs d'actions ou d'obligations.

La compagnie française des Ardennes a souscrit pour 500,000 francs d'actions dans cette entreprise.

Par suite de modifications apportées aux statuts par acte du 8 août 1857, approuvé le 31 du même mois (*Moniteur* du 6 septembre 1857), la compagnie, dont la dénomination fut changée en celle de : *Société du chemin de fer de Chimay*, fut autorisée à émettre :

1,600 actions nouvelles de 500 francs . . . . .	fr.	800,000
1,333 obligations dites de deuxième série, jouissant de droits semblables à ceux de la première émission, ci . . . . .		<u>400,000</u>
Ensemble. . . . .	fr.	1,200,000

La somme affectée aux intérêts et à l'amortissement fut augmentée d'un chiffre annuel de 22,500 francs.

La ligne a été construite à simple voie, mais les terrains sont acquis et les travaux d'art exécutés en prévision du placement d'une seconde voie; pendant les deux premières années d'exploitation, la traction s'est opérée par les locomotives de l'Entre-Sambre-et-Meuse, moyennant une location de 20,000 francs par an; depuis, la compagnie a fait l'acquisition de trois locomotives, construites d'après le système nouveau de chauffage au charbon cru.

#### Liste des inaugurations.

1858, octobre	15. Mariembourg à Chimay. . . . .	.kil.	16
1859, novembre	8. Chimay à Momignies, frontière . . . . .		<u>14</u>
	Ensemble. . . . .	.kil.	30

La construction de ces 30 kilomètres a exigé une somme de 3,417,726 francs, à la date du 31 décembre 1861, ce qui porte le coût kilométrique à 113,924 francs, matériel compris. Ce prix d'établissement est peu élevé, surtout si l'on fait attention aux difficultés de construction que présentait cette ligne. Parmi les travaux d'art, se trouve un viaduc sur la vallée de la Blanche, ayant une longueur de 140 mètres, en huit arches ayant 27 mètres de hauteur.

#### Composition du capital social.

3,800 actions de 500 francs . . . . .	fr.	1,900,000
1,655 obligations 1 <sup>re</sup> série à 300 francs . . . . .		496,500
1,324 obligations 2 <sup>e</sup> série — . . . . .		397,200
1,324 — 3 <sup>e</sup> série — . . . . .		397,200
2,333 — 4 <sup>e</sup> série — . . . . .		699,900
18 obligations amorties à 500 francs. . . . .		<u>9,000</u>
Ensemble. . . . .	fr.	3,899,800

C'est sur ce capital qu'ont été prélevés les 3,417,726 francs dépensés jusqu'ici pour la construction.

Voici quelles sont les données relatives à l'exploitation de cette ligne :

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Chimay.**

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE. FR.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.			PRODUIT des actions.
			Recette.	Dépense.	Produit net.	
			FR.	FR.	FR.	
1858 (1).	46	1,600,400	49,841	46,790	(1) 3,051	0
1859. . .	46	1,600,400	105,781	95,159	10,622	0
1860. . .	30	3,195,700	139,028	142,384	—3,356	0
1861. . .	30	3,417,726	191,513	140,259	51,513	0

Les résultats de l'exercice 1861 présentent, sur ceux des années antérieures, un progrès très-marqué.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Chimay.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1858. . . .	46	400,000	46	43	2	0.84	0.19
1859. . . .	46	400,000	18	46	2	0.89	0.66
1860. . . .	30	406,523	43	43	0	1.02	0
1861. . . .	30	413,924	18	43	5	0.73	1.54

(1) Pour 78 jours.

Le mouvement commercial est encore peu développé sur ce chemin de fer, puisqu'il n'atteint que 16 à 18 francs. Une recette aussi faible est absorbée en grande partie par les frais d'exploitation. Les recettes s'améliorant, le coût kilométrique très-bas influera beaucoup sur le rendement des capitaux employés dans cette entreprise.

---

## CHEMIN DE HAINAUT-FLANDRES.

---

Les Flandres sont un pays essentiellement agricole, manufacturier et commercial, dépourvu de tous produits minéraux ; ces provinces doivent tirer leurs matières premières, soit des ports de mer, soit des contrées où on les extrait ; or, le Hainaut est une de ces localités favorisées de la nature qui fournissent, indépendamment des fruits de la surface, de nombreux produits minéraux, parmi les plus importants desquels se trouvent la houille, le fer, les pierres de taille, la chaux, etc.

Pour peu que l'on rapproche ces circonstances, on en conclut qu'une ligne ferrée du Hainaut aux Flandres, serait une construction éminemment utile ; aussi cette conséquence a-t-elle été mise en lumière dès les premiers commencements des chemins belges, et de nombreux projets ont été conçus. Parmi les diverses combinaisons faites dans cet ordre d'idées, il y avait deux projets, partant tous deux de Saint-Ghislain, l'un des centres houillers les plus importants, et aboutissant tous deux à Gand ; la différence des deux tracés consistait en ce que l'un était direct, tandis que l'autre recherchait plus spécialement à desservir les populations des localités intermédiaires. Une polémique assez longue s'éta-

blit sur le mérite respectif de ces tracés : les auteurs finirent par s'accorder, et la demande en concession ne fut plus poursuivie que par une seule compagnie.

La loi du 28 août 1856 (*Moniteur* du 3 juin), sanctionnée par l'arrêté royal du 30 août 1856 (*Moniteur* du 4 septembre), concède un réseau composé de trois branches ayant une origine commune, qui est Saint-Ghislain, et aboutissant l'une à Audenarde, l'autre à Tournay, et la troisième à Ath ; les concessionnaires avaient un terme de trois années pour l'exécution de ces travaux.

Avant la mise en société, les concessionnaires firent l'acquisition du chemin de fer concédé d'Audenarde vers Gand, pour en faire apport avec les lignes qui leur avaient été octroyées directement.

Cette ligne d'Audenarde vers Gand, était un embranchement se détachant de la section de l'État de Gand à Courtrai, à la station de la Pinte, et se rendant à Audenarde.

La concession de cet embranchement remonte à l'année 1853, loi du 28 septembre, sanctionnée par arrêté royal du 27 octobre (*Moniteur* du 6 novembre 1853). L'État accordait un minimum d'intérêt de 72,000 francs par an.

Une société anonyme avait été formée et approuvée par arrêté royal du 14 juillet 1854 (*Moniteur* du 21 juillet même année), à l'effet de construire et exploiter cette ligne ferrée.

Ce sont les titres de propriété de cette société qui ont été acquis pour être joints à l'apport social.

Les concessionnaires ont constitué, sous les dates des 14 juillet et 29 décembre 1856, une société anonyme sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer Hainaut et Flandres*, dont les statuts ont été approuvés le 5 janvier 1857 (*Moniteur* du 7 janvier).

La compagnie d'Audenarde devenant superflue, sa dissolution fut prononcée en assemblée générale des actionnaires de Hainaut et Flandres, en date du 9 novembre 1857.

**Le capital social créé par les statuts est composé de :**

52,000 actions de 500 francs. . . . .	fr.	26,000,000
47,586 obligations de 500 francs chacune, rapportant un intérêt annuel de 15 francs, émises au taux de 290 francs . . . . .		13,800,000
Ensemble. . . . .		fr. 39,800,000

Les débuts financiers de cette société furent très-pénibles, les versements sur les actions ne se firent qu'imparfaitement, les difficultés augmentant à mesure de chaque appel nouveau ; ces circonstances firent retarder l'exécution de ce réseau, dont la construction paraît devoir se borner, provisoirement du moins, à la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand par Leuze, Renaix et Audenarde.

Jusqu'à présent, il n'a été versé que 300 francs par action d'une valeur nominale de 500 francs.

Les inaugurations des parties terminées ont eu lieu aux époques désignées ci-dessous :

**Liste des inaugurations.**

1857, juin	28.	Audenarde à la Pinte . . . . .	.kil.	18
1861, février	15.	Saint-Ghislain à Basècles . . . . .		18
— mai	21.	Basècles à Leuze . . . . .		8
— septembre	1.	Leuze à Audenarde . . . . .		32
		De la Pinte à Gand (ligne de l'État) . . . . .		9
		Distance de Saint-Ghislain à Gand . . . . .		<u>85</u>

La ligne entière de Saint-Ghislain à Gand s'est trouvée ainsi ouverte à la circulation depuis le mois de septembre 1861 ; quant à la construction des autres embranchements, ils paraissent indéfiniment ajournés. Voici les résolutions qui ont été prises à cet égard.

Une modification introduite aux statuts primitifs par acte du 19 avril 1858, approuvé par arrêté royal du 6 mai suivant, a permis de n'exécuter les lignes qu'à simple voie ; la conséquence de cette modification a été l'ajournement de l'émission d'une partie du capital, soit six millions de francs.

Le capital s'est donc trouvé réduit à :

45,500 actions de 500 francs . . . . .	fr.	22,750,000
38,104 obligations à 290 francs . . . . .		11,050,160
Ensemble. . . . .	fr.	33,800,160

Le 14 mai 1859, la société prit la résolution de concentrer tous ses efforts sur la construction de la ligne principale de Saint-Ghislain à Gand; les capitaux affectés à ce travail étaient de :

45,500 actions, dont 300 francs versés. . . . .	fr.	13,650,000
38,104 obligations à 290 francs. . . . .		11,050,160
Ensemble. . . . .	fr.	24,700,160

Au moyen de ce capital il a été construit 76 kilomètres, de Saint-Ghislain à la Pinte, ce qui fait ressortir le coût kilométrique à 325,000 francs pour une ligne à simple voie.

Dans la séance du 30 janvier 1861, l'assemblée avait décidé que la compagnie renoncerait à établir les embranchements qui lui ont été concédés, qu'elle se contenterait, au moins provisoirement, de la simple voie déjà construite, et en conséquence, que les actions seraient libérées par les 300 francs payés, en dispensant les porteurs du versement des 200 francs restants. Cette combinaison ne fut pas agréé par le gouvernement, de manière que cette résolution n'a qu'un effet provisoire.

La ligne de Saint-Ghislain à Gand est ouverte à la circulation depuis trop peu de temps pour que nous puissions noter utilement les résultats de l'exploitation.

## CHEMIN DE LANDEN A AIX-LA-CHAPELLE PAR MAESTRICHT.

---

Lorsque le gouvernement accorda la concession du chemin de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt, un droit de préférence fut inscrit dans le cahier des charges, concernant une ligne qui pourrait éventuellement être construite entre Hasselt et Maestricht.

Quelques années plus tard, en 1852, des propositions furent faites au gouvernement, d'une part, pour réunir Malines à Maestricht, ce qui complétait une ligne directe d'Ostende au Rhin; d'autre part, la compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht fit la proposition de prolonger sa voie ferrée par Diest et Aerschot jusqu'à Anvers; c'étaient là des projets très-rationnellement établis, et nul doute que, si ces travaux eussent été mis à exécution, ils auraient contribué au développement de la puissance commerciale du pays, en servant de ligne de transit entre les ports belges et l'Allemagne. Mais il n'en fut rien, et les demandeurs en concession furent évincés; ce fut une faute d'autant plus regrettable, que la combinaison qui fut substituée à celle que nous venons d'indiquer, n'a produit que les fâcheuses déceptions que nous aurons à décrire dans cet historique.

La raison qui empêcha le gouvernement d'octroyer ces utiles

travaux, c'est qu'il exploitait un chemin de fer d'Anvers au Rhin par Liège, et qu'il craignait qu'une ligne notablement plus courte ne lui enlevât la majeure partie de ses transports.

Ces idées de concurrence mesquine ont fait place maintenant à un système plus large. Le gouvernement craint moins de perdre la recette du transport de quelques marchandises, pourvu que le pays recueille les fruits d'un commerce international plus étendu; c'est un progrès dont on ne saurait trop le féliciter, surtout dans un moment où les divers peuples se disputent avec ardeur le transit des hommes et des choses, en créant des voies de transport aussi directes que possibles.

Quoi qu'il en soit, c'est sous l'empire des idées qui régnaient à cette époque, qu'eut lieu une convention provisoire dans laquelle entrèrent le gouvernement belge et deux compagnies préexistantes, savoir : celle de Tournay à Jurbise (belge), celle de Maestricht à Aix-la-Chapelle (prussienne). Nous avons rapporté cette convention en détail, lorsque nous avons fait l'histoire du chemin de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt. (Page 90).

Cette convention provisoire remonte au 3 mai 1853; parmi les clauses se trouve la concession, faite à la société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, d'un chemin de fer de Hasselt à la frontière belge, direction de Maestricht. La loi du 24 juin 1853 (*Moniteur* du 1<sup>er</sup> juillet) autorise cette concession, et l'arrêté royal du 10 septembre même année la sanctionne, sauf quelques modifications apportées par la loi que nous venons de citer.

Nous avons déjà dit que la compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht est d'origine étrangère; elle a été constituée à Maestricht, le 21 juillet 1845, sous le nom de *Aaken-Maastrichtsche spoorweg maatschappij*, en vertu de l'autorisation du roi des Pays-Bas, en date du 4 septembre 1845, et à Aix-la-Chapelle, sous la dénomination de *Achen-Maastrichter-Eisenbahn-Gesellschaft*, en vertu de l'autorisation du roi de Prusse, en date du 30 janvier 1846; cette dernière autorisation a été subordon-

née à quelques conditions pour la mettre en harmonie avec les lois prussiennes. Enfin, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht*, cette société a obtenu existence légale en Belgique, conformément aux statuts contenus dans l'acte du 22 septembre 1853, approuvé par arrêté royal du 17 octobre 1853 (*Moniteur* du 20 même mois).

L'arrêté du 22 septembre 1853 précité, reconnaît à cette société le droit d'exploiter :

- 1° Le chemin de fer de Landen à Hasselt ;
- 2° Le chemin de fer de Hasselt à la frontière du duché de Limbourg vers Maestricht ;
- 3° Le gouvernement des Pays-Bas a accordé la concession depuis la station de Maestricht jusqu'à la frontière belge ;
- 4° La compagnie était déjà en possession du chemin de fer exploité de Maestricht à Aix-la-Chapelle, dont les trois sections que nous avons énumérées forment une extension.

L'histoire de cette compagnie présente une suite non interrompue de déceptions ; la première mention que l'on trouve de la ligne remonte à l'année 1842 ; le 3 mai, une demande fut adressée au gouvernement néerlandais, mais elle fut rejetée par la législature. En 1844, le projet fut repris par un comité qui voyait une opération lucrative à réunir deux villes de plus de 90,000 habitants, par un chemin traversant une contrée fertile et populeuse ; le gouvernement et les chambres accordèrent à la nouvelle compagnie le produit des houillères de Rurchrath. Mais à peine avait-elle réuni une partie de son capital et commencé les travaux, qu'éclatèrent les événements de 1848 ; les versements ne furent plus effectués et les travaux durent cesser ; il fallut un procès pour obliger les actionnaires à remplir les engagements qu'ils avaient contractés.

Ces premières difficultés vaincues, la société conçut l'espoir de joindre sa ligne au réseau belge et de compléter, à travers ce pays, une ligne d'une importance majeure qui eût réuni le plus directement possible Anvers au Rhin ; cet espoir fut déçu, et la

ligne dans cette direction dut s'arrêter à Hasselt, avec un retour d'équerre de Hasselt à Landen, combinaison insignifiante, nous dirons même malheureuse et peu susceptible d'un bon produit financier; mais la compagnie dut s'incliner devant cette force majeure.

Le réseau peu lucratif dont la compagnie entreprenait l'exploitation, par suite des conventions que nous avons rapportées, était en mauvais état, et elle s'était chargée de le réparer; mais les fonds des emprunts étaient insuffisants, et l'administration fut obligée de prendre les capitaux nécessaires sur les produits de l'exploitation; c'est ce qui amena le déficit que l'on remarque dans les tableaux ci-dessous à l'exercice 1858; la conséquence de cet état de choses fut non-seulement la suppression des dividendes distribués aux actionnaires, mais la suspension momentanée des intérêts à payer aux obligations.

Des porteurs d'obligations attaquèrent la compagnie devant le tribunal de commerce prussien, qui se déclara incompetent, et les poursuites furent discontinuées.

Malgré ces graves difficultés, la compagnie a poursuivi son œuvre, et les produits vont maintenant en s'améliorant.

Afin d'exécuter ses concessions, la compagnie contracta deux emprunts successifs qui, joints aux actions primitives, forment son capital comme suit :

#### Composition du capital social.

1844, février	24. Actions primitives . . . . .	th. 2,750,000
1854, janvier	4. 1,800,000 thalers, à 4 1/2 p. c. . . . .	1,800,000
1856, août	25. 1,000,000 thalers, à 5 p. c. . . . .	1,000,000
	Ensemble. . . . .	5,550,000

qui représentent 20,812,500 francs.

Au moyen des ressources créées par les deux emprunts, la compagnie construisit le chemin de fer depuis Maestricht jusqu'à

Hasselt, longueur 29 kilomètres, et fit les importants travaux de parachèvement de la ligne de Landen à Hasselt.

La longueur et la date d'inauguration des diverses parties de ce réseau ferré se trouvent renseignées ci-après :

**Liste des inaugurations.**

1839, octobre	6.	Landen à Saint-Trond . . . . .	.kil.	40
1847, décembre	3.	Saint-Trond à Hasselt . . . . .		18
1853, octobre	23.	Maestricht à Aix-la-Chapelle . . . . .		36
1856, octobre	1.	Hasselt à Maestricht. . . . .		29
		Ensemble. . . . .	.kil.	93

Le tableau suivant est relatif à l'exploitation de cette ligne, depuis son origine jusques et y compris l'année 1860.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle.**

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE. KILOM.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.		
			Recette.	Dépense.	Produit net.
			FR.	FR.	FR.
1854. . . .	36	10,312,500	314,115	277,378	36,737
1855. . . .	36	10,312,500	344,901	303,545	41,356
1856. . . .	36	10,312,500	478,511	450,549	27,962
1857. . . .	93	20,812,500	931,708	900,589	31,119
1858. . . .	93	20,812,500	931,622	943,057	—11,435
1859. . . .	93	20,812,500	775,672	671,256	104,416
1860. . . .	93	20,812,500	919,915	725,135	194,780
1861. . . .	93	20,822,956	962,275	674,907	287,368

Des données que contient ce tableau, nous pouvons déduire les résultats suivants :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilomét. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1854 . . . .	36	286,458	24	21	3	0.88	0.3
1855 . . . .	36	286,458	26	23	3	0.88	0.4
1856 . . . .	36	286,458	37	34	3	0.93	0.4
1857 . . . .	93	223,790	28	27	1	0.96	0.1
1858 . . . .	93	223,790	28	28	0	1.01	0.0
1859 . . . .	93	223,790	22	20	2	0.86	0.5
1860 . . . .	93	223,790	27	21	6	0.79	0.9
1861 . . . .	93	223,903	28	20	8	0.70	1.3

On voit que l'activité commerciale sur ce chemin n'est pas bien considérable, et que les produits ont été presque entièrement absorbés par les dépenses; de telle sorte que la rémunération des capitaux a été très-faible, inférieure à 1/2 p. c. jusqu'en 1859; à partir de cette époque la situation s'est sensiblement améliorée, le produit des capitaux atteint actuellement 1 et 1/3 p. c.

Nous avons donné, dans l'exposé historique ci-dessus, les causes auxquelles il faut attribuer ces résultats.

## CHEMIN D'EECLOO A GAND.

---

Depuis longtemps la petite ville d'Eecloo, où se tient un marché important de céréales, désirait être réunie à Gand; ses vœux furent enfin exaucés par une concession accordée à M. I. Neelemans, en vertu de la loi du 26 avril 1858, par arrêté royal du 25 janvier 1859, sanctionnant la convention qui avait été provisoirement passée entre le ministre des travaux publics et le concessionnaire, sous la date du 27 janvier 1858. Le *Moniteur* du 9 mai 1858 publie cette convention et le cahier des charges qui l'accompagne.

Le concessionnaire fit apport de ses droits à une société anonyme créée en date du 2 août 1859, approuvée par arrêté royal du 11 août 1859 (*Moniteur* du 14 août même année). La dénomination de cette compagnie est *Société du chemin de fer d'Eecloo à Gand*, son siège social est établi dans cette dernière ville.

Le capital statuaire se trouve représenté par

3,000 actions privilégiées de 500 francs chacune, soit . . . . .	fr. 1,500,000
2,000 actions de dividende de 500 francs chacune. . . . .	1,000,000
4,000 obligations, valeur nominale 500 francs, rapportant 15 francs d'intérêt. . . . .	1,200,000
Ensemble. . . . .	fr. 3,700,000

D'après le contrat de société, voici ce qu'il faut entendre par actions privilégiées et actions de dividende.

Les actions privilégiées ont droit à une part égale et proportionnelle de l'avoir social et des bénéfices de la société, à prélever et à répartir conformément à l'art. 30 des statuts. Cet art. 30 dit que, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer, les bénéfices nets annuels seront répartis dans l'ordre suivant :

1° La somme nécessaire pour le service des intérêts et l'amortissement des obligations ;

2° Les porteurs d'actions privilégiées reçoivent ensuite, à titre de premier dividende, 5 p. c. du montant versé de leurs actions, le surplus se partage ;

3° 15 p. c. à la réserve ;

4° 15 p. c. pour le conseil d'administration ;

5° 5 p. c. aux commissaires ;

6° 65 p. c. répartis entre toutes les actions sans distinction de privilégiées ou de dividendes.

Par l'acte de société, M. Neelemans transfère tous ses droits de concessionnaire à la société anonyme et devient forfaitier des travaux. Pour prix de son apport, M. Neelemans reçoit l'intégralité des titres représentant le capital social. La remise des titres se fera par cinquantièmes, à mesure de l'avancement des travaux ; les deux premiers cinquantièmes lui seront remis immédiatement, comme représentant le montant des dépenses déjà faites.

Le chemin de fer d'Eecloo à Gand a été inauguré le 1<sup>er</sup> juillet 1861 ; sa longueur étant de 19 kilom., pour la construction desquels il a été payé le montant du capital social, soit 3,700,000 fr., il s'ensuit que le coût kilométrique ressort à 195,263 francs. La mise en exploitation de ce chemin n'ayant encore eu lieu que pendant quelques mois, ne permet pas de dresser un tableau statistique, d'autant plus que la jonction de ce chemin avec celui de l'État n'est pas encore terminée.

## CHEMIN D'EECLOO A BRUGES.

---

Le concessionnaire du chemin de fer d'Eecloo à Gand, M. Neelemans, a sollicité et obtenu du ministre des travaux publics un contrat provisoire pour la construction d'un chemin de fer d'Eecloo à Bruges ; ce premier document porte la date du 19 décembre 1860. La loi du 2 juin 1861 a autorisé cette concession, qui a été ratifiée par arrêté royal du 14 juin même année.

Le 13 février 1862 fut passé l'acte de société du chemin de fer d'Eecloo à Bruges, approuvé par arrêté royal du 24 du même mois.

La société a pour objet d'établir et d'exploiter ou de faire exploiter un chemin de fer d'Eecloo à Bruges, elle pourra construire et exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, ou y prendre intérêt, tant en Belgique qu'en Hollande, en faire apport à une société, ou en céder, en tout ou en partie, la propriété ou l'exploitation.

Le capital social se compose de :

5,400 actions de 500 francs . . . . .	fr.	2,700,000
6,000 obligations de 15 francs d'intérêt, remboursables à 500 francs, calculées à 300 francs . . . . .		1,800,000
Ensemble. . . . .	fr.	4,500,000

L'émission des obligations (valeur calculée au taux de 300 francs) ne peut jamais avoir lieu que dans la proportion des deux tiers au plus du montant versé des actions, ou d'une somme équivalente de travaux effectués.

M. Neelemans a fait apport à la société de la concession d'Eecloo à Bruges, il a le droit de préférence pour l'exécution des travaux.

La longueur étant de 28 kilomètres, le coût kilométrique ressortira à 160,000 francs environ.

La construction de ce chemin de fer a été commencée au printemps de 1862.

## CHEMIN DE LIÉGE A MAESTRICHT.

---

Le chemin de fer de Liége à Maestricht, qui suit la rive droite de la Meuse, est une section d'une importante communication internationale; en effet, du côté de la France, il communique avec le chemin de fer du Nord et celui des Ardennes, par l'intermédiaire des lignes de Liége à Namur et de Namur à Givet.

A son extrémité nord, il se trouvera prolongé par la ligne de Maestricht à Ruremonde et Venloo, et sera donc rejoint au réseau hollandais. A cette même extrémité, le chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle et Ruhrort le met en communication avec les chemins allemands.

Cette ligne ferrée sert donc pour la France, en traversant l'est de la Belgique, de communication internationale avec la Hollande et l'Allemagne.

Les lois des 21 mai 1845 et 28 mai 1856, émanées de la législature belge, autorisent la concession d'un chemin de fer à établir sur la rive droite de la Meuse, de Liége à Maestricht; l'autorisation de construire la partie du chemin située sur le territoire néerlandais, fut l'objet d'une convention internationale, intervenue entre les délégués des gouvernements belges et néerlandais, et les demandeurs en concession; cette convention fut

approuvée par arrêté royal en date du 3 septembre 1856, insérée au *Moniteur belge* les 27 et 28 septembre 1856. A la suite de ces préliminaires fut accordée la concession définitive, par arrêté du Roi des belges du 18 octobre 1858, inséré au *Moniteur* le 27 octobre suivant.

La concession sur le territoire néerlandais, depuis la frontière belge jusqu'à Maestricht, fut d'abord octroyée à titre provisoire, par arrêté de S. M. le Roi des Pays-Bas, en date du 30 juillet 1856, approuvant la convention internationale que nous venons de mentionner. La concession hollandaise a été rendue définitive par arrêté ministériel du 4 octobre 1858.

M. Barthold Suermondt, tant pour lui que pour ses co-concessionnaires, a fait abandon, moyennant 400 actions libérées, de ses droits à une société anonyme dont nous allons rendre compte.

Aux termes du cahier des charges, le chemin de fer doit partir de Liège, station de Longdoz, appartenant au chemin de fer concédé de Namur à Liège, et aboutir à Maestricht, station du chemin de fer de Maestricht à Aix-la-Chapelle ; il doit être construit à simple voie, terrassements et travaux d'art préparés pour en recevoir une seconde, et doit être terminé au plus tard dans le mois d'octobre 1861.

Le chemin de fer peut être racheté après vingt années d'exploitation, simultanément par les deux gouvernements, qui devront s'être préalablement mis d'accord. Dans le cas où ils feraient usage de cette faculté, on calculera le revenu net moyen annuel des cinq dernières années d'exploitation, en prenant pour base les cinq années qui auront été les plus fructueuses sur les sept qui auront précédé le rachat ; capitalisant à raison de 5 p. c., et ajoutant une prime de 15 p. c. au résultat ainsi obtenu.

Pour la construction et l'exploitation de ce chemin de fer, il a été formé une société anonyme, sous la dénomination *Compagnie du chemin de fer de Liège à Maestricht et ses extensions*. L'acte qui la constitue est du 31 mars 1860, et il a été approuvé par arrêté

royal du 18 avril, inséré au *Moniteur* du 20 avril même année. Voici les principales stipulations statutaires de ce contrat :

La durée de la société est égale à celle de la concession ; son siège est établi à Bruxelles, et elle élira un domicile dans une ville du royaume des Pays-Bas.

Le fonds social se compose de :

10,000 actions de 500 francs. . . . .	fr.	5,000,000
12,000 obligations d'une valeur nominale de 500 francs, rapportant 15 francs d'intérêt annuel, amorties en 90 ans, à partir de l'année qui suivra la mise en exploitation. Le tableau de cet amortissement se trouve inscrit au <i>Moniteur</i> du 20 avril 1860; l'émission, calculée à 300 francs par obligation, se traduit par un chiffre de (1) . . . . .		3,600,000
Ensemble. . . . .		8,600,000

L'affectation des titres est faite de la manière suivante :

- 400 actions pour payer l'apport social.
- 9,600 actions pour la construction de la route.
- 9,000 obligations pour la construction de la route.
- 3,000 obligations pour le matériel.

L'émission des obligations a été faite au taux de 285 francs.

La route a été construite à forfait, par MM. de Rothschild frères, M. Brugmann, la Banque liégeoise et M. Du Pré, moyennant une somme de 7,300,000 francs; cette somme se liquidant de la manière suivante :

9,600 actions libérées . . . . .	fr.	4,800,000
Numéraire . . . . .		2,500,000
Ensemble. . . . .		7,300,000

---

(1) Le montant des obligations estimé ci-dessus à 3,600,000 francs, n'est qu'approximatif, car le conseil d'administration et les commissaires réunis détermineront le mode, le taux, le moment et les conditions de l'émission totale ou partielle des obligations. L'émission des obligations ne pourra jamais excéder les deux tiers des actions réalisées,

La longueur du chemin étant de 30 kilomètres, et le capital social destiné à le construire et à le garnir de son matériel étant de 8,600,000 francs, le coût kilométrique s'élève à 286,667 fr. Une double voie a été placée.

L'administration de cette compagnie ne s'est pas trouvée dans la nécessité de réclamer un délai pour la construction, qui a été terminée à peu près dans le temps fixé par le cahier des charges, puisque son inauguration a eu lieu le 10 novembre 1861, et la mise en exploitation régulière, le 24 novembre suivant. Cette date est encore trop récente pour que nous puissions inscrire les résultats obtenus par son exploitation.

---

## CHEMIN DU NORD DE LA BELGIQUE.

---

La loi du 24 juin 1853 autorisait le ministre des travaux publics à concéder un chemin de fer de Louvain à Hérenthals; une convention, portant la date du 30 octobre 1858, eut lieu à ce sujet entre le ministre et M. Riche-Restiau; l'arrêté royal du 3 novembre 1858 sanctionna cette convention et la rendit obligatoire.

Cette concession ne put aboutir à un résultat utile et fut résiliée à la suite de sommations restées sans effet.

Plus tard, intervint entre le ministre des travaux publics et M. Bischoffsheim, une convention provisoire datée du 7 août 1860, relativement au même objet. Cette concession fait partie de la loi d'ensemble de travaux publics du 2 juin 1861; la convention provisoire fut sanctionnée par arrêté royal du 2 juillet 1861, et M. Bischoffsheim devint concessionnaire définitif.

La compagnie a été constituée par acte du 17 juin 1861, sous la dénomination de *Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique*, et approuvée par arrêté royal du 11 juillet suivant. Le but de la société est d'établir des chemins de fer dans le nord de la Belgique et en Hollande, et en premier lieu, celui de Louvain à Hérenthals; elle pourra, en outre, exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, tant en Belgique qu'en Hollande.

Lorsque ce chemin sera prolongé pour se relier au réseau construit par le gouvernement néerlandais, il fera partie d'une grande ligne internationale entre la France et la Hollande, traversant toute la Belgique du sud au nord.

M. Bischoffsheim apporte à la société :

1° La concession du chemin de fer de Louvain à Hérenthals, telle quelle résulte des conventions provisoires du cahier des charges en date du 7 août 1860 ;

2° Des droits à la concession de la ligne de Turnhout à la frontière hollandaise, résultant de cette même convention ;

3° Et la convention formée entre lui et la société anonyme des chemins de fer de l'Est-belge, avec l'intervention du gouvernement, le 7 août 1860, par laquelle cette société s'engage à exploiter la ligne et garantit un minimum de recette par kilomètre.

Nous avons déjà fait mention de cet acte lorsque nous avons donné l'histoire de la compagnie de l'Est-belge ; voici, au surplus, l'analyse de cette convention assez compliquée :

La société du Nord de la Belgique construit la ligne de Louvain à Hérenthals à ses risques et périls.

La société de l'Est-belge exploite cette ligne, aussi à ses risques et périls, et avec son matériel.

Excepté pendant la première année d'exploitation, l'entretien ordinaire et extraordinaire se fait au compte de la compagnie de l'Est-belge.

Les recettes brutes réalisées sur la ligne de Louvain à Hérenthals seront partagées d'après les conditions suivantes :

Jusqu'à concurrence d'une recette brute de 15,000 francs par an et par kilomètre de voie, 52 p. c. à l'Est-belge et 48 p. c. pour le Nord de la Belgique.

Au delà de cette recette, la part du Nord de la Belgique sera réduite à 30 p. c. de l'excédant.

Quelle que soit la recette brute, la société de l'Est-belge garantit à celle du Nord de la Belgique un minimum de 7,000 fr. par an et par kilomètre de voie, et, au besoin, elle s'engage à

compléter ce rendement. Toutefois, ce minimum sera réduit à 5,325 francs, jusqu'à ce que le chemin de Turnhout soit prolongé en Hollande.

L'État garantit l'exécution des engagements de la compagnie de l'Est-belge envers M. Bischoffsheim, et par conséquent envers la compagnie du Nord de la Belgique, cessionnaire des droits de ce dernier.

Dans le cas où les recettes brutes dépasseraient 20,000 francs par kilomètre, l'Est-belge aurait la faculté d'appliquer l'excédant au redoublement de la voie sur tout son parcours.

La société de l'Est-belge pourra réduire les tarifs sans l'intervention de la compagnie du Nord de la Belgique, mais en se conformant aux stipulations du cahier des charges.

Quant à l'embranchement vers Aerschot et Diest, il est construit par l'État et à ses frais.

L'Est-belge exploitera cet embranchement à ses risques et périls et avec son matériel ; il prend l'entretien à son compte.

Pour indemnité de tous frais quelconques d'exploitation, l'Est-belge prélèvera en premier lieu, sur les recettes brutes, 5,000 fr. par an et par kilomètre ; le surplus, jusqu'à concurrence d'une somme égale à 5,000 francs par kilomètre, sera remis à l'État.

L'excédant sera partagé par moitié, entre l'État et la société contractante.

Pour prix de ses apports, M. Bischoffsheim se réserve le droit de préférence pour l'exécution des travaux, d'après les prix et le mode de paiement à fixer par l'assemblée générale, sans que ce prix puisse dépasser quatre millions de francs pour la ligne de Louvain à Hérentals.

Le forfait définitif a été accepté pour 3,500,000 francs ; la longueur étant de 37 1/2 kilomètres, il en ressort un coût kilométrique de 93,333 francs, matériel non compris.

Cette somme comprend les intérêts à acquitter pendant la construction et le paiement de toutes les charges inhérentes à la concession jusqu'à la mise en exploitation du chemin.

Le fonds social primitif se compose de :

12,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	6,000,000
10,500 obligations de 500 francs, produisant un intérêt annuel de 15 francs, en calculant l'émission à un taux approximatif de 300 francs, ci . . . . .		3,150,000
Ensemble. . . . .	fr.	9,150,000

Le capital peut, sous l'autorisation du gouvernement, être augmenté par l'émission d'actions, lorsque l'assemblée générale en aura reconnu la nécessité.

La société peut, en outre, émettre des obligations, en se conformant aux prescriptions de l'article 7 des statuts, qui dit :

« L'intérêt et l'amortissement des obligations émises ne peut dépasser jamais les sommes garanties à la société, pendant quarante années au moins, soit par des valeurs garanties par l'État, soit par la société de l'Est-belge, ou par d'autres compagnies, pourvu, néanmoins, que ces diverses compagnies aient été préalablement autorisées par le gouvernement à accorder lesdites garanties. »

Les bénéfices annuels, déduction faite des frais généraux et charges sociales, seront répartis dans l'ordre et les proportions suivantes :

- 1° L'intérêt et l'amortissement des obligations ;
- 2° Un premier dividende de 5 p. c. aux actionnaires ;
- 3° Un second dividende.

Ce second dividende sera distribué de la manière suivante :

- 20 p. c. à la réserve ;
- 10 p. c. aux membres du conseil d'administration ;
- 2 p. c. aux commissaires ;
- 68 p. c. aux actionnaires.

Ce chemin de fer n'étant encore que dans la première phase de son exécution, ne peut donner lieu à une notice de statistique comparative.

## CHEMIN DE BLANKENBERGHE A BRUGES.

---

Blankenberghe, situé sur la plage de la mer du Nord, n'était autrefois habité que par des pêcheurs; mais depuis quelques années cette localité a été choisie comme ville de bains, et l'on y a construit les bâtiments que l'on rencontre habituellement dans ces lieux fréquentés dans la belle saison.

Le développement de cette prospérité fit penser à quelques personnes qu'un chemin de fer de petite dimension, établi sur la route qui fait communiquer Blankenberghe à Bruges, serait utile et pourrait donner lieu à une spéculation industrielle lucrative. Comme suite à ces idées, la loi du 24 juin 1855, relative à l'établissement d'un ensemble de travaux publics, contenait l'autorisation donnée au ministre de concéder un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe; mais cette loi fut lettre morte pendant une période de temps assez longue, personne ne se présentant avec les garanties nécessaires pour être reçu comme concessionnaire.

La situation de Blankenberghe sur les côtes de la mer du Nord, éveilla l'attention du gouvernement, et une loi portée récemment, vota des fonds pour établir un port de refuge dans cette localité. Ce surcroît de prospérité détermina enfin un concessionnaire à se charger de la construction de cette ligne, et le 21 décembre 1861,

huit années après la promulgation de la loi, parut le décret accordant la concession définitive à M. Th. Dyson et Parent-Pecher.

Les statuts de la compagnie anonyme des chemins de fer de Blankenberghe à Bruges, ont été approuvés par arrêté royal du 27 avril 1862.

Le fonds social se compose de :

2,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	1,000,000
2,984 obligations, rapportant 15 francs d'intérêt annuel et remboursables à 500 francs en 90 ans, estimées à 300 francs . . .		895,200
		<hr/>
Ensemble. . . . .	fr.	1,895,200

La longueur de cette ligne devant être de 13 kilomètres environ, on peut estimer le coût kilométrique de construction à 145,000 francs.

M. Th. Dyson s'est réservé, à conditions égales, l'entreprise des travaux.

Ce chemin de fer, destiné originellement à transporter les baigneurs dans la belle saison, facilitera le transport du poisson frais et, lorsque le port sera construit, pourra pareillement transporter dans l'intérieur du pays les marchandises qui aborderaient dans le port.

## CHEMIN DE BRAINE-LE-COMTE A COURTRAY.

---

En parlant de la concession Hainaut-Flandres, nous avons fait observer que la différence des produits recueillis dans ces deux parties du pays avait depuis longtemps éveillé l'attention, et que de nombreux projets avaient été conçus pour l'établissement de voies de communication, ce qui était, il faut bien le reconnaître, très-rationnel; mais une espèce de fatalité s'est attachée à la plupart de ces projets.

Entre autres, une concession avait été sollicitée et obtenue pour réunir Braine-le-Comte à la ligne de Dendre-et-Waes en aboutissant à la localité dite des Acren; les titulaires la laissèrent périmer.

Plus tard, un projet plus étendu, puisqu'il s'agissait de réunir Braine-le-Comte à Courtrai, fut voté par la législature, sous la date du 28 mai 1858; mais, jusqu'à ce moment, les formalités requises par le gouvernement n'ont pas encore été remplies et cette opération industrielle reste en souffrance.

---

## CHEMIN DE BRAINE-LE-COMTE A GAND.

---

Nous avons déjà fait observer à plusieurs reprises que l'idée de réunir les localités du Hainaut à celles des Flandres a inspiré de nombreux projets, parmi lesquels l'idée de réunir Braine-le-Comte à Gand a été l'une des premières; et en conséquence, de nombreux demandeurs en concession ont sollicité cette ligne, soit en totalité, soit en partie; mais, jusques en ces derniers temps, les circonstances se sont toujours opposées à la réalisation de ces projets. Enfin, M. Boucquéau est parvenu à passer, avec M. le ministre des travaux publics, une convention provisoire sous la date du 9 mars 1861. Cette convention a été ratifiée par arrêté royal du 14 juin 1861, en conformité de la loi du 2 juin de la même année. Cette convention présente un fait particulier : le concessionnaire, au lieu de recevoir la garantie d'un minimum d'intérêt de la part de l'État, comme cela s'est pratiqué à diverses reprises, garantit au contraire à l'État un minimum de recette de 11,500 francs.

Voici l'analyse de la convention relative à cette voie ferrée.

Le chemin se détache de celui de l'État à Braine-le-Comte, passe par Enghien, Grammont et Sottegem, pour aboutir à une autre ligne de l'État à Melle, près de Gand.

La ligne doit être construite en quatre années, aux risques et

périls du concessionnaire. L'État se charge de l'exploitation de la ligne et de son entretien moyennant 50 p. c. de la recette brute ; il fournit le matériel.

Les recettes sont opérées par l'État, auquel il est assuré par le concessionnaire un minimum de 11,500 francs par an, à partir de la troisième année d'exploitation, et il en sera ainsi jusqu'à ce que la recette brute ait été, pendant quatre années de suite, de 23,000 francs au minimum.

Le gouvernement est exclusivement chargé de la fixation des tarifs.

La société anonyme qui doit se charger de la construction et de l'exploitation de ce chemin, se constitue en ce moment.

## CHEMIN DE TONGRES A BILSEN.

---

En 1852, lorsqu'il s'agissait de construire une communication directe entre le Rhin et les ports de mer belges, parmi les embranchements relatifs à cette combinaison, était la ligne de Tongres à Bilsen ; mais la combinaison principale ayant échoué, par les motifs que nous avons signalés en parlant du chemin de fer de Landen à Aix-la-Chapelle par Maestricht, il ne fut plus question de la ligne de Tongres à Bilsen. Plus tard, la loi du 28 mai 1856 autorisa le gouvernement à concéder séparément cette petite ligne ; la loi avait été portée en considération de l'isolement dans lequel se trouvait Tongres, chef-lieu d'arrondissement, à peu près le seul qui ne fût pas en relation avec le système général de communications ferrées. Cette loi resta sans effet utile jusqu'au 16 juillet 1860, époque à laquelle intervint une convention provisoire entre le ministre des travaux publics, d'une part, et MM. F. De Bruyne, E. Delwart et L. Houtain, demandeurs en concession.

D'après cette convention et le cahier des charges qui s'y trouve annexé, la concession est accordée pour un terme de 90 ans, moyennant garantie, pendant 50 ans, d'un revenu annuel de 73,000 francs. La convention du 16 juillet 1860 ratifie la clause

relative à la garantie du minimum d'intérêt ; cette convention fut sanctionnée par arrêté royal du 14 juin 1861.

Une société anonyme, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Tongres à Bilsen*, a été constituée le 10 décembre 1861, approuvée par arrêté du 23 décembre 1861 (*Moniteur* du 31 décembre); d'après les stipulations de cet acte, le fonds social se compose de :

1,200 actions de 500 francs . . . . .	fr.	600,000
2,984 obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables en 50 années, à 500 francs, calculée à un prix d'émission de 300 francs. . . . .		895,200
	Ensemble. . . . fr.	1,495,200

Sur la garantie de 73,000 francs accordée par l'État, 58,000 francs sont annuellement affectés au service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations. Sur les 1,200 actions, 600 seront privilégiées jusqu'à concurrence d'un dividende annuel de 5 p. c., le surplus de la garantie de l'État sera appliqué à ce service.

La société Vander Elst frères s'est chargée à forfait, moyennant la remise du capital social, de la construction de la ligne, de la fourniture de son matériel, des frais d'organisation de la société, etc. La longueur de cette ligne étant de 13 kilomètres, on peut évaluer le prix kilométrique à 115,000 francs.

## CHEMIN DE TAMINES A LANDEN.

---

Lorsque nous avons fait l'histoire de la compagnie du Luxembourg, nous avons mentionné une ligne dite grande Jonction, qui avait été accordée en concession à sir W. Magnay, en vertu de la loi du 24 juin 1853, sanctionnée par arrêté royal du 10 février 1854. Le concessionnaire rétrocéda ses droits à la compagnie du Luxembourg moyennant une somme de 25,000 liv. sterling. Il s'agissait de construire une ligne de Taminés à Landen par Gembloux, et de Groenendael à Nivelles par Waterloo; à cette époque, la compagnie du Luxembourg était dans une position financière très-embarrassée, et elle se trouva heureuse de renoncer à cette partie de ses concessions, qu'elle remit à la disposition du ministre des travaux publics moyennant certaines conditions à remplir.

Depuis cette époque, il n'avait plus été question de ce travail d'utilité publique, lorsque, dernièrement, les éléments d'une compagnie se sont réunis dans la vue de le mettre à exécution, au moins en partie; mais aucun acte authentique n'a encore fait progresser cette opération, qui paraît cependant devoir se réaliser dans un prochain avenir.

---

## CHEMIN DE TOURNAY A LILLE.

---

C'est là une petite ligne internationale destinée à desservir de nombreuses communications entre deux villes frontières, une de ces constructions qu'on est étonné de voir différer aussi longtemps.

La loi qui autorise la concession de la partie de cette ligne située sur le territoire belge, est du 2 juin 1861; le cautionnement est déposé.

D'après l'art. 4 de la convention provisoire, cette dernière deviendrait nulle si les concessionnaires n'obtenaient pas, dans un délai de quatre mois à partir de la date de l'arrêté royal belge (15 octobre 1861), le décret qui autorise la construction de la partie située sur le territoire français. Cette convention porte, en outre, que ce délai pourra être prorogé.

Le décret français n'ayant pu être obtenu en temps utile, le gouvernement, par arrêté du 15 février 1862, a prorogé le délai fatal de deux mois.

---

## CHEMIN DE MARIEMBOURG VERS DINANT.

---

La loi du 2 juin 1861 autorise le ministre des travaux publics à concéder une ligne ferrée qui réunirait plus directement Mariembourg à la Meuse vers Dinant.

Un arrêté royal du 12 juin 1862 (*Moniteur* du 19 juin), déclare M. A. Licot de Nismes, concessionnaire provisoire de ce chemin de fer, aux clauses et conditions de la convention du 7 juin et du cahier des charges qui y est annexé.

Pour devenir concessionnaire définitif, M. Licot de Nismes doit, dans un délai de six mois, verser un second cautionnement de 100,000 francs.

---

## NORD-BELGE.

---

*Nord-belge* n'est pas la désignation d'une compagnie spéciale exploitant une concession qui lui a été octroyée, c'est un nom de convention donné à quelques lignes situées en Belgique et exploitées par la compagnie française du Nord.

Les lignes qui se trouvent dans ces conditions sont au nombre de quatre, savoir : Namur-Liège, Charleroi-Erquelines, Mons-Hautmont et Namur-Givet.

En faisant l'histoire des compagnies belges, nous avons indiqué l'origine de ces lignes, décrit les vicissitudes par lesquelles elles ont passé, et finalement les conditions de prise à bail par la compagnie du Nord; nous n'aurons donc que quelques mots à dire pour résumer ce qui est relatif au Nord-belge, qu'il ne faut pas confondre avec la compagnie spéciale portant la dénomination de chemins de fer du Nord de la Belgique.

Les divers embranchements de la compagnie française du Nord aboutissent à la frontière belge, et cette puissante compagnie a cherché à étendre son exploitation au delà des frontières du pays où elle est située; c'est dans ce but qu'elle a contracté divers engagements avec des compagnies belges, afin d'exploiter leurs lignes.

La plus importante de ces extensions est l'établissement d'un service direct de Paris à Cologne.

Ce service se compose :

1° D'une ligne française partant de Paris et aboutissant, à la frontière belge, au village d'Erquelinnes ;

2° De l'exploitation de la ligne belge d'Erquelinnes à Charleroi, que la compagnie du Nord a prise à bail suivant les conditions que nous avons relatées (page 76) dans l'historique relatif à la compagnie de Charleroi à la frontière de France ;

3° De Charleroi à Namur, le service emprunte la ligne de l'État belge ;

4° De Namur à Liège, l'exploitation se fait par la compagnie du Nord, moyennant certaines conventions rappelées dans cet opuscule (page 81) ;

5° De Liège à Welkenraedt, frontière prussienne, le service emprunte de nouveau une section des lignes de l'État belge ;

6° Enfin, de Welkenraedt à Cologne, c'est le chemin de fer Rhénan qui sert à compléter cette longue file de rails, qui réunit sans interruption les rives de la Seine aux bords du Rhin.

La distance totale est environ de 500 kilomètres (494), que les convois parcourent en douze heures.

Dans un ordre d'idées analogues, la compagnie française du Nord a fait, avec la compagnie de Namur à Liège et ses extensions, une convention que nous avons analysée (page 85), au moyen de laquelle elle fait construire en Belgique, un chemin de fer de Namur à Givet, destiné à créer au Nord un second service sur l'Allemagne, et à transporter en France les produits pondéreux qui abondent dans les contrées montagneuses que ces railways traversent.

Enfin, le traité fait avec la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (voir page 131), fournit au Nord les moyens de transporter économiquement à Paris les houilles du Flénu, par les diverses branches du chemin pris à bail ; en outre, la ligne de Mons à Hautmont donne à la compa-

gnie du Nord une communication de plus avec le réseau belge, et forme l'une des sections de la ligne la plus directe de Paris à Bruxelles.

L'ensemble des lignes exploitées actuellement en Belgique sous la dénomination de Nord-belge s'élève à 157 kilomètres, auxquels il en faudra ajouter environ 60 pour la ligne en construction de Namur à Givet, qui doit être terminée vers le milieu de l'année 1862.

Voici les dates auxquelles ont eu lieu les contrats qui assurent à la compagnie du Nord l'exploitation des lignes belges, ainsi que les longueurs kilométriques de ces sections :

1854, juin	28.	Convention Namur-Liège, longueur . . . .kil.	74
— novembre	3.	— Charleroi-Erquelines (1) . . . . .	26
		Exploitation en commun . . . . .	4
1855, juin	4.	Convention Mons à Hautmont. . . . .	53
		— Namur à Givet . . . . .	60
		Ensemble longueur du Nord-belge. . .kil.	217

Les résultats obtenus par la compagnie du Nord en exploitant les lignes situées en Belgique, sont loin de se borner à un profit ou une perte dus à la différence des recettes et des dépenses; ce n'est là que le petit bout de la question; l'importance de cette exploitation consiste à déverser sur les lignes françaises, les transports de toute nature amenés par les grandes lignes internationales et les marchandises que cette compagnie vient prendre au centre même des principaux lieux de production.

On conçoit aisément que l'exploitation des lignes belges pourrait laisser une certaine perte, sans changer la nature avantageuse de l'ensemble de l'opération; ce serait des frais généraux à porter au compte d'exploitation de l'ensemble du réseau. C'est

---

(1) Les 26 kilomètres de la ligne de Charleroi à Erquelines ne comprennent pas environ 4 kilomètres exploités en commun avec l'État belge et la compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

dans cet esprit que la compagnie du Nord a établi sa comptabilité, dans laquelle les lignes belges ont leur compte à part.

Jusqu'en 1855, l'exploitation du Nord-belge a été faite au profit du compte de construction; c'est à partir de cette date que les résultats ont été relevés séparément.

† **Tableau de l'exploitation du Nord-Belge.**

ANNÉES.	Longueur exploitée.	Recettes.	Dépenses.	Produit net.	Charges à payer.	Différence.
	KIL.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
<i>Ligne de Namur à Liège.</i>						
1855 . . .	74	1,704,828	777,524	924,304	1,082,500	— 158,196
1856 . . .	74	2,494,358	1,274,767	949,571	1,000,000	— 80,429
1857 . . .	74	2,595,209	1,225,350	1,374,859	1,000,000	+ 374,859
1858 . . .	74	2,954,222	1,419,987	1,534,235	1,447,045	+ 384,190
1859 . . .	74	2,770,490	1,208,885	1,561,505	1,488,454	+ 72,854
1860 . . .	74	2,869,250	1,469,249	1,399,981	1,444,978	— 44,997
1861 . . .	74	3,086,552	1,740,576	1,345,976	1,374,700	— 28,724
<i>Ligne de Charleroi à Erquelines.</i>						
1855 . . .	50	159,543	154,743	4,800	47,812	— 43,012
1856 . . .	50	792,625	655,808	136,817	421,905	— 285,088
1857 . . .	50	1,089,714	765,604	326,113	701,493	— 375,380
1858 . . .	50	1,422,399	692,395	730,004	889,102	— 159,098
1859 . . .	50	1,509,775	683,849	825,926	891,326	— 65,400
1860 . . .	50	1,640,953	648,986	991,967	820,670	+ 171,297
1861 . . .	50	1,709,823	718,048	991,775	614,681	+ 380,094
<i>Ligne de Mons à Hautmont et de St-Ghislain</i>						
1858 (1) . .	26	688,624	324,995	363,629	565,992	+ 202,561
1859 . . .	53	1,390,675	742,397	648,278	1,060,916	— 412,638
1860 . . .	58	1,485,166	605,258	579,908	793,918	— 214,010
1861 . . .	44 (2)	1,260,504	669,021	591,283	851,581	— 240,298

(1) L'exploitation par la compagnie du Nord n'a commencé qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1858.

(2) A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1861, l'exploitation de la partie française de cette ligne a été confondue, sous le rapport du produit et des dépenses, avec le réseau principal de la compagnie du Nord.

**Statistique comparative.**

*Nord-belge.*

ANNÉES.	LONGUEUR	COUT	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
	EXPLOITÉE.	kilométrique.	Recette.	Dépense.	Produit net.		
	KILOM.	FR.	FR.	FR.	FR.		
<i>Namur à Liège.</i>							
1855. . . .	74	440,285	63	29	34	0.46	2.83
1856. . . .	74	440,285	81	47	34	0.57	2.82
1857. . . .	74	440,285	96	45	51	0.47	4.21
1858. . . .	74	440,285	109	41	68	0.40	5.62
1859. . . .	74	440,285	103	45	53	0.44	4.80
1860. . . .	74	440,285	106	55	51	0.51	4.29
1861. . . .	74	440,285	114	65	50	0.56	4.13
<i>Charleroi à Erquelines.</i>							
1855. . . .	30	500,000	15	14	1	0.97	0.03
1856. . . .	30	500,000	72	60	12	0.83	0.91
1857. . . .	30	500,000	99	69	30	0.70	2.17
1858. . . .	30	500,000	129	63	66	0.48	4.86
1859. . . .	30	500,000	138	62	76	0.45	5.50
1860. . . .	30	500,000	149	59	90	0.39	6.61
1861. . . .	30	500,000	155	65	90	0.42	6.61
<i>Ligne de Mons à Hautmont et de St-Ghislain.</i>							
1858. . . .	26	310,755	72	34	38	0.47	4.52
1859. . . .	53	310,755	72	38	34	0.54	3.94
1860. . . .	58	310,755	56	29	27	0.51	3.22
1861. . . .	44	310,755	78	41	37	0.53	4.33
<i>Moyenne générale du Nord-belge.</i>							
1855. . . .	104	457,510	49	25	24	0.51	1.95
1856. . . .	104	457,510	78	51	27	0.53	2.20
1857. . . .	104	457,510	97	52	45	0.53	3.56
1858. . . .	130	407,968	107	45	62	0.42	5.51
1859. . . .	157	407,968	98	45	53	0.46	4.73
1860. . . .	162	407,968	96	46	50	0.48	4.49
1861. . . .	148	407,968	112	58	54	0.52	4.85

De tous les chemins de fer exploités par l'industrie privée, le Nord-belge est celui qui réalise la plus forte recette brute kilométrique; cela est dû à ce que ses sections font partie de grandes lignes internationales.

Malgré les produits importants obtenus par la compagnie et la modicité des frais d'exploitation, 45 à 50 p. c., les capitaux employés à la construction n'obtiennent qu'un revenu de 5 p. c. environ.

III

**RÉSUMÉ.**



## RÉSUMÉ.

---

Nous avons présenté, l'une après l'autre, l'histoire de chacune des compagnies de chemins de fer construits en Belgique. Cette description serait incomplète, si elle ne se trouvait suivie d'un résumé présentant, sous une forme concise, les résultats généraux et pouvant répondre aux questions du genre de celles-ci : Combien ont coûté les chemins de fer en Belgique par kilomètre, terme moyen? Combien rapportent-ils, en considérant l'ensemble de tous les chemins comme s'ils ne constituaient qu'une seule opération financière? etc.

Nous allons essayer de résumer ces résultats généraux.

Les chemins de fer belges se divisent tout naturellement en deux sections, parfaitement distinctes, les chemins de fer de l'État et ceux qui ont été concédés à l'industrie privée.

L'État ayant commencé la construction des chemins de fer, a naturellement dû chercher les directions qui desservaient le plus grand nombre d'intérêts; cela revient à dire que les chemins les plus lucratifs ont été choisis par l'État, afin de les construire et les exploiter pour son compte; l'industrie privée, venue ensuite, n'a pu obtenir la concession que de lignes de second choix, beaucoup moins productives que celles antérieurement prises par l'État.

On peut, jusqu'à un certain point, établir une comparaison, par des chiffres, entre la valeur commerciale des lignes de l'État et celles exploitées par l'industrie privée; il suffit, en effet, de remarquer que le produit brut d'une ligne ferrée en représente assez bien l'activité commerciale. Or, pendant les dernières années, l'activité commerciale des lignes de l'État se trouve représentée par une recette brute moyenne dépassant notablement 100 francs par jour et par kilomètre, tandis que, pendant la même période, les chemins de fer concédés n'ont reçu qu'environ 50 francs en moyenne par jour-kilomètre.

Concluons de là que l'on peut dire, sans trop s'écarter de la vérité, que les chemins de fer choisis par l'État valent le double de ceux concédés à l'industrie privée.

Cette première conséquence en amène une autre, relative aux frais d'exploitation. Lorsqu'un chemin de fer est très-fréquenté, les dépenses sont proportionnellement moindres que s'il y avait peu de mouvement, car les frais généraux, qui entrent pour une si grande part dans l'exploitation des chemins de fer, seront d'autant plus lourds pour chaque unité transportée que le nombre de ces unités sera plus faible.

Par ces deux raisons, on doit prévoir que le produit net des lignes de l'État doit l'emporter sur celui des lignes concédées; c'est en effet ce qui est rendu sensible par les tableaux résumés que nous donnons ci-dessous et desquels il résulte que l'État réalise par jour-kilomètre au delà de 60 francs net, tandis que les chemins concédés ont une recette qui ne dépasse guère 25 francs par jour-kilomètre.

Le produit net par kilomètre rémunère d'autant plus largement les capitaux employés, que l'on a mis plus d'économie dans la construction; ou, en d'autres termes, le coût kilométrique exerce une très-forte influence sur le revenu d'un chemin de fer.

Sous le rapport de l'économie de construction, l'avantage cesse d'être en faveur de l'État.

Les tableaux résumés que nous donnons ci-dessous montrent qu'en nombres ronds, les ingénieurs de l'État ont dépensé, en moyenne, une centaine de mille francs de plus par kilomètre que les ingénieurs des compagnies.

Les chiffres viennent donc confirmer que l'industrie privée a mis un plus haut degré d'économie que l'État dans la construction des chemins de fer. A la vérité, cette économie est due souvent à un moins grand degré de perfection ; ainsi nombre de chemins concédés sont établis à simple voie, tandis que pour ceux de l'État, la voie est double, les stations sont établies avec plus de luxe, etc.

Quoi qu'il en soit, les chemins de fer concédés jouissent de l'avantage de coûter considérablement moins cher que ceux de l'État ; malgré cette circonstance avantageuse, l'infériorité commerciale des lignes concédées n'a pas permis à l'industrie privée de lutter avantageusement contre l'État comme spéculation financière ; l'infériorité se trahit par les chiffres suivants ; l'État a donné, pendant les dernières années, au delà de 6 p. c. sur les capitaux employés à la construction, tandis que l'industrie privée n'a pu réaliser 4 p. c. sur les fonds consacrés à cette industrie.

Voici le résumé en quelques mots :

L'État a choisi les bonnes lignes et les a construites d'une manière dispendieuse, puis l'industrie privée, venue longtemps après, a fait son choix dans ce qui restait ; mais, malgré la parcimonie relative apportée dans la construction, elle n'a pu obtenir que des résultats financiers moins avantageux que ceux réalisés par l'État.

Si l'on s'en rapporte au capital primitivement dépensé par l'industrie privée, on en conclura que la construction des chemins de fer en Belgique a été productive d'un faible intérêt.

Mais si l'on se place à un autre point de vue, celui de la spéculation qu'offre actuellement le placement de fonds dans les chemins belges, on arrive à un tout autre résultat.

La propriété des chemins belges est représentée par des titres

au porteur depuis longtemps négociés à la bourse. Par suite de ventes successives, ces titres ont subi toutes les réductions voulues pour que leur prix de vente actuel soit convenablement rémunéré par les dividendes annuels.

Or, les tableaux montrent que les revenus des chemins suivent une progression ascendante, qui paraît ne pas être arrivée à son terme. Il résulte de là que les actions des chemins de fer belges ont formé depuis plusieurs années et forment encore de très-bons placements d'argent.

Cette situation avantageuse ne s'est pas manifestée de prime abord, tout au contraire, le développement financier des chemins de fer concédés en Belgique s'est fait péniblement, et nous avons eu soin de consigner, dans l'histoire de chacune des sociétés, les tribulations qu'elles ont eu à subir et l'assistance que, dans plusieurs cas, les compagnies ont reçu du gouvernement.

Nous avons, tant pour l'État que pour les diverses compagnies, donné les tableaux spéciaux qui concernent la construction et l'exploitation de chacune des lignes. Il suffira de réunir ces divers résultats pour former les tableaux suivants, qui sont relatifs à l'ensemble des chemins de fer belges et donnent, par conséquent, les résultats moyens qui ont été obtenus par ce grand travail national.

Les résultats que nous venons de signaler sont exprimés en chiffres arrondis, et par conséquent approximatifs, afin de les fixer mieux dans la mémoire; nous allons du reste les établir avec toute la précision désirable.

Pour plus de clarté, nous avons cru utile de subdiviser le résultat général en trois genres de tableaux, donnant : 1° les résultats obtenus par l'État; 2° ceux de l'industrie privée, et 3° le résultat général de tous les chemins de fer exploités en Belgique.

Les tableaux que nous publions ci-dessous, contiennent d'une part tous les chiffres globaux et de l'autre, les résultats financiers ramenés aux unités statistiques que nous avons adoptées dans cet ouvrage.

1° CHEMINS DE L'ÉTAT.

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de l'État belge.**

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1835. . .	20	13	1,224,100	268,997	168,773
1836. . .	71	36	5,131,633	825,133	431,136
1837. . .	144	91	18,190,223	1,416,983	1,155,472
1838. . .	257	250	34,000,000	3,097,833	2,755,056
1839. . .	309	260	47,204,524	4,249,825	3,084,410
1840. . .	336	321	62,144,584	5,335,167	2,997,113
1841. . .	382	334	75,594,248	6,226,334	4,539,659
1842. . .	438	397	95,530,577	7,461,553	4,700,327
1843. . .	556	494	137,572,221	9,041,267	5,476,616
1844. . .	560	556	144,745,810	11,230,483	5,765,431
1845. . .	560	556	149,713,614	12,403,205	6,321,578
1846. . .	560	556	156,292,012	13,655,909	7,245,767
1847. . .	560	569	160,236,777	14,789,754	9,318,861
1848. . .	560	621	163,515,644	12,107,745	8,787,480
1849. . .	560	621	166,418,658	12,935,921	8,298,163
1850. . .	560	621	167,407,264	14,847,541	9,261,336
1851. . .	560	621	167,877,126	15,968,805	8,933,150
1852. . .	560	621	168,920,020	17,078,003	8,862,092
1853. . .	560	621	170,147,427	19,342,796	9,681,427
1854. . .	560	621	174,020,038	22,045,633	11,350,370
1855. . .	560	650	179,009,727	23,697,716	13,317,929
1856. . .	560	713	182,369,577	24,578,540	14,757,962
1857. . .	567	711	187,361,146	25,507,617	13,861,962
1858. . .	567	726	189,776,365	27,277,926	14,698,464
1859. . .	567	745	190,782,934	28,081,000	14,512,284
1860. . .	567	748	193,134,374	29,601,994	14,371,280
1861. . .	567	748	197,883,136	31,931,531	14,786,996

Statistique comparative. — *Chemin de fer de l'État belge.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.	COUT kilométrique.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1835 . . . .	20	61,205	56	35	24	0.62	12. »
1836 . . . .	36	72,276	63	33	30	0.53	12. »
1837 . . . .	91	126,321	43	35	8	0.81	2.3
1838 . . . .	250	132,295	42	37	5	0.90	1.0
1839 . . . .	260	152,765	43	31	12	0.72	2.5
1840 . . . .	321	184,954	46	26	20	0.57	4.0
1841 . . . .	334	197,885	51	37	14	0.72	2.5
1842 . . . .	397	218,106	51	32	19	0.63	3.1
1843 . . . .	494	247,432	50	30	20	0.60	3.0
1844 . . . .	556	258,474	55	28	27	0.51	3.8
1845 . . . .	556	267,346	61	31	30	0.51	4.0
1846 . . . .	556	279,093	67	36	31	0.55	4.0
1847 . . . .	569	286,137	71	45	26	0.63	3.3
1848 . . . .	621	291,992	53	38	15	0.72	1.8
1849 . . . .	621	297,176	57	37	20	0.65	2.4
1850 . . . .	621	298,941	66	41	25	0.62	3.1
1851 . . . .	621	299,781	70	39	31	0.56	3.7
1852 . . . .	621	301,643	77	39	38	0.51	4.6
1853 . . . .	621	303,834	85	43	42	0.52	5.0
1854 . . . .	621	310,750	97	50	47	0.51	5.5
1855 . . . .	650	319,096	102	55	47	0.54	5.4
1856 . . . .	713	325,660	94	57	37	0.60	4.0
1857 . . . .	711	330,443	98	55	43	0.56	4.8
1858 . . . .	726	334,702	103	55	48	0.53	5.3
1859 . . . .	745	336,478	103	53	50	0.52	5.4
1860 . . . .	748	339,927	108	52	56	0.49	6.0
1861 . . . .	748	349,000	117	54	63	0.46	6.6

Les conséquences qui résultent de l'examen de ce tableau, ont été exposées en détail à la fin de la première partie de ce travail; on peut y avoir recours.

**2° CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.**

En additionnant, année par année, les chiffres relatifs aux divers chemins de fer que nous avons analysés dans cet ouvrage, on arrivera à composer un tableau contenant les résultats obtenus par l'ensemble des chemins de fer exploités par l'industrie privée.

Nous devons toutefois faire observer que divers chemins de fer, tels que ceux de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, ayant été construits par l'industrie privée, et se trouvant exploités par l'État, sont inscrits dans les deux tableaux; il faut faire attention à cette circonstance, pour éviter un double emploi lorsqu'on réunira les chemins de fer de l'État à ceux de l'industrie privée, pour composer l'ensemble des chemins de fer belges.

**Tableau de l'exploitation des chemins de fer concédés.**

ANNÉES.	LONGUEUR		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOM.	KILOM.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1848. . .	50	50	4,700,000	388,732	224,670
1849. . .	126	126	18,536,500	962,630	538,263
1850. . .	126	126	18,536,500	1,228,218	643,642
1851. . .	126	126	18,536,500	1,305,304	682,128
1852. . .	126	126	18,536,500	1,414,577	717,388
1853. . .	197	197	27,536,500	1,968,419	1,148,464
1854. . .	336	336	58,136,500	3,039,293	2,031,486
1855. . .	475	475	67,038,612	5,759,810	3,613,277
1856. . .	833	831	170,043,110	11,512,607	7,731,418
1857. . .	888	861	186,739,184	13,930,913	8,004,638
1858. . .	1,134	1,051	279,723,179	17,860,444	9,470,213
1859. . .	1,186	1,160	282,419,991	20,376,486	10,995,710
1860. . .	1,224	1,199	286,902,125	21,787,411	11,919,243
1861. . .	1,318	1,185	292,149,714	23,969,271	12,908,210

**Statistique comparative.**

*Chemins de fer concédés.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KIL.	COUT kilométrique.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour %. du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1848. . . .	50	94,000	21	12	9	0.57	3.5
1849. . . .	126	147,115	21	12	9	0.57	2.3
1850. . . .	126	147,115	27	14	13	0.52	3.2
1851. . . .	126	147,115	28	15	13	0.53	3.2
1852. . . .	126	147,115	31	16	15	0.52	3.7
1853. . . .	197	139,073	27	16	11	0.59	2.9
1854. . . .	336	170,487	24	16	8	0.67	1.7
1855. . . .	475	175,493	33	21	12	0.62	3.2
1856. . . .	831	204,133	38	26	12	0.67	2.2
1857. . . .	861	210,292	44	25	19	0.58	3.2
1858. . . .	1,051	246,669	47	25	22	0.53	3.0
1859. . . .	1,160	238,128	48	26	22	0.54	3.3
1860. . . .	1,199	234,397	50	27	23	0.55	3.4
1861. . . .	1,185	244,681	55	30	25	0,54	3.8

Il résulte de ces tableaux que le kilomètre de chemin de fer avait été originairement construit par l'industrie privée (Anvers à Gand). moyennant 94,000 francs par kilomètre; mais que cette construction économique n'a pas réussi à faire école; en effet, le tableau montre, qu'en moyenne, le prix de construction a été beaucoup plus que double, il est actuellement de 245,000 francs environ; c'est encore 100,000 francs de moins par kilomètre que les chemins construits par l'État, qui coûtent actuellement près de 350,000 francs.

**5<sup>e</sup> RÉSULTAT GÉNÉRAL DES CHEMINS BELGES.**

**Tableau de l'exploitation de l'ensemble des chemins de fer belges.**

ANNÉES.	LONGUEUR (1)		COUT de construction.	EXPLOITATION.	
	construite.	exploitée.		Recette.	Dépense.
	KILOM.	KILOM.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
1835. . .	20	13	1,224,100	268,997	168,773
1836. . .	71	36	5,131,633	825,133	431,136
1837. . .	144	91	18,190,223	1,416,983	1,155,472
1838. . .	237	250	34,000,000	3,097,833	2,755,056
1839. . .	309	260	47,204,524	4,249,825	3,084,410
1840. . .	336	321	62,144,584	5,335,167	2,997,113
1841. . .	382	334	75,594,248	6,226,334	4,539,659
1842. . .	438	397	95,530,577	7,461,553	4,700,327
1843. . .	556	494	137,572,221	9,041,267	5,476,616
1844. . .	560	556	144,745,810	11,230,483	5,765,431
1845. . .	560	556	149,713,614	12,403,205	6,321,578
1846. . .	560	556	156,292,012	13,655,909	7,245,767
1847. . .	560	569	160,236,777	14,789,754	9,318,861
1848. . .	671	671	168,215,644	12,496,477	9,012,150
1849. . .	671	671	184,955,158	13,287,529	8,530,915
1850. . .	671	671	185,943,764	15,299,447	9,516,822
1851. . .	671	671	186,413,626	16,468,157	9,212,302
1852. . .	671	671	187,456,520	17,644,518	9,155,449
1853. . .	758	742	197,683,927	20,376,401	10,362,484
1854. . .	901	881	232,156,538	24,077,730	12,878,258
1855. . .	1,049	1,049	246,048,339	28,355,444	16,380,165
1856. . .	1,393	1,360	352,412,687	33,623,781	21,255,397
1857. . .	1,455	1,390	374,100,330	36,167,940	20,231,305
1858. . .	1,701	1,593	469,499,544	41,394,380	22,296,682
1859. . .	1,753	1,721	473,202,925	44,673,208	23,615,855
1860. . .	1,791	1,763	479,648,935	47,403,575	24,297,608
1861. . .	1,885	1,749	490,032,850	51,525,828	25,412,718

(1) Dans la longueur construite se trouvent compris quelques kilomètres situés en pays étranger, mais soldés avec les fonds des compagnies belges.

**Statistique comparative**

*De l'ensemble des chemins de fer belges depuis l'origine.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE.  KIL.	COUT kilométrique.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1835. . . .	13	61,205	56	35	21	0.62	12.»
1836. . . .	36	72,276	63	33	30	0.53	12.»
1837. . . .	91	126,321	43	35	8	0.81	2.3
1838. . . .	250	132,295	42	37	5	0.90	1.0
1839. . . .	260	152,765	43	31	12	0.72	2.5
1840. . . .	321	184,954	46	26	20	0.57	4.0
1841. . . .	334	197,885	51	37	14	0.72	2.5
1842. . . .	397	218,106	51	32	19	0.63	3.1
1843. . . .	494	247,432	50	30	20	0.60	3.0
1844. . . .	556	258,474	55	28	27	0.51	3.8
1845. . . .	556	267,346	61	31	30	0.51	4.0
1846. . . .	556	279,093	67	36	31	0.55	4.0
1847. . . .	569	286,137	71	45	26	0.63	3.3
1848. . . .	671	275,763	51	36	15	0.72	2.0
1849. . . .	671	269,614	54	35	19	0.64	2.6
1850. . . .	671	271,055	62	39	23	0.62	3.1
1851. . . .	671	271,740	67	38	29	0.56	3.9
1852. . . .	671	273,260	72	37	35	0.52	4.5
1853. . . .	742	260,796	75	38	37	0.51	5.1
1854. . . .	881	257,665	75	40	35	0.53	4.8
1855. . . .	1,049	261,198	74	43	31	0.58	4.8
1856. . . .	1,360	282,987	68	43	25	0.63	3.5
1857. . . .	1,390	257,114	71	40	31	0.56	4.2
1858. . . .	1,593	276,014	71	38	33	0.54	4.1
1859. . . .	1,721	269,938	71	37	34	0.53	4.4
1860. . . .	1,763	267,811	74	38	36	0.51	4.7
1861. . . .	1,749	280,178	81	39	42	0.49	5.3

Avant de clore cet historique, nous ajoutons deux tableaux

relatifs à l'exploitation des chemins de fer belges, pendant l'exercice 1861.

**Statistique comparative.**

*Ensemble des chemins de fer belges. — Année 1861.*

DÉSIGNATION.	LON- GUEUR exploitée  KILOM.	COUT de construction.  FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la dépense à la recette.	PRODUIT NET		
			Recette.	Dépense.	Produit net		de l'exploit- ation de la ligne. P. C.	de l'exploit- ation plus la garantie. P. C.	
									FR.
État Belge . . . . .	748	349,000	117	54	63	0.46	6.60	»	
Anvers à Gand . . . . .	50	94,000	44	21	23	0.49	8.87	»	
Sambre-et-Meuse . . . . .	107	256,589	44	23	21	0.53	2.97	3.55	
Flandre occidentale. . . . .	121	123,532	28	19	9	0.66	2.79	4.22	
Tournay-Jurbise . . . . .	»	182,060	63	30	33	0.47	6.60	»	
Dendre-et-Waes . . . . .	»	203,704	68	33	35	0.48	6.35	»	
Luxembourg . . . . .	207	344,462	57	26	31	0.45	3.29	»	
Anvers-Rotterdam . . . . .	81	183,058	50	28	22	0.58	4.10	»	
Lierre à Turnhout . . . . .	37	116,216	19	17	2	0.86	0.84	3.94	
Pepinster à Spa . . . . .	12	232,939	63	32	31	0.51	4.83	»	
Centre . . . . .	36	345,069	43	24	19	0.56	2.00	»	
Lichtervelde à Furnes. . . . .	34	148,059	11	12	— 1	1.10	»	3.70	
Managé à Wavre . . . . .	41	233,841	25	27	— 2	1.10	»	1.71	
Est-Belge . . . . .	97	221,706	62	33	29	0.54	4.70	»	
Chimay . . . . .	30	113,924	18	13	5	0.73	1.51	»	
Nord- belge. {	Namur-Liège.	74	440,285	114	64	50	0.56	4.13	»
	Charl.-Erquel.	30	500,000	156	65	91	0.42	6.61	»
	Mons-Hautmt.	44	310,755	65	35	30	0.53	3.59	»
<b>TOTAUX ET MOYENNES.</b>	<b>1,749</b>	<b>280,178</b>	<b>81</b>	<b>39</b>	<b>42</b>	<b>0.49</b>	<b>5.33</b>	<b>5.51</b>	

**CHEMINS DE**  
**Tableau de l'exploita**

REPÈRE.	DÉSIGNATION (1).	LONGUEUR	COUT	
		exploitée.	de	
		KILOM.	FRANCS.	
1	Chemin de fer de l'État . . . . .	748	197,883,136	
2	Anvers à Gand . . . . .	50	4,700,000	
3	Sambre-et-Meuse . . . . .	107	27,455,050	
4	Flandre occidentale . . . . .	121	14,947,400	
5	Tournay-Jurbise (2) . . . . .	<u>76</u>	13,836,535	
6	Dendre-et-Waes (2) . . . . .	<u>108</u>	22,000,000	
7	Luxembourg. . . . .	207	71,303,398	
8	Anvers-Rotterdam. . . . .	81	14,827,740	
9	Lierre à Turnhout . . . . .	37	4,300,000	
10	Pepinster à Spa. . . . .	12	2,795,278	
11	Centre . . . . .	36	12,422,497	
12	Lichtervelde à Furnes. . . . .	34	5,000,000	
13	Manage à Wavre (jonction de l'Est) . . . .	41	9,587,500	
14	Est-Belge . . . . .	97	21,505,500	
15	Chimay . . . . .	30	3,417,726	
16	Nord-Belge . . . . .	Namur-Liège. . . . .	74	32,581,090
17		Charleroi-Erquelines . . . .	30	15,000,000
18		Mons à Hautmont . . . . .	44	16,470,000
	TOTAUX ET MOYENNES. . . . .	1,749	490,032,850	

(1) Dans ce tableau relatif à l'exploitation, ne sont point compris les chemins de fer de Hainaut-Flandres, de Liège à Maestricht et d'Eecloo à Gand, d'une longueur totale de 124 kilomètres, qui ont été exploités pendant quelques mois seulement de 1861.

**FER BELGES.**

**tion pendant l'année 1861.**

EXPLOITATION.			GARANTIE payée par l'État.	PRODUIT garantie comprise.	DIVIDENDE par action.	REPÈRE.
Recette.	Dépense.	Produit net.				
FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	
31,931,531	14,786,996	17,144,535	»	17,144,535	»	1
811,331	394,000	417,331	0	417,331	38.	2
1,723,554	906,802	816,752	160,000	976,752	9.37	3
1,233,592	816,100	417,492	213,391	630,883	10.92	4
<u>1,623,450</u>	<u>779,256</u>	<u>884,194</u>	0	<u>884,194</u>	32.05	5
<u>2,689,027</u>	<u>1,290,733</u>	<u>1,398,294</u>	0	<u>1,398,294</u>	29.10	6
4,304,833	1,957,288	2,347,545	0	2,347,545	8.12	7
1,458,688	852,412	606,276	0	606,276	9.	8
257,739	221,637	36,102	133,393	169,495	20.	9
275,352	140,462	134,890	0	134,890	10.	10
575,076	322,030	253,046	0	253,046	0	11
139,889	154,793	— 14,904	200,000	185,096	19.	12
375,062	412,520	— 37,458	200,000	162,542	0	13
2,190,987	1,179,574	1,011,413	0	1,011,413	25.	14
191,513	140,259	51,254	0	51,254	0	15
3,086,552	1,740,576	1,345,976	0	1,345,976	13.20	16
1,709,823	718,048	991,775	0	991,775	16.77	17
1,260,306	669,020	591,286	0	591,286	40.	18
<b>51,525,828</b>	<b>25,412,517</b>	<b>26,113,311</b>	<b>906,784</b>	<b>27,020,095</b>	»	

(2) Les chemins de fer de Dendre-et-Waes et de Tournay à Jurbise, construits par l'industrie privée, étant compris dans le réseau exploité par l'État, les chiffres soulignés ne doivent pas être additionnés.

Il résulte des deux tableaux précédents relatifs à l'exploitation des chemins de fer belges pendant l'année 1861 :

1° Que l'État a réalisé un bénéfice de 6.6 p. c. sur les capitaux employés, et a dépensé 46 p. c. de la recette;

2° Que l'industrie privée, en y comprenant les recettes obtenues par les chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Dendre-et-Waes. a produit 3.8 p. c. sur les capitaux consacrés à ces entreprises ;

3° Enfin, que l'ensemble des chemins de fer exploités en Belgique a donné un produit brut de 81 francs par jour et par kilomètre, pour une dépense de 39 francs, ce qui fait moins de 50 p. c.

Le revenu des capitaux, pour l'année 1861, a été de 5.3 p. c. sur l'ensemble des chemins de fer belges.

## CONCLUSION.

Des tableaux contenus dans ce résumé, nous pouvons déduire les résultats généraux suivants.

A l'exception des deux premières années, 1835 et 1836, où perce la confusion des dépenses de construction et d'exploitation aboutissant au chiffre illusoire d'un bénéfice de 12 p. c. net, on remarque, à travers diverses oscillations, une tendance marquée vers une situation financière de plus en plus lucrative.

C'est ainsi que, sous le rapport de l'activité commerciale, assez bien représentée par la recette brute réalisée par jour et par kilomètre, on voit que cette recette, qui ne montait en 1837 et 1838 qu'à 42 ou 43 francs, arrive maintenant à dépasser 80 francs; on peut donc dire, d'une manière générale, que l'activité commerciale a été à peu près doublée sur les chemins de fer belges, pris dans leur ensemble.

Sous le rapport de l'économie dans les frais d'exploitation, toujours abstraction faite des deux premières années, on remarque une amélioration progressive très-sensible, qui finit par rapprocher les dépenses d'exploitation de moitié de la recette brute.

Sous le rapport du produit des capitaux engagés, même résultat progressivement ascendant. On conclut du tableau que le produit des capitaux employés dans l'industrie des chemins de fer est actuellement double de ce qu'il était dans les premières années.

Au point où l'on en est actuellement arrivé, on peut dire, en nombres ronds, que la Belgique a employé pour la construction

de ses 2,000 kilomètres de chemins de fer, un demi-milliard de francs, rapportant annuellement 50 millions, dont approximativement moitié se distribue en frais d'exploitation et l'autre moitié sert à rémunérer les capitaux employés à raison de 5 p. c.

Ces résultats seront approximativement vrais pour quelques années encore, et peuvent parfaitement servir de conclusion à l'histoire des 25 premières années des chemins de fer belges.

9 JY 67

---











