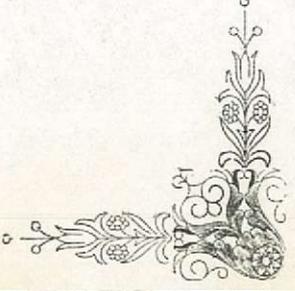


CHEMINS DE FER

INDUSTRIELS ET AGRICOLES

DE

LA CAMPINE.



(1853)

IMPR. D'EM. DEVROYE.

A M. le Ministre des Travaux Publics,

Bruxelles, le 4 mars 1885.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le caractère sérieux de ma demande en concession pour les chemins de fer de la Campine ne saurait plus être contesté, puisque je crois être le seul qui ai versé, dans le délai prescrit, le cautionnement de *cet* mille francs, exigé par votre dépêche du 27 février dernier.

J'ai, en conséquence, l'honneur de vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien faire hâter l'instruction administrative de cette affaire, instruction devenue très-simple par le fait de l'abandon des autres demandes.

Toutefois, pour rendre cette instruction plus facile encore, je crois devoir combattre une opinion qui paraît s'accréditer et qui prête au Gouvernement l'intention de ne pas dépasser le chiffre de cinq millions à garantir pour les chemins de fer de la Campine.

Or, Monsieur le Ministre, je n'hésite pas à dire qu'une pareille décision serait une faute grave, et pour le prouver, je vais essayer de vous démontrer, d'une manière irréfutable, je pense :

Que la garantie de NEUF MILLIONS, ou de moins CENT SOIXANTE MILLE FRANCS DE RESTE, que je sollicite pour l'exécution de CENT TREIZE KILOMÈTRES de chemins de fer dans la Campine, ne saurait, dans aucun cas, entraîner l'intervention pécuniaire du trésor public;

Que la garantie de CINQ MILLIONS ou de DEUX CENT MILLE FRANCS DE RESTE, sollicitée par la Compagnie Leysen, pour l'exécution de TRENTE-HUIT KILOMÈTRES de chemin de fer, entre Lierre et Turnhout, doit forcément et dans tous les cas exiger l'intervention pécuniaire du trésor public.

Personne ne pourrait nier, en effet, Monsieur le Ministre, que les lignes dont je propose l'exécution, de Louvain à Liasselt, par Aerschot et Diest; de Louvain à Turnhout, par Aerschot et Herenthals, avec embranchement d'Herenthals à Lierre, ne se trouvent dans de meilleures conditions que celle de Landen à Hasselt. Dès lors, le produit brut de cette dernière ligne peut être considéré comme comparable au produit *minimum* des lignes à créer.

Or, d'après des renseignements dignes de foi, la part de la Société concessionnaire, dans le produit de l'exploitation de la ligne de Landen à Hasselt, s'est élevée, pour l'année 1851, à cent deux mille francs, d'où il suit que la recette brute de cette ligne a été de deux cent quatre mille francs.

Le développement de la ligne étant de vingt-huit kilomètres, il en résulte donc que le produit, par kilomètre moyen, a été de sept mille deux cent quatre-vingt-six francs, produit bien faible, si l'on considère que la recette moyenne, par kilomètre, de tous les chemins de fer de l'État, y compris celui de Hasselt, s'est élevée à près de trente mille francs pendant le même exercice.

En appliquant maintenant cette base aux lignes de Louvain à Hasselt et d'Aerschot à Turnhout avec embranchement d'Herenthals à Lierre, on trouve, leur développement total étant de cent treize kilomètres, que la recette brute afférente à ces lignes, pourrait être évaluée à huit cent vingt-trois mille trois cent dix-huit francs, soit en nombres ronds huit cent vingt-cinq mille francs, ci fr. 825,000

Supposant, en outre, que les frais d'entretien et d'exploitation s'élèvent à 40 p. % de cette recette brute, ce qui est beaucoup, ou, en d'autres termes, que le bénéfice net soit de 60 p. %,, on trouve que ce bénéfice représenterait une somme de quatre cent quatre-vingt-quinze mille francs, ci . . . fr. 495,000

somme excédant de deux cent trente-cinq mille francs, le revenu *minimum* garanti et qui, comparée au capital de neuf millions à garantir par l'État, en représenterait l'intérêt à 5 1/2 p. %.

Eu opérant de la même manière pour la ligne de Lierre à Turnhout, on trouverait, sa longueur étant de trente-huit kilomètres, que le revenu brut ne s'élèverait qu'à deux cent soixante-seize mille huit cent soixante-huit francs, soit même en nombres ronds, deux cent quatre-vingt mille francs, ci . . . fr. 280,000

et supposant également que le bénéfice net soit de 60 p. % du revenu brut, ce bénéfice serait représenté par cent soixante-huit mille francs, ci . fr. 168,000

chiffre inférieur de TRENTE-DEUX MILLE FRANCS au revenu *minimum* garanti par l'État, et qui, comparé au capital de cinq millions, supposé nécessaire pour l'exécution de la ligne, n'en représente que l'intérêt à 5 ³⁶/₁₀₀ p. %.

Et cependant, s'il y a exagération dans ces calculs, cette exagération ne pourrait être qu'à l'avantage du chemin de fer de Lierre à Turnhout, tronçon isolé, sans point de départ connu et qui ne saurait être sérieusement comparé, sous le rapport des produits, aux lignes de Louvain à Turnhout, et surtout de Louvain à Hasselt.

La raison de cette différence énorme dans la situation faite aux actionnaires et au trésor public, suivant que le Gouvernement se déciderait à l'adoption des propositions de M. Leysen ou des miennes, est d'ailleurs bien facile à s'expliquer. Il est clair, en effet, que de deux spéculations susceptibles de produire le même revenu, la seule bonne sera celle qui n'exigera qu'un capital d'établissement en rapport avec ce revenu probable. Or, les cinq millions demandés par M. Leysen pour le railway de Lierre à Turnhout répondant à environ *cent trente-deux mille francs par kilomètre*, tandis que les neuf millions que je sollicite pour le réseau Campinois ne représentent pas *quatre-vingt mille francs par kilomètre*, il s'en suit tout naturellement, le produit étant supposé le même, que si la spéculation de M. Leysen est ruineuse pour ses actionnaires et pour le trésor, ce qui est incontestable, la mienne peut être avantageuse aux actionnaires, sans engager le moins du monde les intérêts du trésor.

Je n'ai d'ailleurs nullement l'intention, Monsieur le Ministre, d'expliquer les causes de cette différence dans le capital d'établissement jugé nécessaire par M. Leysen et par moi. Tout ce que je puis faire, c'est de vous offrir la preuve, quand vous le jugerez convenable, que tous mes calculs ne sont pas établis sur des éléments douteux et des données probables, mais bien sur des engagements formels, entourés de toutes les garanties désirables.

J'espère, Monsieur le Ministre, que les observations qui précèdent vous paraîtront dignes de motiver un sérieux examen et seront peut-être de nature à modifier les idées que l'on prête au Gouvernement touchant la garantie d'intérêts à accorder aux chemins de fer de la Campine.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer l'assurance de mon profond respect.

t. DANOELIN,
Ingénieur des ponts et chaussées.

A III. le Ministre des Travaux Publics.

Bruxelles, le 24 février 1885.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En vous adressant, sous les dates des 10 janvier et 7 février, des propositions touchant l'établissement d'un réseau de chemins de fer industriels et agricoles dans la Campine, j'avais espéré que ces propositions auraient pu faire l'objet d'une instruction administrative, et la nouveauté même du système que j'indiquais, comme pouvant suppléer à la garantie d'intérêts, m'avait paru de nature à mériter l'attention de votre Département.

Cette instruction administrative était d'autant plus désirable, qu'indépendamment de mes propositions, il en existait plusieurs autres pouvant avoir chacune, comme les miennes, leurs qualités et leurs défauts, et que leur examen et leur discussion simultanée auraient, sans nul doute, conduit à arrêter les dispositions générales les plus convenables pour le tracé du réseau Campinois, ainsi que le mode d'exécution le moins onéreux au trésor public.

Mais il ne paraît pas que cette marche doive être suivie, et la prompte solution qui sera vraisemblablement donnée à la demande en concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout empêchera probablement la réalisation de tous les autres projets.

Vous avez déclaré, en effet, Monsieur le Ministre, dans l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre, le 4 de ce mois, que la garantie d'intérêts ne serait accordée *qu'exceptionnellement* à la concession du chemin de fer de Lierre à Turnhout.

Or, je crois avoir démontré, dans mon mémoire du 10 janvier, et je pense que ma conviction sur ce point n'est pas isolée, qu'une spéculation de chemin de fer

ne saurait être faite en Campine, en tant qu'elle n'ait pour but que l'exploitation des transports.

Ainsi, la garantie demandée pour les projets de Louvain à Diest, à Beverloo etc, venant à manquer, il est hors de doute que les demandeurs en concession de ces diverses lignes, ne sauraient donner suite à leurs propositions, et la Campine ne se trouvera dotée, en dernière analyse, que de la ligne de Lierre à Turnhout, incapable à elle seule de modifier favorablement la situation actuelle de toute la contrée.

A la vérité, il semblerait, au premier abord, que le projet que j'ai eu l'honneur de vous adresser, le 10 janvier dernier, pourrait encore se réaliser, même dans l'hypothèse de la concession de Lierre à Turnhout. Mais une simple observation suffit pour démontrer que cette coexistence est impossible.

L'art 5 du cahier des charges, annexé au projet de loi, porte, en effet, que les concessionnaires du chemin de fer de Lierre à Turnhout auront la préférence pour l'exécution d'embranchements éventuels vers la frontière hollandaise et vers le camp de Beverloo, par Gliel.

Il s'ensuit donc que les parties les plus éminemment agricoles du réseau que j'avais projeté, se trouveraient comprises implicitement dans la concession de M Leysen et que le surplus des lignes de ce réseau, traversant des localités généralement cultivées, ne trouverait plus dans le bénéfice à réaliser par le défrichement de bruyères incultes, une compensation, à l'insuffisance des produits de l'exploitation des transports.

D'autre part, en présence de la garantie d'intérêts, vraiment exagérée, accordée à la compagnie Leysen, il est peu probable que des capitalistes se seraient contentés uniquement de l'expectative d'une spéculation agricole, quelque favorable qu'elle soit.

Je dis que cette garantie est exagérée, car, ainsi que j'ai eu l'honneur de vous l'exposer verbalement, le coût d'exécution de cette ligne, à simple voie, ne saurait dépasser le chiffre moyen de 75,700 francs par kilomètre, matériel roulant compris, chiffre qui résulte de tout le travail résumé dans mon mémoire du 10 janvier.

Or, le développement de la ligne de Lierre à Turnhout n'étant, que de 58 kilomètres au *maximum*, il s'ensuit que sa valeur d'établissement, matériel roulant compris, ne devrait s'élever qu'à 2,876,600 francs, soit même, en nombres ronds, trois millions; ou, en d'autres termes, que la garantie donnée par l'Etat ne serait pas de A p. «/» sur le capital d'exécution, mais bien en réalité de 67100 p-⁰¹.

Les réflexions qui précèdent m'ont conduit à me demander, si, en s'appuyant à la fois sur le système de la garantie d'intérêts et sur celui développé dans mon Mémoire du 10 janvier, il ne serait pas possible d'arriver à la réalisation d'un réseau complet de chemins de fer Campinois, offrant un caractère agricole moins exclusif, et cela sans sortir notablement des limites dans lesquelles vous désirez restreindre l'intervention de l'Etat.

Or, je crois, Monsieur le Ministre, que le nouveau projet, qui fait l'objet du présent mémoire, résout complètement ce problème, et qu'il est, en outre, conçu de manière à satisfaire tous les intérêts, conséquemment! à ne soulever aucune opposition.

à la ligne de Lierre à Turnhout. Mais il est à remarquer que cette garantie se présenterait dans de tout autres conditions, au point de vue de l'intervention du trésor; car, en augmentant seulement de sept dixièmes le capital garanti, l'État parviendrait à faire réaliser l'exécution d'un développement trois fois plus grand de voies ferrées et satisferait ainsi d'un seul coup à tous les intérêts locaux.

Quant au réseau agricole, il n'exigerait pas la garantie de l'État, pour autant que l'on veuille admettre le mode de compensation proposé dans mon mémoire du 40 janvier, c'est-à-dire que l'on accordé à la compagnie concessionnaire le droit d'exproprier, comme pour cause d'utilité publique, mais à charge de défricher ou d'exploiter, toutes les bruyères ou landes incultes, tourbières ou minières non exploitées, qui se trouveraient dans une zone de six cents mètres de chaque côté des voies à créer.

Dans ces conditions nouvelles, je crois pouvoir vous dire, Monsieur le Ministre, que je suis en mesure d'assurer l'exécution complète et l'exploitation du réseau des chemins de fer Campinois, pour autant que vous jugiez convenable de m'en accorder la concession.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon profond respect.

A. OFINDEUN,

Ingénieur des ponts et chaussées.