

②

LES
CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

EN
BELGIQUE

1834-1884

ÉTUDE HISTORIQUE, ÉCONOMIQUE ET STATISTIQUE

PAR

EDMOND NICOLAÏ

DOCTEUR EN DROIT

CHEF DE SECTION A L'ADMINISTRATION DE LA STATISTIQUE GÉNÉRALE DE BELGIQUE
(MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE)



^c
BRUXELLES

IMPRIMERIE FÉLIX CALLEWAERT PÈRE

RUE DE L'INDUSTRIE, 26

1885

§ I. — Introduction.

Il est dans la vie d'un peuple des événements qui font partie de son histoire et auxquels le souvenir à certaines dates se reporte de préférence ; tantôt c'est un événement guerrier couronné par le succès, tantôt c'est un événement pacifique, une conquête sur la nature. Le premier a frappé davantage les esprits et il est dans toutes les bouches, le second, moins bruyant, ne parle pas tant à l'imagination et rencontre moins de narrateurs. Combien cependant nous préférons ce souvenir de paix qui grandit une nation sans laisser derrière lui ni reproche ni amertume.

Il convient donc de rappeler des événements de ce genre pour montrer leurs bienfaits et en encourager l'imitation. Nous ne comptons pas cependant déraciner de sitôt les faux préjugés ; nous n'espérons pas voir le jour prochain où les hommes renonceront enfin à chercher la gloire dans la guerre barbare pour la trouver, avec la vraie richesse, dans la lutte économique contre la nature et ses éléments, afin de les dompter et de les faire servir au bien-être général. Mais nous mettrons en relief un titre de gloire obtenu, au milieu des jouissances de la paix, par une jeune nation, confiante dans son étoile, et poussée par son intelligence et son esprit pratique et nous ferons connaître combien un petit peuple, au territoire restreint, s'est montré grand aux yeux de tous. Pas n'est besoin pour cela de le montrer dans les nombreuses sphères de sa puissante activité, qui lui ont fait un nom connu

et réputé sur tous les continents. Nous pouvons nous restreindre et ne parler que des chemins de fer de son gouvernement. Ce seul point de vue, intéressant du reste en lui-même, suffit à notre tâche.

Mais quel est donc ce peuple sur lequel nous convions le lecteur de porter quelques instants son attention ? Avons nous besoin de le nommer ? Ce que nous en avons dit aura suffi pour diriger les regards de chacun vers la Belgique, ce pays pour qui les chemins de fer furent le premier fleuron de sa couronne politique, industrielle et commerciale.

Le moment semble opportun pour parler de ce sujet. Les années 1884-1885 amènent le cinquantenaire de la création des chemins de fer en Belgique. Pour fêter ce glorieux anniversaire nous apportons notre pierre à l'édifice de reconnaissance que chacun veut élever aux hommes de toutes conditions qui ont contribué à doter le pays de cette œuvre éminemment nationale.

Ce n'est que justice de mettre en lumière l'idée première de cette grandiose opération et l'intelligente initiative qui la mit à exécution et la réalisa.

Ceux qui la continuèrent ne doivent pas être oubliés non plus, car ce sont ceux qui, du modeste plan primitif, firent ce réseau de belles voies ferrées qui se trouvent actuellement aux mains de l'Etat.

Si nous exposons les sages idées économiques qui ont présidé à l'organisation de ces voies ferrées, si nous montrons leur développement continu, leur exploitation toujours plus importante et si, à côté de cela, nous trouvons un peuple avide de profiter de ce puissant moyen de transport, nous aurons fait à la fois l'éloge et des gouvernants et des gouvernés.

§ II. — Les premiers projets de chemins de fer en Belgique.

Reportons nous donc à l'époque où germa l'idée de construire le premier chemin de fer en Belgique. C'était en octobre 1830 au moment où la Belgique était dans la tourmente de sa séparation avec la Hollande. De prime abord cette coïncidence paraît étrange, mais il ne faut pas perdre de vue qu'à cette époque les voies navigables étaient le principal moyen de transports. Or, les événements politiques graves qui divisaient la Belgique et la Hollande, apportaient une entrave menaçante au libre usage des fleuves qui, au travers de la Hollande, reliaient entre eux les bassins de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin. On conçoit donc qu'avec son esprit prévoyant, le pays commerçant et industriel de Liège se soit ému de cette situation nouvelle et qu'en son nom un comité d'industrie et d'agriculture ait adressé au Gouvernement provisoire, qui était alors à la tête de la Belgique, un mémoire pour obtenir un chemin de fer remplaçant les communications fluviales.

Sur cette intelligente initiative, des études furent ordonnées par le Gouvernement. Elles aboutirent le 10 mars 1832 à un tracé d'Anvers à Liège par Diest destiné à former la première section de la *route en fer* d'Anvers à Cologne. Ce projet fut approuvé le 14 mars par le Conseil des ponts et chaussées et la question de réalisation fut tranchée par un arrêté royal du 26 du même mois autorisant la mise en adjudi-

cation publique de la concession à perpétuité de ce projet de *chemin à ornières de fer*.

Il est à présumer que cette décision ne fut pas étrangère à une demande de concession d'une ligne d'Anvers à Bruxelles faite par une société belge pendant le mois de février précédent. Il y avait lieu de croire que cette société serait désireuse aussi de se charger de la voie vers Liège. Mais les complications politiques retardèrent la promulgation de la loi nécessaire pour permettre au Gouvernement d'accorder une concession de voie ferrée. Ce ne fut que le 19 juillet qu'elle fut promulguée et elle restreignit à 90 ans le terme de toute concession.

D'ailleurs, ces complications politiques devaient avoir un autre effet : c'était d'éloigner les demandeurs en concession. Aussi l'adjudication de la voie projetée n'eut-elle pas de suite.

Au point de vue de l'avenir des chemins de fer, on ne doit pas, pensons-nous, regretter cette marche des événements. On remit à l'étude le projet de réseau qui reçut, grâce à ce nouvel examen, d'utiles modifications et extensions. De plus le système de concession fut abandonné et l'on y substitua la construction par l'Etat. Telle fut la décision prise par la loi du 1^{er} mai 1834.

§ III. — Les avantages et l'utilité des chemins de fer.

La loi du 1^{er} mai 1834 décidait donc enfin, après une étude de plusieurs années, la construction de voies ferrées et en fixait le développement.

La Belgique entrait ainsi dans une voie décisive. Ce petit pays, né d'hier, accomplissait un coup de maître en décidant la création d'un réseau de chemins de fer à vapeur.

Il y avait dans cette décision des vues audacieuses autant que sages, pratiques autant que prévoyantes. Les esprits éclairés que la Belgique avait à sa tête, en y comptant surtout Celui qui occupait le rang le plus élevé, non seulement par la position mais aussi par le mérite, savaient tous les avantages qu'un pays retire des bonnes voies de communication. C'est une vérité incontestable, aussi pourrions-nous nous dispenser de l'appuyer de l'autorité de Say. Citons-en néanmoins cette phrase caractéristique : « On peut, je crois, sans « crainte, mettre les moyens de communication, pourvu qu'ils « soient judicieusement conçus, au rang des dépenses sociales « les mieux entendues. Il en résulte une diminution de frais « de production en général, une baisse de prix pour tous les « produits, d'où il résulte un gain pour la société ».

Si une voie de communication semblait propre à produire ces résultats économiques, c'était assurément le chemin de fer. On a pu en entendre contester l'utilité, à l'origine, par ceux qui ne se rendaient pas bien compte de ce

moyen de transport. C'est un mérite de plus pour ceux qui ont eu foi dans l'innovation. Actuellement, du reste, on a peine à comprendre que ce système de communication n'ait pas toujours rencontré un accueil unanimement favorable et l'on se demande ce que l'on ferait aujourd'hui si l'on n'avait pas les facilités et la rapidité des rapports que procurent les chemins de fer.

Ce mode de transports allait donner une vie commerciale et industrielle nouvelle à ce peuple venant de conquérir une vie politique libre et indépendante. Quel progrès, quelle activité ne devait-on pas espérer voir se réaliser par le contact continu des idées et des actions des hommes ! Il y avait là une nouvelle source de vie pour la nation qui en avait soif. Tel est le bienfait dû à la perspicacité et à l'intelligence du Gouvernement et des Représentants de la nation.

Les distances ont disparu et il est devenu possible à chacun de faire ses achats et ses ventes en tous endroits, suivant les avantages de prix, et de se transporter là où ses affaires l'appellent. Que de relations sont ainsi nées et combien d'autres se sont étendues ! Que de choses précédemment sans valeur en ont acquis une et ont enrichi leur propriétaire et le pays ! Les chemins de fer, en résumé, ont procuré à la Belgique une vie et une activité qui ont étonné et émerveillé le monde.

§ IV. — L'intervention de l'Etat.

La loi de 1834 décidait aussi que la construction des voies décrétées se ferait aux frais de l'Etat.

Nous savons que l'intervention de l'Etat, en matière de chemin de fer, est très discutée, mais nous pensons que tout esprit impartial louera hautement la Belgique de la grande décision qu'elle prit en 1834.

Que l'on puisse, dans la suite, discuter sur les avantages de l'intérêt privé et combattre le système, qui actuellement prévaut en Belgique, c'est-à-dire celui du passage des lignes particulières entre les mains de l'Etat, nous l'admettons parfaitement.

On dira que l'Etat doit rester dans son action tutélaire, n'intervenir que dans les questions de sécurité publique ; que le laisser le maître absolu des tarifs ce serait mettre en ses mains une arme politique ou électorale. Il pourrait, en effet, chercher à gagner les suffrages de l'opinion par une réduction des prix de transport au dessous du taux rémunérateur, sans souci des charges qui pèseraient sur le budget ordinaire et qui en compromettraient, peut-être, l'équilibre. Ou bien, au contraire, l'Etat pourrait vouloir trouver, dans l'exagération des prix de transport, une source d'impôts déguisés au lieu de la rémunération d'une service rendu.

On objectera la centralisation et le danger de voir l'Etat se faire constructeur de matériel et toujours plus industriel.

On se prévaudra de ce que toute administration publique, n'étant pas poussée par l'action stimulante de l'intérêt privé, est incapable de l'activité et surtout de l'économie nécessaires.

Nous ne contestons pas ce qu'il peut y avoir de fondé dans ces considérations, mais nous répondons tout de suite à la dernière, qui est le plus souvent invoquée, que le système d'exploitation actuelle tend de plus en plus à l'absorption des petites compagnies par les grandes et qu'ainsi celles-ci deviennent si importantes qu'elles acquièrent quasi le cachet d'administration publique, que l'on trouve si défavorable pour la défense des intérêts engagés.

Quant aux autres objections, nous savons qu'un gouvernement peut abuser de la position lui faite, lorsqu'il est maître de ce puissant moyen d'action. Mais dans un gouvernement constitutionnel et représentatif, le contrôle et l'action de la nation ne sont-ils pas continuels ?

Et nous demandons aux partisans de l'intervention privée si les compagnies ne se rendent pas souvent coupables d'abus ? Elles s'imaginent trop facilement que les lois ne sont pas faites pour elles et qu'elles ont quasi le droit de légiférer ou de se mettre au dessus de la loi. Elles se prévalent parfois trop de certaines dispositions plus ou moins légales de leur règlement, lorsqu'elles sont en leur faveur, et s'affranchissent par contre fort librement de certaines de leurs obligations.

Ces abus sont le résultat du monopole dont elles jouissent. Aussi, si nous nous déclarons franchement ennemi de l'intervention de l'Etat là où l'action privée peut agir et suffit, nous arrêtons l'application de ce principe là où le monopole existe. Nous sommes, en effet, par dessus tout, ennemi du monopole privé ; or, le chemin de fer constitue réellement un monopole, car la concurrence est généralement impossible.

Il est vrai que des économistes contestent l'existence d'un monopole dans l'espèce. Ils disent que pour les grandes distances la concurrence s'exerce dans un rayon considérable et que, pour les points intermédiaires, il y a la concurrence des canaux, des rivières, des routes ordinaires et des tronçons

de voies ferrées à peu près parallèles. Cette manière de voir ne nous paraît pas admissible. Jusqu'à un certain point on comprend qu'une concurrence puisse exister pour des relations qui se traitent dans un grand rayon, et encore faut-il que les lignes existent, si non, qui risquera des capitaux dans l'unique but de faire concurrence à une autre ligne dont les prix de transports sont trop élevés? Il est facile de prévoir, en effet, que cette ligne ne les maintiendra pas et que les chances de succès de la nouvelle voie feront défaut, s'il n'y a pas de trafic intérieur suffisant à espérer. D'ailleurs, si, pour les relations étendues, on peut plus ou moins et dans certaines conditions supposer une concurrence possible, il n'en est nullement ainsi pour les petits parcours. Là, une concurrence sérieuse ne peut exister en aucune façon. A l'égard du chemin de fer, en effet, nous ne pouvons regarder comme telle, celle des canaux, rivières, routes ordinaires ou tronçons à peu près parallèles. Quelles sont, au surplus, les localités qui ont plusieurs stations et parmi elles, quelles sont les stations qui ne sont pas desservies par une même compagnie ou par une compagnie affiliée? D'où attendre la concurrence dans ces conditions? N'avons-nous donc pas raison de soutenir que le chemin de fer constitue un monopole?

Il acquiert de la sorte une importance considérable et il peut devenir la source de dangers sérieux pour les relations commerciales et la politique extérieures. On a encore présent à la mémoire la tentative faite par un monarque voisin de la Belgique. Envieux de ce pays qu'il trouvait si prospère et si utile à ses vues de domination, il convoitait d'y étendre son action. Plusieurs compagnies belges, ne se guidant que d'après leur intérêt particulier, conclurent la convention du 31 janvier 1864, sous le contrôle et la garantie du gouvernement français.

Par ce moyen le puissant empereur, qui avait perdu par les traités de commerce son influence ancienne, cherchait à la reconquérir en se rendant maître des tarifs sur des chemins de fer importants. Nul n'ignore l'action des tarifs des chemins

de fer sur les relations commerciales extérieures. Elle constitue une force capable de contrebalancer la base économique des tarifs douaniers d'un pays. Ce lien intime ne règle-t-il pas, du reste, la politique actuelle de l'Allemagne en matière de douane et de chemins de fer, politique qui se résume en système protectionniste d'un côté, et rachat des chemins de fer par l'État de l'autre?

D'ailleurs, dans le projet de 1869 la pensée militaire s'unissait à la pensée économique; une voie stratégique en cas de certaine guerre était ainsi préparée.

Ce n'est pas sans difficulté que le gouvernement belge parvint à écarter ce danger. Il eut besoin de toute son énergie patriotique pour arriver au protocole du 27 avril 1869. Heureusement que, soutenu par le sentiment unanime de la nation (loi du 23 février 1869) il trouva dans cette *vox populi* une autorité et une force qui lui firent obtenir raison.

Que ressort-il de ces diverses considérations, sinon que ce n'est pas sans motifs des plus sérieux que l'on peut désirer voir entre les mains de l'État les voies ferrées, ce moyen d'action si puissant au point de vue économique comme au point de vue de la politique extérieure.

Cette manière de voir, nous le savons, n'est pas unanime et il n'y a pas bien longtemps, un article de *l'Economiste français* (1) présentait l'État, en général, et l'État français, en particulier, comme mauvais entrepreneurs de travaux et comme incapables de réaliser des bénéfices dans l'exploitation de voies ferrées.

Pour parler ainsi l'auteur de l'article s'appuyait sur un rapport de la Compagnie de l'Ouest Français dans lequel il était dit que toutes les lignes construites par l'État étaient à refaire.

En réponse à cette observation, il nous sera bien permis de faire remarquer qu'il n'était pas de l'intérêt de la Compagnie de l'Ouest de présenter autrement l'état des lignes

(1) Août 1884, p. 232.

précitées et que cet intérêt était d'accord avec celui des autres grandes compagnies françaises.

D'ailleurs sont-elles rares les compagnies qui ont mal exécuté leurs lignes? Les détails de la comptabilité des chemins de fer de l'Etat Belge pourraient nous faire des révélations intéressantes à ce sujet et nous montrer l'étendue des frais de réfection qu'ont nécessités les voies construites par des Compagnies et rachetées ou exploitées par l'Etat.

On affirme que c'est le moindre souci de l'Etat de faire des bénéfices. Mais l'Etat ne peut-il se soucier de faire produire le plus possible au chemin de fer, comme il s'intéresse au plus grand rendement possible des impôts?

On ajoute encore que l'Etat construit et exploite chèrement, mal et à perte. Il se peut que dans un cas donné, l'Etat ait obtenu de mauvais résultats, mais faut-il de là conclure que l'intervention de l'Etat en général est nécessairement mauvaise, en ce qui concerne les voies ferrées? L'exploitation onéreuse et à perte est-elle le monopole de l'Etat? N'y a-t-il pas de nombreuses Compagnies qui n'ont pas exploité ou qui n'exploitent pas avec plus de succès? Ces mauvais résultats peuvent s'expliquer tantôt d'une façon, tantôt de l'autre, sans emporter la condamnation du principe d'intervention qui nous occupe.

Il convient, du reste, de remarquer que ce n'est pas parce que le Gouvernement français n'aurait pas réussi dans ses entreprises de chemins de fer, que nous devrions rejeter, en cette matière, l'intervention de l'Etat en général et de l'Etat Belge en particulier. Nous laissons à d'autres le soin de justifier l'action de l'Etat en ce qui concerne spécialement la France: pour nous, nous nous bornons particulièrement à la Belgique et le contenu de l'article qui nous occupe ne nous fait pas modifier notre opinion.

Si nous mettons ainsi notre confiance dans l'État pour écarter les abus dont nous avons parlé, nous supposons, bien entendu, un gouvernement assez sage pour administrer ce système de communication au plus grand avantage de tous et

pour ne pas s'en faire une arme en faveur d'une politique partielle et intéressée. Il semble d'abord indispensable pour cela que l'homme, à qui est confiée la haute et difficile charge des chemins de fer de l'État, soit soustrait aux modifications ministérielles que produisent, dans le gouvernement représentatif, les changements de politique. Il est très utile également de donner une large publicité à tous les actes ou opérations de l'administration, non seulement en ce qui concerne l'exploitation proprement dite, mais aussi en tout ce qui touche le personnel. Cette publicité permet à la fois le contrôle de la représentation nationale et de tous les citoyens. Il n'est rien de plus favorable à la sauvegarde des intérêts privés et généraux que de rendre possible cette surveillance de tous. Il se rencontre toujours quelqu'un que son intérêt pousse à l'examen des actes posés dans la gestion si délicate, si importante et si difficile de l'exploitation des chemins de fer. Une administration, soucieuse des intérêts qui lui sont confiés, ne doit fermer l'oreille ni aux réclamations qu'on lui adresse, ni aux conseils qu'on veut lui donner. C'est, pensons-nous, dans cet esprit qu'il convient d'organiser l'administration publique des chemins de fer. Dans ces conditions, l'intervention de l'État en matière de voies ferrées, suscitera peu d'opposition.

Cependant, ce système d'intervention, après avoir été suivi en Belgique, d'une façon absolue, à l'origine des chemins de fer, ne fut plus étendu et l'on eut généralement recours, pour l'établissement des nouvelles lignes de chemins de fer, à des concessions accordées à des particuliers. Il est vrai que l'action de l'État en 1834 n'avait pas été absolument mise en mouvement en raison des considérations que nous avons fait valoir en sa faveur. Comme le rappelait, en 1845, un homme qui tint pendant de nombreuses années le premier rang sur la scène politique du pays, M. Ch. Rogier, enlevé récemment à l'affection reconnaissante de la nation, un des buts que l'on avait en vue était « de provoquer les capitaux privés à concourir abondamment à cette grande œuvre de la régénération morale et matérielle. »

Depuis un certain nombre d'années, les partisans de l'État maître absolu des chemins de fer sont devenus toujours plus nombreux et l'on a repris l'idée primitive, purement et simplement, ou bien en la mitigeant, c'est-à-dire en concédant la construction de la voie et en en réservant l'exploitation à l'État.

En suite de ce revirement, le gouvernement reprit aussi l'exploitation de certaines lignes concédées. Cette reprise se fit à diverses conditions : tantôt l'État paie une part proportionnelle des recettes, généralement de 50 p. %; tantôt il conserve une part proportionnelle à laquelle un minimum est garanti (loi du 2 juin 1861); d'autres fois il prélève 11,000 francs, après avoir abandonné 7,000 francs aux concessionnaires, puis il partage par moitié le surplus jusqu'à concurrence de 8,000 francs en conservant le produit restant (loi du 30 juin 1870); une redevance kilométrique de 7,000 francs est aussi convenue en faveur des concessionnaires et, lorsque la recette dépasse 18,000 francs par kilomètre, l'État paie encore une annuité qui, de 2,400 francs doit aller jusque 4,000 francs (loi du 26 juin 1877); enfin, la redevance due par l'État se réduit aussi uniquement à 9,800 francs par kilomètre (loi du 26 juin 1877).

On arriva ainsi de plus en plus, grâce à ce système, à l'unité d'exploitation si avantageuse à tous égards. Elle donne l'uniformité des tarifs, point bien autrement important que pour les voies navigables en raison du nombre des expéditions; elle dispense de divers frais occasionnés par les exploitations séparées, comme certains frais fixes d'administration, les décomptes indispensables, etc.; elle permet l'organisation de trains de marchandises complets, rapides et sans rompre charge pour de longues distances; elle assure aux voyageurs une concordance plus certaine dans les correspondances et leur procure la facilité des billets directs et de l'enregistrement des bagages jusqu'à destination.

Ce ne sont pas assurément là, les seuls avantages à retirer de l'unité d'exploitation. Citons en encore un d'une grande

importance ; nous voulons parler de la meilleure utilisation du matériel de transport. Nous ne verrions plus ces retours à vide si fréquents d'un matériel qu'une compagnie réceptionnaire est obligée de retourner à la compagnie expéditrice. Cette pratique est frayeuse pour la traction comme pour le matériel et elle est souvent vexatoire pour l'expéditeur qui se voit refuser le wagon, qui lui est nécessaire, parce que le matériel de la compagnie du départ ou de l'arrivée fait défaut.

§ V. — L'étendue du réseau.

Le réseau décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 n'était plus le réseau primitif. On avait abandonné la ligne d'Anvers sur Maestricht de 100 kilomètres, puis la ligne d'Anvers à Liège par Diest de 130 kilomètres. A une simple voie de transit, l'idée heureuse était venue de greffer une voie de communication intérieure. Il suffisait pour cela de modifier quelque peu le tracé et de le faire passer par les principales localités sans s'écarter trop de la direction à suivre. De là les tracés d'Anvers, par Malines, à Bruxelles et à Liège, Verviers et la frontière prussienne (173 kilom.).

Mais on ne devait pas s'arrêter là. La mer demandait à être reliée au réseau ferré. A l'idée de remplacer la voie de communication, que la Belgique avait avec l'Allemagne, en se servant des eaux intérieures de la Hollande, vient se joindre l'idée de raccourcir la distance qui séparait la Grande-Bretagne de la Prusse, tout en desservant l'ouest du pays.

La France, cependant, ne pouvait rester à l'écart ; l'intérêt politique et l'intérêt des provinces méridionales étaient d'accord pour réclamer le prolongement, de ce côté, des voies ferrées. La ligne du midi se commandait ainsi impérieusement.

Cet ensemble de lignes, d'une étendue totale de 397 kilomètres, fut le réseau décrété par la loi de 1834. Comme on le voit, c'était la traversée du pays du nord au sud et de l'ouest

à l'est, c'était l'union des pays voisins au travers de la Belgique.

L'utilité des grandes lignes démontrée, des voies secondaires ne pouvaient manquer d'être réclamées. L'État fut amené ainsi à relier au réseau principal les villes de Courtrai, Tournai, Namur, etc., à côté des lignes qu'il accorda à titre de concession.

Une autre source de l'accroissement du réseau de l'État réside dans le rachat de chemins de fer concédés. Les lignes devenues ainsi la propriété du gouvernement sont :

Mons à Manage (conv.-loi des 16-17 février 1857, 8 juillet 1858) ;

Pepinster à Spa (loi du 16 janvier 1873) ;

Dendre et Waes (loi du 17 mai 1872) ;

Grand-Luxembourg (loi du 15 mars 1873) ;

Bassins-Houillers du Hainaut (lois des 3 juin 1870 et 26 juin 1877) ;

Lignes dans les Flandres (lois des 31 mai, 30 juin, 23 juillet 1878, 5 août 1879, 25 février et 25 mars 1880) ;

Saint-Ghislain à Erbisceil (loi du 4 août 1879) ;

Marbehan à Virton (loi du 26 août 1880) ;

Anvers à la frontière néerlandaise (loi du 29 avril 1880) ;

Lierre à Turnhout (loi du 2 avril 1881).

Pour permettre de se rendre un compte exact de l'accroissement successif des voies ferrées appartenant au domaine public, nous en transcrivons ci-dessous l'étendue effective au 31 décembre de chaque année :

1834 . . .	20 kilom.	1841 . . .	380 kilom.
1835 . . .	20 "	1842 . . .	440 "
1836 . . .	44 "	1843 . . .	560 "
1837 . . .	142 "	1844 . . .	560 "
1838 . . .	257 "	1845 . . .	560 "
1839 . . .	311 "	1846 . . .	560 "
1840 . . .	334 "	1847 . . .	560 "
Moyenne . . .	161.0 "	1848 . . .	560 "

1849 . . .	560 kilom.	1867 . . .	612 kilom.
1850 . . .	560 "	1868 . . .	612 "
Moyenne . .	530.0 "	1869 . . .	612 "
1851 . . .	560 "	1870 . . .	618 "
1852 . . .	560 "	Moyenne . .	601.6 "
1853 . . .	560 "	1871 . . .	626 "
1854 . . .	560 "	1872 . . .	647 "
1855 . . .	560 "	1873 . . .	665 "
1856 . . .	558 "	1874 . . .	699 "
1857 . . .	590 "	1875 . . .	1,006 "
1858 . . .	590 "	1876 . . .	1,130 "
1859 . . .	590 "	1877 . . .	1,158 "
1860 . . .	590 "	1878 . . .	1,929 "
Moyenne . .	571.8 "	1879 . . .	2,257 "
1861 . . .	590 "	1880 . . .	2,468 "
1862 . . .	590 "	Moyenne . .	1,258.5 "
1863 . . .	590 "	1881 . . .	2,563 "
1864 . . .	590 "	1882 . . .	2,713 "
1865 . . .	590 "	1883 . . .	2,738 "
1866 . . .	612 "	Moyenne . .	2,671.3 "

On voit que l'augmentation la plus forte se produit en 1878, où 771 kilomètres de voies s'ajoutent à la propriété de l'État et que c'est de 1843 à 1855 et de 1857 à 1870 que la situation a le moins changé.

En ce qui concerne les périodes ce sont les dernières qui sont les plus mouvementées.

De 1834 à 1840 les lignes du domaine public	
croissent en moyenne annuellement de	47.7
De 1841 à 1850 cette moyenne est de	22.6
" 1851 à 1860 id.	3.0
" 1861 à 1870 id.	2.8
" 1871 à 1880 id.	185.0
" 1881 à 1883 id.	90.0

Si nous nous plaçons au point de vue de l'exploitation et plus seulement au point de vue des chemins de fer, propriété

de l'État, nous verrons que le cercle d'action de l'État est beaucoup plus étendu et s'élargit dans une proportion toujours plus forte.

Voici l'étendue moyenne exploitée chaque année :

1835 . . .	13 kilom.	1860 . . .	747 kilom.
1836 . . .	36 "	Moyenne . .	687 "
1837 . . .	91 "	1861 . . .	749 "
1838 . . .	203 "	1862 . . .	749 "
1839 . . .	273 "	1863 . . .	749 "
1840 . . .	325 "	1864 . . .	749 "
Moyenne . .	157 "	1865 . . .	749 "
1841 . . .	341 "	1866 . . .	790 "
1842 . . .	399 "	1867 . . .	863 "
1843 . . .	485 "	1868 . . .	863 "
1844 . . .	560 "	1869 . . .	863 "
1845 . . .	560 "	1870 . . .	869 "
1846 . . .	560 "	Moyenne . .	799 "
1847 . . .	570 "	1871 . . .	1,422 "
1848 . . .	595 "	1872 . . .	1,470 "
1849 . . .	625 "	1873 . . .	1,875 "
1850 . . .	625 "	1874 . . .	1,929 "
Moyenne . .	532 "	1875 . . .	1,966 "
1851 . . .	625 "	1876 . . .	2,053 "
1852 . . .	625 "	1877 . . .	2,145 "
1853 . . .	631 "	1878 . . .	2,441 "
1854 . . .	637 "	1879 . . .	2,553 "
1855 . . .	652 "	1880 . . .	2,702 "
1856 . . .	713 "	Moyenne . .	2,056 "
1857 . . .	745 "	1881 . . .	2,841 "
1858 . . .	746 "	1882 . . .	2,975 "
1859 . . .	746 "	1883 . . .	3,045 "
		Moyenne . .	2,954 "

Chacun remarquera que la progression est surtout sensible dans ces derniers temps, suivant en cela la même marche que l'étendue des lignes propriété de l'Etat. En rapprochant ces

deux étendues on constate encore que c'est à partir de 1847 que la différence se produit. C'est à cette époque que l'Etat entreprit de se charger de l'exploitation de lignes appartenant à des compagnies. La ligne de Tournai-Jurbise fut, la première, l'objet de convention à ce sujet. Dans la suite, des arrangements semblables ont été passés avec diverses compagnies. Le rapprochement des chiffres suivants en fera connaître l'importance, au point de vue du nombre de kilomètres :

ANNÉES.	EXPLOITATION DE LA PROPRIÉTÉ de l'Etat et des compagnies.	EXPLOITATION DE LA SEULE propriété de l'Etat.	DIFFÉRENCE.
1847	570	560	10
1850	625	560	65
1860	747	590	157
1870	869	618	251
1880	2,702	2,468	234
1883	3,045	2,738	307

Il résulte de cette comparaison que l'Etat, par suite de l'extension donnée à son réseau, détenait, en 1883, 307 kilomètres ferrés à titre de simple exploitant. Ce chiffre serait plus élevé si les rachats importants de lignes concédées, dont nous avons parlé, n'avaient pas été effectués par l'Etat.

§ VI. — Les tarifs.

Au point de vue de l'exploitation des voies ferrées, les tarifs ont une importance considérable. Il convient donc de faire ici brièvement l'historique de cette question des tarifs des chemins de fer de l'Etat en Belgique.

La loi du 12 avril 1835, qui fut la première promulguée sur cet objet, ne les détermina pas, mais décida qu'ils seraient réglés par arrêté royal. Le motif de cette disposition était la difficulté de pouvoir donner une tarification définitive à un moyen de transport si nouveau et si peu connu. Cette loi n'était cependant que transitoire, mais elle fut renouvelée successivement en raison de la nécessité de pouvoir modifier aisément les tarifs, suivant les circonstances.

Comme le gouvernement profita de cette liberté d'action et apporta des changements fréquents, nous ne nous proposons pas de passer en revue chacun des tarifs et chacune des modifications y faites. Laissant de côté les détails, nous nous bornons aux points principaux.

Lors de la conception des voies ferrées c'était le transport des marchandises que l'on avait surtout en vue et qui semblait devoir constituer le côté important de l'exploitation. Cependant ce ne fut que plusieurs années après l'inauguration des chemins de fer que les marchandises furent admises. Les bagages eux-mêmes ne furent transportés et tarifés qu'à partir du 1^{er} juillet 1837. Avant cette époque, les voyageurs constituent le seul mouvement des chemins de fer. Ce ne fut qu'en

1838, c'est-à-dire trois ans après la mise en exploitation, que l'on tenta le transport des marchandises et encore sur une partie du réseau seulement, sur la ligne d'Anvers à Bruxelles. De plus, la tarification se faisait exclusivement par wagon, ce qui était très onéreux pour les expéditions, qui n'atteignaient pas la charge totale du wagon. A ce système on adjoignit l'année suivante le tarif au poids réel. Les expéditeurs ainsi ne payaient plus qu'en proportion du poids effectif de leurs marchandises.

La distinction des charges complètes et des charges incomplètes était avantageuse et elle eut pour effet d'accroître considérablement le mouvement. L'utilité des transports de marchandises pour les chemins de fer et l'utilité des chemins de fer pour le transport des marchandises étaient prouvées. Aussi ce transport fut-il développé et étendu à tout le réseau à partir du 1^{er} août 1840 en maintenant toujours, en faveur de l'expéditeur et suivant son intérêt, le choix du tarif à charge complète ou à charge incomplète.

En ce qui concerne les autres bases du tarif, elles n'ont pas été maintenues invariablement. A l'origine, les prix étaient fixés d'un endroit à un autre sans avoir égard fort exactement à la distance parcourue.

Suivant le premier tarif des voyageurs, en date du 5 mai 1835 (arrêté royal du 5 mai 1835), jour de l'ouverture de l'exploitation de la ligne de Bruxelles à Anvers, la moyenne des prix par kilomètre était de 7 centimes pour les diligences (1^{re} classe), de 5 centimes pour les chars-à-bancs (2^e classe) et de 2 1/2 centimes pour les wagons (3^e classe).

Ce tarif, légèrement modifié en 1836 et en 1838 (arrêtés royaux des 22 avril 1836 et 31 juillet 1838), était très favorable et il procura beaucoup de mouvement sur les voies ferrées. Cependant il fut modifié le 21 février 1839, et remplacé par un tarif plus élevé qui occasionna une réduction dans la circulation des voyageurs. En 1841, le 1^{er} mai et le 21 août, de nouveaux changements furent apportés dans les prix de transport (arrêtés ministériels des 10 avril et 17 août 1841).

Mais leurs bases n'étaient pas uniformes ; l'égalité de parcours n'entraînait pas l'égalité de taxe. Il y avait des différences très sensibles, supérieures à 20 p. %.

A côté de la distance parcourue on tenait compte des frais de construction et d'exploitation. Ainsi le parcours sur les plans inclinés à Liège, était tarifé à triple taxe. Actuellement, la Compagnie du Gothard fait une distinction analogue ; elle perçoit sur les rampes supérieures à 15 millimètres, une taxe de 50 p. % au dessus du tarif ordinaire. Il en est de même sur certaines voies ferrées de l'Amérique où, encore, la saison et autres circonstances sont une cause de variation dans les tarifs.

Cette absence d'uniformité dans les prix de transport sur les chemins de fer de l'Etat belge dura jusqu'en 1851 (loi du 12 avril 1851). A dater de cette époque le calcul à la distance fut rigoureusement observé. Toutefois, la valeur d'un kilomètre de parcours était ajoutée à chaque trajet, pour tenir compte des frais fixes d'embarquement des voyageurs.

Cette majoration n'était pas sans fondement. Il est évident, en effet, qu'une partie des frais de transport ne se proportionne pas à l'étendue du parcours mais reste à peu près fixe. Autrement dit, il y a des dépenses indépendantes et des dépenses dépendantes de la longueur parcourue.

Une fois ce principe reconnu fondé, il devait entraîner la modification du tarif des marchandises. Il en fut ainsi en 1861. Mais au lieu d'une majoration fixe et sans proportion avec la distance parcourue on adopta la réduction de la taxe kilométrique en raison de l'allongement du parcours. Il n'est rien de plus rationnel que ce système de tarif qui reçut sa première application en Belgique, ce qui lui vaut le nom de *belge*. La diminution des frais de transport est d'autant plus forte que la distance est plus longue. Il est donc juste de faire décroître la base d'application du tarif en raison de l'augmentation du parcours.

Ce système de tarif à base décroissante ne fut pas appliqué d'une façon générale dès 1861 (arrêté ministériel du 25 dé-

cembre 1860). Certaines marchandises seules profitèrent de ce tarif; ce furent la houille, le coke, les briquettes de charbon, la fonte brute, les pavés, les moellons et la chaux en vrac. Les résultats obtenus furent des plus favorables. La recette augmenta de 10.93 p. % et le mouvement de 11.61 p. % au point de vue de l'ensemble et de 72.40 p. % en ce qui concerne les marchandises favorisées par le nouveau tarif.

Dans ces conditions, l'application générale du tarif à base décroissante se commandait. Aussi, dès l'année suivante, fut-il étendu à toutes les marchandises de la 3^e classe (arrêté ministériel du 7 décembre 1861), et un tarif réduit à la distance fut également créé pour la 2^e classe (arrêté ministériel du 10 janvier 1862).

Il faut toutefois attendre jusqu'en 1864 et 1865 pour voir le principe nouveau appliqué d'une façon absolue et générale au transport des grosses marchandises. Ce sont, en effet, les arrêtés ministériels des 24 mai et 22 juin 1864 et du 8 août 1865 qui établirent complètement et sans restriction l'échelle décroissante pour toutes les classes du tarif des grosses marchandises de telle sorte que, pour toute distance supérieure à 15 lieues (75 kilom.), la tonne-lieue ne se payait que le quart ou le sixième du prix de transport établi pour chacune des dix premières lieues. Depuis lors, le système du tarif différentiel n'a plus cessé d'être appliqué, mais il a reçu de nombreuses modifications dans ses bases de taxes et dans le classement des marchandises.

Son application au transport des voyageurs fut, en partie, réalisée en 1866 (arrêté ministériel du 20 mars 1866). En 1871, on l'abandonna pour revenir à un tarif uniforme dont les bases, assez réduites, étaient favorables aux petits parcours.

Ce tarif fut modifié en 1879 en vue d'accroître les ressources du Trésor. La majoration fut de 5 p. % ; en outre, toute fraction kilométrique fut forcée alors que précédemment, avec le calcul à la lieue, on négligeait toute fraction de lieue inférieure à 2,500 mètres.

Voici au surplus la nomenclature des divers tarifs qui ont été appliqués au transport des voyageurs, avec l'indication de leurs prix de base. Ainsi qu'on le remarquera, en dehors du tarif de 1866, le prix le plus bas, soit par 5 kilomètres fr. 0-35, 0-20 et 0-13 1/2 selon les classes, a été appliqué en 1838-1839 et le taux le plus élevé, c'est-à-dire, fr. 0-40 pour la 1^{re} classe fr. 0-30 pour la 2^e classe et fr. 0-20 pour la 3^e classe, a été établi en 1851 et il est de nouveau en vigueur depuis 1879 :

ARRÊTÉS ET LOIS ÉTABLISSANT LES TARIFS.	BASES MOYENNES OU GÉNÉRALES des tarifs par lieu de 5 kilomètres.			
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	
	Francs.	Francs.	Francs.	
Arrêté royal du 5 mai 1835	0,37 1/2	0,25	0,12 1/2	
Id. du 22 avril 1836.	0,37 1/2	0,25	0,15	
Id. du 31 juillet 1838	0,35	0,20	0,13 1/2	
Id. du 3 février 1839	0,40	0,25	0,20	
Arrêté ministériel du 10 avril 1841	0,40	0,25	0,15	
Id. du 17 août 1841	0,37	0,30	0,18	
Id. du 22 mars 1842	0,38	0,29	0,19	
Loi du 12 avril 1851.	0,40	0,30	0,20	
Loi du 10 mars 1854	Surtaxe de 25 p. % pr les express.			
Arrêté ministériel du 20 mars 1866.	1 à 7 lieues	0,40	0,30	0,20
	Pour la 8 ^e lieue	0,20	0,10	0,05
	Pour la 9 ^e lieue	0,20	0,05	0,10
	Pour la 10 ^e lieue	0,10	0,05	0,10
	De 11 à 15 lieues	0,10	0,05	0,05
	De 16 à 20 lieues	0,15	0,10	0,07 1/2
	Pour chaque lieu au delà de la 20 ^e .	0,10	0,07 1/2	0,05
	Surtaxe de 20 p. % pr les express.			
	0,36	0,27	0,18	
Arrêté ministériel du 18 septembre 1871	Surtaxe de 25 p. % pr les express.			
	Réduction de 20 p. % pr les billets <i>aller et retour.</i>			
Arrêté ministériel du 15 octobre 1879	Augmentation de 5 p. %.			

Les prix de ce dernier tarif, encore en vigueur, sont fixés comme suit :

	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
5 premiers kilom	0,40	0,30	0,20
10 " "	0,80	0,60	0,40
50 " "	3,80	2,85	1,90
100 " "	7,60	5,70	3,80

Tels sont les prix ou bases des tarifs normaux, mais il convient de remarquer que le tarif général comportait des exceptions. Elles furent admises toujours plus nombreuses dans l'intérêt public. Il y eut des réductions au tarif des voyageurs pour les trains de plaisir, pour les sociétés voyageant en corps, pour certaines réunions, fêtes ou cérémonies, pour les militaires, les enfants, les émigrants et les prisonniers, pour les abonnements en général et en particulier pour ceux des ouvriers et des écoliers ou étudiants, etc.

La principale exception, en ce qui concerne les marchandises, se trouve dans les tarifs spéciaux qui accordent des réductions sérieuses pour faciliter le commerce d'importation et d'exportation ou pour d'autres motifs.

On a aussi introduit les tarifs communs pour les marchandises. En suite d'entente entre deux ou plusieurs exploitants, une base identique a été convenue. Il en est résulté pour le public une facilité immense, la possibilité, chose si importante dans le commerce et l'industrie, de calculer et connaître aisément le prix de transport. Ces relations entre l'Etat et les compagnies, à l'exemple des avantages de l'unité d'exploitation, dont nous avons parlé, ont dispensé des réexpéditions qui étaient frayeuses, contrariantes et peu rapides.

Outre les tarifs pour l'intérieur, l'Etat a fait souvent accord avec les chemins de fer étrangers pour la fixation du prix des transports communs. Le tarif, dans ce cas, est généralement des plus réduit. En agissant de la sorte, l'administration des chemins de fer a pour but d'obtenir des transports nombreux en transit. Le transit a pour heureux résultat d'augmenter le mouvement au profit de l'exploitation intérieure et de prendre sa part dans certains frais généraux ou d'exploita-

tion fixes. Au surplus, à défaut de ces conditions de faveur, les transports ainsi obtenus prendraient souvent une autre direction au profit de lignes étrangères ou de lignes concurrentes du pays.

Les tarifs des marchandises distinguent et classent, avec des prix différents, les marchandises suivant leur nature. Dans cette classification on tient compte surtout de la valeur de la marchandise et des risques du transport. Cependant, il y a de nombreuses exceptions à cette règle.

Nous ne contestons nullement la base rationnelle de cette classification. On comprend, en effet, que des objets d'une certaine valeur puissent supporter des frais de transport plus élevés que justifient, du reste, les risques de route. L'augmentation du prix, en suite des frais de transport, ne sera pas proportionnellement plus forte que celle qui atteindra telle autre marchandise de moindre valeur tarifée à une classe inférieure.

Nous nous demandons, toutefois, quels seraient les inconvénients d'un tarif uniforme pour toutes les marchandises, au poids-kilomètre, avec certaine restriction pour le volume. Nous supprimerions les divisions en classes ou sections et nous aurions ainsi un système d'une simplicité aussi grande qu'avantageuse. Nous ne voyons pas même la nécessité de distinguer entre les expéditions sur wagons ouverts ou en wagons fermés. Si le prix d'achat de ceux-ci est plus élevé, l'entretien des autres est souvent plus onéreux, car ils souffrent davantage des intempéries du temps et ils se détériorent plus rapidement en raison de la nature des marchandises chargées.

La question de responsabilité devrait être examinée. Faut-il la rendre nulle, faut-il l'établir, sauf preuve contraire ; faut-il l'exclure, sauf pour le cas de vol ou de détournement prouvé à l'expéditeur ou par l'expéditeur ; que décider pour les retards ? Sans entreprendre de discuter ici toutes ces questions, nous pensons que la solution pourrait être de rendre, avec le tarif uniforme proposé, la responsabilité entière moyen-

nant une prime supplémentaire d'assurance réglée d'après la valeur assurée. A défaut de cette assurance, le chemin de fer serait affranchi de la responsabilité des casses, avaries, etc., et sa responsabilité se limiterait à la perte de l'objet, à moins qu'il ne prouve qu'elle ne provient pas d'un vol ou d'un détournement commis par ses agents ou bien d'un manque de surveillance.

Evidemment, la responsabilité du transporteur est une question délicate, aussi n'avons-nous pas la prétention de la résoudre dans ces brèves considérations.

Après avoir examiné les bases des tarifs, il convient de voir quel a été le principe suivi dans la fixation de ces tarifs.

La loi du 1^{er} mai 1834, en même temps qu'elle décidait la construction par l'Etat, disait dans son article 5 :

« Les produits de la route provenant des péages, qui
« devront être annuellement réglés par la loi, serviront à
« couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt ainsi
« que les dépenses annuelles et d'administration de la nou-
« velle voie. »

Le principe était clairement posé. Il ne s'agissait pas de faire de la nouvelle entreprise une source d'impôts déguisés, mais d'y trouver seulement la rémunération et l'amortissement des capitaux engagés.

Ce sage principe a encore été confirmé par la loi du 12 avril 1835, qui autorisait le gouvernement à régler les tarifs par arrêté royal.

Nous lisons dans son article 4 :

« Le produit des péages sera versé au Trésor pour servir
« aux dépenses d'entretien et d'administration de la route
« ainsi qu'au remboursement des intérêts et des capitaux affec-
« tés à la construction. »

Ainsi même précision encore ici pour écarter toute idée de faire produire au chemin de fer des bonis destinés à autre chose qu'aux fins indiquées.

On aura remarqué que la loi ne précise pas moins nettement qu'elle entend que, non seulement l'intérêt, mais aussi

l'amortissement des capitaux engagés soient couverts par les recettes.

Ce sont là, à notre sens, des règles très sages et, posées dès l'origine, elles méritaient d'être toujours suivies. Les tarifs ont été établis conformément à ces principes et l'exploitation de l'Etat a toujours eu en vue l'intérêt public. Les réductions de tarif ont été accordées soit parce que les recettes le permettaient, soit surtout parce qu'on espérait meilleur résultat dans l'intérêt du mouvement des recettes ou de la nation en général. Aussi les tarifs des chemins de fer de l'Etat belge ont-ils, pensons-nous, été toujours inférieurs à ceux des autres exploitations.

Le législateur de 1834 et de 1835 a eu on ne peut plus raison de fixer l'amortissement comme une des destinations des recettes. Il en déterminait par là l'importance. Cependant d'aucuns sont d'un avis contraire et combattent l'utilité et la nécessité, pour le Trésor public, d'amortir les capitaux engagés dans les voies ferrées. Il ne sera donc pas hors de propos de présenter quelques considérations pour repousser cette manière de voir.

L'amortissement est de règle en industrie; or, un chemin de fer est une entreprise absolument industrielle. On nous objectera les routes et les canaux pour lesquels il n'est pas question d'amortissement. Mais les routes et les canaux sont bien moins affaire industrielle que les chemins de fer. La preuve en est dans le petit nombre de routes ou canaux entrepris par l'intérêt privé.

D'ailleurs, dans quelle situation l'Etat qui n'amortira pas se trouvera-t-il vis-à-vis des autres Etats, lorsque ceux-ci recevront, à la fin des concessions, les chemins de fer particuliers sans avoir la charge de capitaux de premier établissement, peut-être même sans rien déboursier pour le matériel? Ces Etats n'ayant à rémunérer que les seules dépenses de l'exploitation proprement dite, procureraient à leur population un avantage immense par les transports à bon marché qu'ils pourraient octroyer. Il y aura là une source de richesses très

grande pour ces nations au détriment du gouvernement imprévoyant, et un changement profond et subit dans leur situation respective. La Belgique ne doit évidemment pas se mettre dans cette position désavantageuse.

Il est vrai que, si l'on ne demande pas à l'exploitation des voies ferrées la charge de l'amortissement, il sera possible d'obtenir un résultat favorable avec des prix de transport plus avantageux et avec une recette moindre; mais ce serait sacrifier l'avenir pour le présent.

Nous sommes fortement partisan des tarifs réduits mais nous tenons avant tout à ce que le chemin de fer fasse ses frais d'exploitation et de capital. Nous savons tous les avantages que la population active retire des transports à bon marché, mais nous ne sommes pas d'avis de les lui procurer au détriment de l'équilibre nécessaire dans les revenus et charges des voies ferrées de l'Etat. Par contre, une fois cet équilibre obtenu, tout boni doit être appliqué à l'amélioration de l'exploitation et, s'il est assuré pour longtemps, il doit conduire à une réduction de tarif. Ce sont du reste ces principes qui ont généralement été appliqués en Belgique aux chemins de fer de l'Etat.

§ VII. — Les dépenses générales de premier établissement.
A. Lignes construites directement par l'Etat.

AU 31 décembre.	Longueur totale construite.	DÉPENSE ACCUMULÉE OU TOTALE.				TOTAL GÉNÉRAL.	DÉPENSE KILOMÉTRIQUE.				TOTAL.	AU 31 décembre.
		DÉPENSE POUR		A déduire les aliénations et subside des villes.			POUR LA CONSTRUCTION.		du chef d'aliénation de subside de villes.			
		la route proprement dite.	bâtiments et dépendances des stations.	FRAIS GÉNÉRAUX: personnel, bureau, etc.			Route proprement dite.	Bâtiments et dépen- dances des stations.	Frais généraux.			
		Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1834	20	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1835	20	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1836	44	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1837	142	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1838	257	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1839	311	"	"	"	(1)	"	"	"	"	"	"	"
1840	334	60,406,676	3,916,583	2,127,038	(1)	66,150,297	179,960	14,726	6,368	198,054	198,054	1840
Moyenne annuelle des 7 années précédentes.	47.7	8,586,668	559,512	303,863	"	9,450,043	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 7 années précédentes.
1841	380	81,987,723	4,966,918	2,734,250	15,043	89,673,848	215,757	13,071	7,195	236,023	236,023	1841
1842	440	98,852,319	6,882,191	3,928,896	263,559	108,799,787	224,664	15,641	7,566	247,871	247,871	1842
1843	560	108,568,660	8,280,500	3,898,795	574,421	120,173,534	193,873	14,786	6,962	215,621	215,621	1843
1844	560	112,742,162	9,471,624	4,397,556	637,760	125,973,582	204,325	16,914	8,553	226,092	226,092	1844
1845	560	115,304,006	10,219,984	4,788,513	795,384	129,517,119	205,900	18,250	8,551	232,701	232,701	1845
1846	560	119,816,131	11,067,991	4,970,920	1,101,015	134,754,036	213,957	19,764	8,877	242,598	242,598	1846
1847	560	121,571,366	12,193,041	5,143,630	1,171,634	137,966,403	219,092	21,773	9,185	248,050	248,050	1847
1848	560	122,920,442	12,988,471	5,154,175	1,231,568	139,831,520	219,501	23,194	9,204	251,899	251,899	1848
1849	560	124,303,884	13,522,744	5,155,533	1,317,931	141,664,230	221,971	24,148	9,206	255,325	255,325	1849
1850	560	124,551,679	13,898,687	5,157,339	1,356,877	142,250,828	222,414	24,819	9,210	256,443	256,443	1850
Moyenne annuelle des 10 années précédentes.	22.6	6,444,500	998,210	303,030	135,687	7,610,053	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 10 années précédentes.
1851	560	124,798,609	14,110,755	5,157,753	1,382,258	142,624,859	222,745	25,198	9,210	257,153	257,153	1851
1852	560	125,292,910	14,301,181	5,175,342	1,385,040	143,364,393	223,737	25,598	9,241	258,516	258,516	1852
1853	560	125,677,315	14,486,370	5,186,130	1,385,815	143,964,000	224,424	25,868	9,260	259,552	259,552	1853
1854	560	126,854,170	15,464,437	5,188,140	1,390,348	146,116,399	226,525	27,614	9,264	263,403	263,403	1854
1855	560	128,215,215	16,329,356	5,190,557	1,399,982	148,335,146	228,956	29,610	9,269	267,385	267,385	1855
1856	560	128,300,107	17,008,601	5,191,500	1,400,363	148,499,368	229,173	31,011	9,269	270,544	270,544	1856

1800	130,788,310	20,222,773	5,195,881	3,181,500	153,025,464	234,808	30,307	9,328	280,443	5,712	274,732	1860
Moyenne annuelle des 10 années précédentes.	623,663	632,408	3,854	182,462	1,077,463	"	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 10 années précédentes.
1861	131,506,023	22,292,957	5,198,274	3,208,187	155,789,067	236,097	40,023	9,383	285,453	5,760	279,693	1861
1862	131,936,230	25,653,704	5,210,384	3,209,494	159,590,824	236,870	46,057	9,354	292,281	5,762	286,319	1862
1863	133,477,400	27,758,332	5,252,301	3,345,175	163,172,858	239,636	49,835	9,430	298,901	5,952	292,949	1863
1864	134,990,041	29,869,841	5,280,708	3,370,572	166,770,018	242,352	53,626	9,481	305,459	6,051	299,408	1864
1865	137,108,443	32,596,814	5,319,140	3,394,819	171,639,548	246,155	58,522	9,550	314,227	6,077	308,150	1865
1866	141,277,749	37,394,679	5,383,946	3,390,849	181,665,526	253,640	67,136	9,660	330,442	6,088	324,355	1866
1867	142,503,509	39,893,829	5,426,258	3,415,050	184,408,546	248,120	68,901	9,372	324,393	5,898	318,495	1867
1868	145,711,019	40,790,475	5,459,156	3,447,855	188,582,795	251,060	70,450	9,429	331,539	5,903	325,635	1868
1869	148,559,063	42,941,001	5,500,301	3,537,538	193,462,827	256,579	74,464	9,500	340,243	6,110	334,133	1869
1870	153,983,061	45,427,297	5,566,755	3,565,254	201,412,759	263,220	77,053	9,516	350,389	6,094	344,295	1870
Moyenne annuelle des 10 années précédentes.	2,319,565	2,520,452	37,087	38,375	4,838,729	"	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 10 années précédentes.
1871	159,408,730	47,995,099	5,642,847	3,580,563	209,466,113	269,271	81,073	9,531	359,875	6,048	353,828	1871
1872	172,073,699	57,165,400	5,784,376	3,585,907	231,437,568	285,837	94,959	9,609	390,405	5,957	384,448	1872
1873	185,131,966	66,720,989	6,073,267	3,588,330	254,337,892	299,082	107,788	9,811	416,681	5,797	410,885	1873
1874	192,103,676	75,332,678	6,213,858	3,599,560	270,050,652	293,737	115,188	9,504	418,426	5,504	412,922	1874
1875	195,474,054	78,800,285	6,305,937	3,607,134	276,973,142	298,434	120,306	9,627	428,367	5,507	422,860	1875
1876	197,998,997	81,722,132	6,533,759	3,712,742	282,542,146	299,545	123,654	9,884	433,063	5,617	427,446	1876
1877	200,890,751	84,881,788	6,705,022	3,761,620	288,715,941	298,058	125,937	9,948	433,942	5,581	428,362	1877
1878	203,767,627	88,109,168	6,800,217	3,986,180	294,690,832	296,174	128,065	9,884	434,123	5,794	428,329	1878
1879	205,242,994	92,419,458	6,954,547	4,086,369	300,530,630	297,023	133,747	10,064	440,834	5,913	434,921	1879
1880	207,018,562	101,248,941	7,216,536	4,207,815	311,276,224	300,462	146,950	10,474	457,886	6,107	451,779	1880
Moyenne annuelle des 10 années précédentes.	5,303,460	5,582,164	164,978	64,256	10,986,346	"	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 10 années précédentes.
1881	211,994,712	113,065,107	7,534,468	4,444,902	328,119,385	306,307	163,389	10,888	480,584	6,423	474,161	1881
1882	216,261,675	123,977,694	7,905,022	4,552,040	343,592,351	307,827	176,355	11,245	495,227	6,475	488,752	1882
1883	221,261,617	127,672,574	8,121,051	4,672,001	352,383,241	312,076	180,074	11,454	503,604	6,590	497,014	1883
Moyenne annuelle des 3 dernières années.	4,747,685	8,807,878	301,505	154,729	13,702,339	"	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 3 dernières années.
14.2	4,425,232	2,553,451	162,421	93,440	7,047,664	"	"	"	"	"	"	Moyenne annuelle des 30 années.

(1) Les dépenses de premier établissement par année ne sont pas connues antérieurement à 1840.
 (2) Il est fait en 1856 une déduction de 10 kilomètres par suite de la cession de la section du chemin de fer de Landen à Saint-Trond.
 (3) Dont 1,361,883 francs représentant la valeur du chemin de fer de Landen à Saint-Trond.

Nous commençons les données statistiques par un relevé des dépenses générales de premier établissement faites pour les lignes construites directement par l'Etat.

Ce sont ces dépenses qu'appelle, en premier lieu, l'ordre naturel des choses ; ce sont ces dépenses aussi qui entraînent d'importantes conséquences, car bien ou mal conçues elles grèvent justement ou plus que de raison les charges annuelles de l'exploitation.

Certes, les dépenses d'exploitation méritent toute l'attention de l'administration, comme nous le verrons plus loin, mais une nuance sensible les différencie d'avec celles de capital. Celles-ci influent dès le premier jour et indéfiniment sur les résultats financiers de l'entreprise. Celles-là n'étant qu'annuelles, se règlent définitivement sur chaque budget et, lorsqu'une faute a été commise, qu'elle est reconnue et qu'il y est remédié, les dépenses inutiles, qui en sont la conséquence, ne paraissent plus dans les comptes ultérieurs une fois qu'elles ont été liquidées.

Nous ne pouvons pas espérer que, dans l'établissement des voies ferrées de l'Etat, les dépenses aient toujours été, sans aucune exception, sagement conçues, ni que des fautes, des erreurs n'aient pas été commises. Quelle est la société, quel est l'entrepreneur, quel est l'administrateur qui n'ait pas quelque erreur à mettre à son passif ? Il est d'autant plus compréhensible qu'il en ait été ainsi dans la construction des chemins de fer, qu'il s'agissait d'une création nouvelle où l'expérience n'avait pas encore parlé. Dans la suite il peut encore s'être produit des travaux mal conçus et des dépenses exagérées, mais il convient de ne pas se montrer d'une exigence outrée. L'administration la mieux choisie, la plus expérimentée et la plus sage, peut se tromper, et il arrive parfois qu'une administration n'est pas entièrement composée pour satisfaire à toutes les exigences d'un service. Le particulier lui-même est-il toujours assez clairvoyant pour ne confier ses intérêts qu'à des mains habiles ? Tout ce que l'on peut reprocher aux administrations publiques en général, et avec infini-

ment de raison, c'est de n'avoir pas pour règle de renoncer aux services de ceux de ses membres qui n'ont pas les qualités et aptitudes requises. Cet abus est la contre-partie des abus de la politique en ce qui touche le personnel des administrations publiques. Il importerait de ne tolérer davantage aucun de ces abus. Il devrait surtout en être ainsi pour les administrations comme celle des chemins de fer, à qui sont confiées des opérations gérées ailleurs par l'intérêt privé. C'est, à notre sens, une condition *sine quâ non* pour leur permettre de soutenir la concurrence avec les administrations particulières. La question du personnel est trop importante pour en décider autrement. Longtemps encore on pourra dire : tant vaut l'homme, tant vaut l'affaire. La meilleure devient mauvaise entre des mains inhabiles ou incapables.

L'abus que nous avons signalé peut être criant, comme il peut ne pas exister. Les chiffres des dépenses de premier établissement des chemins de fer construits directement par l'Etat pourront nous laisser entrevoir dans quelle mesure il s'est produit dans l'administration dont il s'agit. Ils nous montreront comment a été conduite par l'Etat cette grande entreprise de construction.

Il n'est malheureusement pas possible de donner par année les dépenses antérieures à 1840. A cette époque, 66,000,000 de francs (1) avaient été appliqués à l'objet qui nous occupe. En 1850 le chiffre s'élève à 142,000,000. Dix ans plus tard il atteint 153,000,000, pour arriver en 1870, puis en 1880, respectivement à 201,000,000 et 311,000,000 de francs et enfin à 352,000,000 de francs au 31 décembre 1883.

Ainsi se présente la dépense accumulée. Il en résulte une dépense moyenne par année de :

(1) Dans l'examen de la statistique, nous croyons utile de négliger fréquemment le détail des milliers et des centaines de francs qui sont, du reste, rigoureusement indiqués dans nos tableaux statistiques.

9,450,000 francs	pour la période de	1835 à 1840
7,611,000	id.	1841 à 1850
10,775,000	id.	1851 à 1860
4,839,000	id.	1861 à 1870
10,986,000	id.	1871 à 1880
13,702,000	id.	1881 à 1883

C'est donc pendant les deux dernières périodes que l'établissement des voies ferrées de l'Etat a absorbé le plus de capitaux. Leur chiffre s'écarte largement de la moyenne générale annuelle, qui n'est que de 7,047,664 francs pour les cinquante années.

Si nous recherchons celles de ces années qui ont le plus contribué à ce résultat, nous trouvons d'abord 1873, puis 1872 et 1881 respectivement avec des dépenses de près de 23, 22 et 17 millions de francs. Ce sont assurément là des sommes importantes qui méritent d'être examinées de plus près. Est-ce la construction de nouveaux kilomètres de voies qui donne l'explication de ce brusque accroissement de dépenses, ou bien faut-il en chercher l'explication ailleurs ?

Durant les années dont il s'agit il a été construit environ 17, 10 et 3 kilomètres. Ces étendues sont insuffisantes pour justifier des dépenses comme celles que nous avons relevées. Il faut donc croire qu'elles ont été appliquées au réseau antérieurement construit. En effet, si nous examinons les détails de la dépense, nous verrons, comme l'indique le tableau statistique, que les bâtiments et dépendances des stations ont absorbé pendant 1872 et 1873 environ 40 p. % des capitaux appliqués aux chemins de fer et 70 p. % en 1881. C'est sur cet objet donc que retombe surtout cet accroissement si considérable des frais de premier établissement des lignes ferrées construites directement par l'Etat.

Cette observation reçoit, du reste, sa confirmation par l'examen de l'ensemble des données de la colonne intitulée : « *Bâtiments et dépendances des stations* ». Sans nous arrêter aux premières années, où la dépense moyenne annuelle pour

cet objet n'était que de 559,000 francs, ni même aux deux périodes suivantes pendant lesquelles le Trésor déboursait en moyenne 998,000 francs et 632,000 francs, il nous suffira de comparer les années 1861 à 1870 avec les suivantes. D'une part, nous trouvons une dépense annuelle de 2,520,000 francs, approchant de la moyenne de 50 ans, et, d'autre part, 5,582,000 francs et 8,807,000 francs.

Le même fait se vérifie par la comparaison des frais de premier établissement, ramenés au kilomètre. Si nous rapprochons, en effet, les périodes décennales, nous constatons la marche suivante :

PÉRIODES.	DÉPENSE pour la route proprement dite.	DÉPENSE pour les bâtiments et dépendances des stations.
1841-1850 . . .	24 p. % d'augm.	112 p. % d'augm.
1851-1860 . . .	5 1/2 " "	46 " "
1861-1870 . . .	12 " "	114 " "
1871-1880 . . .	14 " "	89 " "
1881-1883 (1) . . .	13 " "	77 " "

Quant à l'augmentation par kilomètre, de 1840 à 1883 elle est de 132,116 francs ou 73 p. % pour la route proprement dite et de 168,348 francs ou 1,436 p. % pour les bâtiments et dépendances des stations.

Il ne faut pas trop s'arrêter au chiffre quelque peu fabuleux de 1,436 p. %. Il est le résultat du coût extrêmement réduit des premières stations. Les constructions définitives, à l'origine, étaient rares et le provisoire était généralement très modeste. Toujours est-il que la marche ascendante des dépenses pour les bâtiments et dépendances des stations n'est pas contestable. En veut-on encore une preuve? Voici, pour certaines années, l'importance proportionnelle de ces dépenses dans la dépense totale :

(1) L'augmentation pour cette période de trois ans est calculée et majorée comme s'il s'agissait de dix années.

ANNÉES.	DÉPENSES	
	pour la route proprement dite.	pour les bâtiments et dépendances des stations.
1850 . .	87 p. % de la dép. tot.	10 p. % de la dép. tot.
1860 . .	85 " "	13 " "
1870 . .	76 " "	23 " "
1880 . .	66 " "	33 " "
1883 . .	63 " "	36 " "

Ainsi, sur cette période de 33 années, la part des bâtiments et dépendances des stations dans la dépense de premier établissement augmente de 25 p. % en nombre rond, et le coût proportionnel de la route proprement dite diminue d'autant. La marche régulière de cette différence, depuis 1860, est à remarquer : 1 p. % par an pour les 23 dernières années.

Il résulte de ces chiffres qu'une dépense, qui n'était que l'accessoire à l'origine, est devenue d'une importance considérable pour les chemins de fer de l'Etat, puisqu'elle comporte actuellement 36 p. % du coût de premier établissement.

Diverses considérations peuvent être mises en avant pour expliquer ce changement. Le développement du mouvement des voyageurs et des marchandises a exigé la création ou l'agrandissement des bâtiments, halles et hangars ; le nombre des trains a dû être augmenté et de là est résulté la nécessité de créer de nombreuses voies de manœuvre et de garage. Les terrains, dans les grands centres surtout, ont acquis une valeur inconnue il y a quarante ans. Or, c'est dans ces localités que les stations ont particulièrement dû être construites et étendues ; c'est là surtout que sont venues se raccorder les nouvelles lignes. Ces voies nouvelles, construites directement par l'Etat ou par des compagnies, sociétés ou particuliers, ont apporté leur contingent à l'accroissement du mouvement général et c'est de préférence près des grandes agglomérations qu'a été choisi leur point de raccordement. On a, dans ces derniers temps, quelque peu remédié à cette situation, qui menaçait de devenir ruineuse au point de vue financier, en créant des gares de formation en dehors des centres de popu-

lation. Là on trouvait, à prix modéré, la place toujours plus grande nécessaire à l'établissement des nombreuses voies qu'exigent les manœuvres pour la formation rapide des trains.

Nous avons encore une considération, d'une autre nature, à présenter au point de vue de l'accroissement des dépenses faites pour les gares. Elle touche à la pratique suivie dans la comptabilité des chemins de fer.

Il y est de principe de porter au compte capital ou de premier établissement les dépenses nouvelles pour amélioration ou extension du service sans déduction aucune pour la valeur non amortie de la dépense antérieurement faite pour le même objet. Il y a ainsi une accumulation de dépenses qui charge outre mesure le coût kilométrique. Cette pratique, à notre sens, doit être condamnée. Elle est contraire aux principes de la comptabilité et à une saine gestion financière. Il est de règle que l'on ne peut inscrire, au compte de premier établissement, les dépenses faites successivement que pour autant que la valeur de chacune d'elles continue à subsister et à se retrouver à l'actif sous une forme quelconque. Suivre une voie contraire ce serait produire un accroissement continu de charges, grevant les comptes ultérieurs plus que de raison et pouvant conduire à la ruine la meilleure entreprise, ce serait compromettre l'avenir pour soulager le présent. Il ne peut en être ainsi en ce qui concerne les chemins de fer. Il ne faut pas surcharger le compte capital pour alléger les frais de l'exploitation annuelle, si on ne veut tomber dans le défaut de prévoyance. Il appartient à une administration sage d'établir une équitable répartition de la dépense entre le compte capital et le compte d'exploitation. Son expérience et ses connaissances lui diront la valeur dont s'est accru le capital de premier établissement du chef de toute dépense nouvelle, elles lui diront aussi s'il est utile de répartir sur plus d'un exercice la différence entre la dépense accumulée et la valeur existante encore.

De cette façon, les résultats financiers, que nous étudierons plus loin, suivront une marche normale et les dépenses de pre-

mier établissement correspondront à la valeur réelle des chemins de fer de l'État.

On ne doit pas croire, en effet, trouver cette valeur dans les chiffres que fournit le tableau statistique précédent. Ici c'est purement et simplement la dépense ; les documents publiés ne nous donnent pas d'autres renseignements et ne nous permettent pas de relever la valeur effective des voies ferrées construites par l'État.

Nous pensons qu'il n'est pas sans importance de faire la distinction que nous signalons. Les doubles emplois semblent devoir être sérieux, car tout ce qui a été fait sous le nom d'amélioration a parfois donné des résultats peu favorables et n'a pas eu une existence bien longue, et les travaux d'extension ou autres n'ont pas toujours été menés à bonne fin sans contretemps. Il serait donc du plus grand intérêt de posséder des données à ce sujet. Nous pourrions ainsi mieux apprécier les causes de l'augmentation que nous avons constatée pour les bâtiments et dépendances des stations. Nous trouverions peut-être là l'explication de la part absorbante que cette dépense prend dans le total des sacrifices faits par le Trésor public pour l'établissement des voies ferrées de l'État. Nous aurions aussi un élément pour fixer la juste valeur de la route proprement dite. La pratique que nous avons signalée présente également cette valeur sous un faux jour, mais dans une proportion moindre, parce que ce n'est pas sur cet objet que portent surtout les travaux nouveaux.

D'aucuns diront, apparemment, que nous avons tort de combattre ce système de gestion financière. Ils allègueront que l'amortissement, mis à la charge de chaque exercice, pourvoit suffisamment à l'extinction des doubles emplois signalés. On nous permettra de faire observer que tel n'est pas le but de l'amortissement en ce qui concerne les chemins de fer de l'État, comme nous l'avons dit antérieurement. La comptabilité doit en être réglée comme celle d'une voie ferrée concédée, c'est-à-dire d'un avoir dont la valeur a un terme : la limite de la concession. Ne pas admettre ce principe ce

serait, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, vouloir, dans un certain nombre d'années, placer le pays dans un état d'infériorité vis-à-vis des nations voisines. Celles-ci bénéficieraient, en effet, à la fin des concessions, d'un outillage perfectionné dont elles deviendraient propriétaires sans obérer en quoi que ce soit le Trésor de l'État. On ne doit pas s'exposer à cette situation grosse de conséquences les plus diverses et les plus graves. Il faut donc amortir annuellement la valeur réelle des chemins de fer. C'est là le but de l'amortissement régulier. Les sommes dépensées pour des valeurs qui ne se retrouvent plus doivent être amorties par surcroît.

Au surplus, il convient d'observer que, même avec ce système, l'époque où sera effectué l'amortissement intégral des dépenses de premier établissement ne peut se fixer. Chaque somme dépensée pendant les années récentes fait reculer toujours plus loin l'époque où le pays sera en possession de voies ferrées complètement amorties.

L'important est cependant de ne pas surcharger le fonds de premier établissement. Les statistiques des chemins de fer de l'État semblent nous révéler une pratique contraire. Comment expliquer autrement un coût kilométrique atteignant presque un demi-million en 1883. Ce sont là des valeurs excessives qui ne se rencontrent guère; l'ensemble des chemins de fer français ne dépasse pas 423,000 francs en 1882. Cette situation fait tâche dans une gestion financière.

Il n'y a pas, du reste, que les dépenses pour la route, les bâtiments et dépendances des stations qui contribuent à cette situation anormale. Les frais généraux eux-mêmes croissent d'une façon très sensible. Ces frais généraux comprennent les dépenses pour études de projets de construction de lignes, personnel, mobilier et frais de bureau. Qui croirait que dans ces dernières années, où l'État n'a construit qu'un peu plus de 6 1/2 kilomètres par an, on a dépensé pour l'objet, dont il s'agit, des sommes égales à celles qu'a réclamées, à l'origine, la construction des premières voies. On établissait cependant alors en moyenne par année une étendue de lignes de près de

33 kilomètres. Voici, d'ailleurs, les chiffres par période ramenée à l'année :

PÉRIODES.	Kilomètres construits.	Frais généraux.
1834-1840	47.7	Fr. 303,863
1841-1850	22.6	» 303,030
1851-1860	0.	» 3,854
1861-1870	2.8	» 37,087
1871-1880	10.4	» 164,978
1881-1883	6.6	» 301,505

Nous sommes porté à croire que ces sommes élevées ne se répèteront plus longtemps. L'administration des chemins de fer de l'Etat, soucieuse des intérêts du Trésor, saura prendre les mesures nécessaires pour ramener cette dépense à un chiffre normal.

B. — Lignes construites et lignes rachetées par l'Etat.

Dépenses de premier établissement tant pour les lignes construites que pour les lignes rachetées par l'Etat.

ANNÉES.	CAPITAL dépensé pen- dant l'année.	A DÉDUIRE les aliénations d'immeubles et subsides de villes.	RESTE pour le compte du chemin de fer.
1835	4,760,143	»	4,760,143
1836	5,461,503	»	5,461,503
1837	22,977,523	»	22,977,523
1838	26,899,069	»	26,899,069
1839	12,575,461	»	12,575,461
1840	5,235,107	»	5,235,107
Moyenne.	12,984,801	»	12,984,801
1841	24,892,934	15,043	24,877,891
1842	21,174,665	248,516	20,926,149
1843	13,595,816	310,862	13,284,954
1844	7,173,589	63,339	7,110,250
1845	4,967,804	157,624	4,810,180
1846	6,578,398	305,631	6,272,767
1847	3,944,765	70,620	3,874,145
1848	3,278,867	59,933	3,218,934
1849	2,903,014	86,363	2,816,651
1850	988,605	38,946	949,659
Moyenne.	8,949,846	135,688	8,814,158

ANNÉES.	CAPITAL dépensé pen- dant l'année.	A DÉDUIRE les aliénations d'immeubles et subsides de villes.	RESTE pour le compte du chemin de fer.
1851	469,862	25,381	444,481
1852	1,042,895	2,782	1,040,113
1853	1,227,407	775	1,226,632
1854	3,872,610	4,533	3,868,077
1855	4,989,689	9,633	4,980,056
1856	3,359,850	(1) 1,368,278	1,991,572
1857	4,273,666	18,709	4,254,957
1858	3,133,123	43,189	3,089,934
1859	1,006,569	317,302	689,267
1860	2,351,440	34,040	2,317,400
Moyenne	2,572,711	182,462	2,390,249
1861	4,748,761	26,687	4,722,074
1862	6,020,468	1,306	6,019,162
1863	6,349,589	105,682	6,243,907
1864	5,309,941	55,396	5,254,545
1865	9,098,251	14,248	9,084,003
1866	14,306,272	6,029	14,300,243
1867	8,462,218	24,202	8,438,016
1868	4,263,789	2,805	4,260,984
1869	4,880,821	119,683	4,761,138
1870	9,091,517	27,716	9,063,801
Moyenne	7,253,163	38,375	7,214,787
1871	26,453,391	15,308	26,438,083
1872	33,590,850	5,344	33,585,506
1873	86,815,690	2,423	86,813,267
1874	21,617,378	11,230	21,606,148
1875	38,804,003	7,573	38,796,430
1876	21,223,539	105,609	21,117,930
1877	95,161,970	48,878	95,113,092
1878	53,455,815	224,560	53,231,255
1879	39,439,023	100,189	39,338,834
1880	50,766,783	121,446	50,645,337
Moyenne	46,732,844	64,256	46,668,588
1881	58,702,054	237,086	58,464,968
1882	62,695,161	107,138	62,588,023
1883	36,012,933	119,961	35,892,972
Moyenne	52,470,049	154,728	52,315,321

Au sujet des dépenses de premier établissement tant pour les lignes construites que pour celles rachetées par l'Etat, nous avons peu de chose à ajouter à ce que nous venons de dire.

Les données statistiques qu'on vient de voir, nous montrent

(1) Y compris 1,361,893 francs, coût de 10 kil. de la ligne cédée de Landen à St-Trond.

aussi des sommes importantes prélevées sur le Trésor public durant ces dernières années.

L'année 1877 avec ses 95,113,092 francs tient la tête, puis viennent les années 1873, 1882, 1881 et 1878, respectivement avec des sommes de 86,813,000 francs, 62,588,000 francs, 58,464,000 francs et 53,231,000 francs. La somme la plus minime appliquée aux chemins de fer en une année est 444,481 francs en 1851. Certes, la différence est grande. Il pourrait donc y avoir intérêt à recourir aux moyennes annuelles. Les voici calculées par période :

1835-1840.	fr.	12,984,801
1841-1850.		8,814,158
1851-1860.		2,390,249
1861-1870.		7,214,787
1871-1880.		46,668,588
1881-1883.		52,315,321

moyenne annuelle générale 18,076,175 francs.

Il n'y a guère de comparaison à faire entre ces périodes. Les différences sont trop importantes : différences entre les chiffres, mais différences aussi entre les situations. Les deux dernières périodes ont été marquées par le rachat de nombreuses lignes ferrées. Nous ne discuterons pas ici les prix de rachat, ce qui nous entraînerait trop loin ; nous dirons seulement que ces voies ne se trouvaient pas dans les conditions voulues pour être exploitées avec sécurité et pour répondre aux justes exigences d'un service public. Plusieurs de ces lignes avaient été mal construites et mal outillées. Une économie, maladroitement conçue en se plaçant au point de vue d'une exploitation de longue durée, avait présidé à leur premier établissement. Le même esprit avait continué à régner en ce qui concerne l'entretien. Quoi d'étonnant que de nombreuses réfections et compléments se soient trouvés nécessaires, lorsque l'Etat fut devenu le propriétaire de ces voies et eut leur exploitation confiée à ses soins. Soucieux des devoirs de tout entrepreneur de transports, il voulut assurer

la sécurité des voyageurs en même temps que la bonne marche du service. Dans ce but, il dut réparer les vices de construction signalés et pourvoir aux insuffisances reconnues. Le Trésor public fut de ce chef mis à contribution dans une large mesure.

§ VIII. — Le mouvement sur les chemins de fer exploités par l'Etat.

ANNÉES.	KILOMÈTRES EXPLOITÉS.	VOYAGEURS.	BAGAGES		PÉTITES MARCHANDISES. (2)	GROSSES MARCHANDISES.	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX et BESTIAUX.	ANNÉES.
			TAXÉS au MINIMUM.	TAXÉS au POIDS.						
		Nombre.	Expéditions.	Quintaux.	Quintaux.	Tonnes.	Groups.	Nombre.	Expéditions.	
1835	13	421,439	"	"	"	"	"	"	"	1835
1836	36	871,307	"	"	"	"	"	"	"	1836
1837	91	1,384,577	"	"	"	"	"	"	"	1837
1838	203	2,238,303	"	"	"	"	"	"	"	1838
1839	273	1,952,731	"	"	"	"	"	"	"	1839
1840	325	2,199,319	"	"	27,379	102,154	4,206	1,542	"	1840
Moyenne.	157	1,511,279	"	58,357	27,379	102,154	4,206	1,542	(1) 9,083	Moyenne.
1841	341	2,639,744	"	51,650	102,640	165,718	22,066	2,880	(1) 13,882	1841
1842	399	2,724,104	"	79,990	129,100	194,185	22,607	2,978	(1) 29,078	1842
1843	485	3,085,349	"	95,440	251,090	333,454	23,550	3,000	(1) 43,946	1843
1844	560	3,381,529	"	104,860	398,010	520,423	29,448	3,491	(1) 54,174	1844
1845	560	3,470,678	"	110,420	450,610	645,502	32,848	3,562	(1) 40,101	1845
1846	560	3,700,111	"	120,670	422,080	735,890	36,385	3,347	(1) 32,372	1846
1847	570	3,746,390	"	125,230	433,080	961,549	42,843	2,798	(1) 31,933	1847
1848	595	3,638,965	25,187	92,980	321,600	844,355	53,159	1,454	(1) 19,563	1848
1849	625	3,924,006	72,593	92,740	206,980	1,014,144	100,364	1,127	6,255	1849
1850	625	4,188,614	75,778	109,182	222,690	1,238,886	113,086	1,360	6,607	1850
Moyenne.	532	3,449,949	57,853	98,331	293,798	665,411	47,636	2,600	(1) 35,069	Moyenne.
1851	625	4,355,756	78,188	113,970	231,460	1,248,287	139,201	1,219	7,642	1851
1852	625	4,451,304	79,962	107,600	246,050	1,454,919	121,997	884	7,660	1852
1853	631	4,685,259	83,650	109,910	426,820	1,798,020	109,171	1,115	8,481	1853
1854	637	4,905,814	86,891	105,480	596,030	2,285,390	197,324	571	9,785	1854
1855	652	5,288,216	92,810	117,110	659,550	2,649,494	205,815	445	13,243	1855
1856	713	5,468,197	95,130	117,000	732,010	2,513,506	214,304	480	12,937	1856
1857	713	5,468,197	102,335	111,850	823,215	2,513,506	214,304	480	12,937	1857

Moyenne.	687	5,730,143	93,841	111,388	629,314	2,494,750	218,350	600	12,802	Moyenne.
1861	749	7,849,594	116,855	401,060	986,420	4,105,029	317,297	327	22,500	1861
1862	749	8,131,685	114,238	405,250	985,150	4,276,480	297,080	309	21,894	1862
1863	749	8,818,932	117,995	404,990	998,130	4,478,641	397,410	338	22,695	1863
1864	749	9,421,632	121,149	408,720	959,983	5,256,307	461,183	303	24,494	1864
1865	749	10,677,963	135,377	415,554	1,075,472	5,898,648	496,525	309	24,399	1865
1866	790	11,687,417	120,591	408,395	1,153,260	6,583,040	649,670	269	24,830	1866
1867	863	12,616,961	137,559	423,209	1,317,531	6,529,311	836,979	267	24,390	1867
1868	863	12,824,334	128,823	441,333	1,426,167	6,645,281	949,620	314	29,537	1868
1869	863	13,377,016	131,551	425,953	1,472,621	7,101,552	971,308	367	29,190	1869
1870	869	14,134,356	115,751	423,254	1,531,547	7,614,333	1,202,062	436	32,549	1870
Moyenne.	799	10,968,991	123,989	415,272	1,184,628	5,843,862	657,913	324	25,648	Moyenne.
1871	1,422	18,282,037	142,898	461,974	2,057,206	10,998,970	1,268,834	524	36,466	1871
1872	1,470	23,197,623	152,412	446,663	1,877,497	13,076,981	1,201,811	391	37,268	1872
1873	1,879	26,408,855	166,398	443,333	1,965,929	13,775,425	1,248,710	379	36,208	1873
1874	1,929	29,457,707	170,861	451,407	2,093,272	13,287,652	1,002,776	380	36,751	1874
1875	1,966	34,961,012	199,689	471,550	2,334,281	14,150,413	1,042,376	454	45,218	1875
1876	2,053	36,913,707	204,988	467,305	2,320,783	14,340,878	1,212,046	418	45,558	1876
1877	2,145	37,421,220	182,566	460,570	2,301,538	14,324,700	1,035,446	436	49,627	1877
1878	2,441	40,243,215	187,062	475,531	2,457,665	15,581,516	853,696	512	50,936	1878
1879	2,553	41,052,742	173,476	470,148	2,539,122	17,137,718	795,960	474	50,504	1879
1880	2,702	43,032,862	186,420	485,684	2,714,746	18,812,311	669,664	855	56,588	1880
Moyenne.	2,056	33,097,100	176,647	463,414	2,286,204	14,548,656	1,033,132	482	44,512	Moyenne.
1881	2,841	43,950,022	187,633	486,930	2,654,195	19,862,762	753,615	1,052	55,578	1881
1882	2,975	47,986,402	195,033	496,176	2,744,535	21,434,934	668,207	1,066	57,184	1882
1883	3,045	(3) 49,637,604	202,021	497,254	(4) 3,214,026	21,743,367	(5) 876,780	1,346	57,205	1883
Moyenne.	2,954	47,191,343	194,895	493,453	2,870,918	21,013,687	766,201	1,155	56,656	Moyenne.

(1) Le mouvement des chevaux et bestiaux est indiqué par tête.
 (2) Non compris jusqu'en 1857 les transports taxés par colis ou au minimum.
 (3) Avant 1883 chaque enfant était compté pour un voyageur. En 1883, on a compté deux enfants pour un voyageur; dans ces conditions le mouvement de 1882 se réduit à 47,800,173 voyageurs.
 (4) Avant 1883, il était attribué à chaque espèce d'expédition minima un poids fictif différent soit 1 kil., 3 kil., 4 kil., 7 kil., 20 kil. selon le cas. En 1883, pour établir le nombre de quintaux, on a attribué un poids de 3 kil. aux expéditions minima avec timbres et de 12 kil. aux expéditions minima des autres transports. En opérant de la même manière pour 1882, on obtient 2,614,336 quintaux métriques.
 (5) Avant 1883 chaque expédition minimum était comptée seulement pour un group. En 1883, elle a été comptée pour 2 groups. Le même calcul pour 1882 donne 918,686 gr. groups.

La statistique du mouvement sur les chemins de fer de l'Etat se rapporte non seulement aux lignes tant construites que rachetées par l'Etat, mais encore à celles dont il n'est que simple exploitant.

Le cercle d'action est donc plus étendu. Toutefois cette différence n'existe pas dans les premières années. Ce n'est que dans la suite que l'étendue kilométrique a dépassé la longueur des voies ferrées construites et rachetées par l'Etat. La progression a été surtout marquée dans les dernières années. Ainsi elle est de

325	kilomètres pendant les	6 ans de	1835 à 1840
300	id.	10 id.	1841 à 1850
122	id.	10 id.	1851 à 1860
122	id.	10 id.	1861 à 1870
1,833	id.	10 id.	1871 à 1880
343	id.	3 id.	1881 à 1883

Le mouvement des voyageurs progresse dans des proportions à peu près identiques, sauf que sa marche est plus rapide pendant les années intermédiaires de 1851 à 1870.

De 1835 à 1840 (6 ans), le nombre des voyageurs augmente de	2,199,319
1841 à 1850 (10 ans)	1,989,295
1851 à 1860 (10 ans)	3,223,747
1861 à 1870 (10 ans)	6,721,995
1871 à 1880 (10 ans)	28,898,526
1881 à 1883 (3 ans)	6,604,722

Le trafic général des voyageurs croît, d'ailleurs, d'une façon non interrompue. Deux années seules font exception : 1839 et 1848. Ce fait, pour la dernière année surtout, ne surprendra guère.

On ne sera pas étonné non plus de constater que le nombre de voyageurs par kilomètre exploité s'est accru également assez régulièrement. Ainsi en chiffrant sur les moyennes des diverses périodes, nous trouvons :

PÉRIODES.	NOMBRE TOTAL de voyageurs.	NOMBRE DE VOYAGEURS par kilomètre exploité.
1835-1840 . . .	1,511,279	9,626
1841-1850 . . .	3,449,949	6,485
1851-1860 . . .	5,730,143	8,341
1861-1870 . . .	10,968,991	13,728
1871-1880 . . .	33,097,100	16,098
1881-1883 . . .	47,191,343	15,975

Les dernières périodes dépassent largement leurs devancières. Toutefois, il est à remarquer que les premières années d'exploitation, c'est-à-dire 1835, 1836 et 1837, ont donné des chiffres bien supérieurs ou tout aussi élevés. Ainsi en 1837 il y a eu 15,215 voyageurs par kilomètre; en 1836, 24,203, et en 1835, 32,418. Faut-il voir là l'effet de l'attrait de la nouveauté? Peut-être. Mais l'importance de la ligne dont il s'agit et qui aboutissait à la capitale du royaume, n'a pas été sans influence sur la circulation extraordinaire de voyageurs que nous constatons.

Le mouvement des bagages semblerait devoir être corrélatif à celui des voyageurs. La statistique nous apprend que son accroissement est beaucoup moins sensible. Si nous calculons par 1,000 voyageurs, nous obtenons en moyenne par année pour la période de :

1841-1850, 17 expéditions pour les bagages taxés au minimum et 28 quintaux métriques pour les bagages taxés au poids;

1851-1860, 16 expéditions pour les bagages taxés au minimum et 19 quintaux métriques pour les bagages taxés au poids;

1861-1870, 11 expéditions pour les bagages taxés au minimum et 10 quintaux métriques pour les bagages taxés au poids;

1871-1880, 5 expéditions pour les bagages taxés au minimum et 5 quintaux métriques pour les bagages taxés au poids;

1881-1883, 4 expéditions pour les bagages taxés au

minimum et 4 quintaux métriques pour les bagages taxés au poids.

On voit que la décroissance est générale. Il faut en conclure que d'habitude le voyageur actuel est accompagné de moins de bagage, ou plutôt que l'augmentation du nombre des voyageurs est due surtout aux personnes qui font des déplacements de courte durée.

Le mouvement des petites marchandises a crû dans une proportion plus forte que les bagages. Il part de

27,000	quintaux métriques	en 1840	et passe par
223,000	id.	1850,	
926,000	id.	1860,	
1,531,000	id.	1870,	pour atteindre

2,715,000 et 3,214,000 quintaux respectivement en 1880 et en 1883. Toutefois, ce trafic suit aussi une marche plus lente que celui des voyageurs. Il n'y a donc pas là de compensation à trouver pour le faible accroissement des bagages.

Heureusement ce ne sont que des accessoires dans le mouvement et dans les ressources d'un chemin de fer. A côté des voyageurs, la matière principale des transports, ce sont les grosses marchandises. Elles constituent un des principaux éléments de vie des voies ferrées et elles réclament ces nombreux trains que nous voyons circuler sur les lignes du réseau. Leur charge cependant n'a pas diminué. Malgré les progrès obtenus dans la puissance des locomotives, les trains à double traction ne sont pas rares. Le nombre et le poids des wagons nécessitent souvent cette mesure. D'ailleurs on parvient ainsi à franchir des pentes qui, sans cela, ne pourraient être gravies qu'à demi-charge. Ce serait alors une difficulté de plus dans l'exploitation. La rapidité des expéditions rencontrerait un obstacle des plus sérieux, en présence du nombre croissant de tonnes transportées.

On n'ignore pas que cette augmentation ne se répartit pas d'une façon égale sur tout le réseau. La circulation de diverses lignes est au dessus de la moyenne et il y a certaines voies qui reçoivent le trafic des autres et sur qui retombe

inévitablement et doublement tout accroissement de mouvement. Aussi, si nous constatons sur l'ensemble du réseau une majoration quelconque de circulation, nos chiffres ne donnent qu'une moyenne générale et nous laissent ignorer le détail de chaque ligne et l'accroissement particulier de certaines parties les plus favorisées du réseau.

Nous devons nous contenter de vues d'ensemble. Elles ne manquent pas, du reste, d'intérêt. Elles nous montrent une progression constante du mouvement des grosses marchandises qui, de 102,000 tonnes en 1840, dépasse 21,000,000 de tonnes en 1883. Entretemps, ce mouvement est décuplé en 1850; il est triplé de 1851 à 1860 et doublé de 1860 à 1870. De cette dernière année à 1880, il passe de 7,614,000 tonnes à 18,812,000 tonnes.

Tels sont les résultats dans leurs chiffres généraux. Ils nous font voir l'importance qui s'attache aux chemins de fer de l'Etat, à leur bonne exploitation, au bas prix des transports, au point de vue de la prospérité commerciale et industrielle du pays.

Il n'est pas sans intérêt non plus de considérer le mouvement par kilomètre exploité. Il nous fournira des données sur le trafic en le dégageant d'un élément variable, l'étendue exploitée, élément qui met obstacle à certaines comparaisons.

Il nous suffira de considérer les moyennes décennales pour nous rendre exactement compte de la circulation des grosses marchandises sur les voies ferrées exploitées par l'Etat :

	TONNES TRANSPORTÉES	
	sur l'ensemble du réseau.	par kilomètre.
1841-1850	6,665,411	1,251
1851-1860	2,494,750	3,631
1861-1870	5,843,862	7,314
1871-1880	14,548,656	7,076
1881-1883 (3 années) . .	21,013,687	7,114

On remarquera immédiatement que la progression kilométrique s'arrête dans les vingt dernières années. Nous ne pouvons attribuer ce fait qu'à l'influence de certaines lignes nou-

velles peu avantagées, que ne contrebalance pas entièrement la progression plus rapide des autres.

Les articles de finances, les équipages et les chevaux et bestiaux sont les derniers objets relevés spécialement dans notre tableau. Leur circulation est beaucoup moins régulière.

Ainsi, en ce qui concerne les articles de finances, l'année 1883 s'égalise pour ainsi dire avec 1878 et 1867, tandis que 1871, avec 1,268,834 groups, a le maximum du mouvement.

Quant aux équipages, il est assez curieux de constater qu'il en circule moins en 1883 sur les chemins de fer de l'Etat qu'en 1840, première année où ils furent admis au transport. La réduction n'a guère été interrompue depuis 1845 jusqu'en 1879. A partir de 1880, il y a une progression qui se maintient pendant les quatre dernières années. C'est en 1845 que l'on transporta le plus d'équipages soit 3,562. Le mouvement le plus restreint, c'est-à-dire 267 transports, a été opéré en 1867.

Le trafic des chevaux et bestiaux a été plus normal. Malheureusement, la manière de dresser cette statistique a changé. De là un défaut d'uniformité qui rend les comparaisons difficiles. Il est, d'ailleurs, regrettable que l'on ne connaisse que le nombre d'expéditions et que l'on n'ait pas continué à indiquer le nombre de têtes transportées. Aucune donnée basée sur un poids conventionnel ne remplacera ce renseignement. Il fournissait un élément bien plus précis et bien plus exact.

Un regret semblable peut être émis au sujet de la statistique des articles de finances. Nous voudrions connaître le nombre d'expéditions et surtout le montant des valeurs déclarées au transport.

L'examen rapide, que nous venons de faire, de la statistique du mouvement sur les chemins de fer de l'Etat nous montre en général une progression continue et marquée. On aurait pu croire à un accroissement plus prononcé encore, à ne considérer que l'importance qu'a acquis successivement le trafic des lignes primitives. Si la statistique de l'ensemble du réseau

donne des résultats moins beaux, la cause en est à certaines lignes, qui ont été ajoutées au réseau et qui n'ont eu à l'origine qu'une faible circulation de voyageurs et de marchandises. En outre, leur mouvement, souvent, n'a pas suivi la progression normale. Ces lignes nouvelles n'ont pas ainsi apporté leur contingent proportionnel au mouvement général; leur trafic s'est trouvé insuffisant pour compenser, sur les résultats de l'ensemble du réseau, l'augmentation de l'étendue kilométrique.

§ IX. — Le matériel de traction et de transport.

ANNÉES.	KILOMÈTRES EXPLOITÉS		ÉTAT NUMÉRIQUE DU MATÉRIEL ROULANT.				DÉPENSES ACCUMULÉES		ANNÉES.
	LOCOMOTIVES,		TENDERS,		VÉHICULES POUR TRAINS		TOTALS.	PAR KILOMÈTRE.	
31 décembre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	de voyageurs.	de marchandises et véhicules divers.			France.	France.	31 décembre.
1835	13	3	3	40	5		(1)		1835
1836	36	12	12	102	47		(1)		1836
1837	91	29	28	184	16		(1)		1837
1838	203	52	42	344	44		(1)		1838
1839	273	89	75	457	516		(1)		1839
1840	325	122	108	561	776			36,180	1840
Moyenne.	157	51	45	281	246			21,105	Moyenne.
1841	341	126	119	546	1,042			38,454	1841
1842	399	129	127	568	1,412			37,376	1842
1843	485	143	138	659	1,859			34,689	1843
1844	560	146	145	680	2,230			32,383	1844
1845	560	149	145	773	2,525			34,645	1845
1846	560	153	148	816	2,829			36,494	1846
1847	570	153	154	842	3,232			37,436	1847
1848	595	161	162	906	3,476			37,735	1848
1849	625	165	166	987	3,678			37,499	1849
1850	625	170	178	1,022	3,721			38,079	1850
Moyenne.	532	150	148	780	2,603			36,437	Moyenne.
1851	625	171	178	1,045	3,809			38,192	1851
1852	625	175	178	1,074	3,867			38,640	1852
1853	631	180	184	1,087	4,010			39,298	1853
1854	637	194	187	1,057	4,345			41,622	1854
1855	652	207	205	1,045	4,974			44,880	1855
1856	713	224	228	1,031	5,120			44,025	1856
1857	741	233	228	1,031	5,120			45,276	1857
1858	741	243	250	1,417	5,201			45,334	1858

1860	747	252	245	1,213	1,202	0,905	36,491,991	48,925	1859
Moyenne.	687	213	213	1,098	5,190	5,190	30,281,445	44,078	Moyenne.
1861	749	261	246	1,080	7,382	7,382	37,534,625	50,113	1861
1862	749	257	242	1,099	8,031	8,031	39,504,236	52,742	1862
1863	749	272	239	1,292	8,247	8,247	41,955,850	56,015	1863
1864	749	273	271	1,397	8,411	8,411	43,495,965	58,072	1864
1865	749	306	277	1,552	9,207	9,207	47,519,839	63,444	1865
1866	790	323	289	1,750	10,455	10,455	52,657,656	66,680	1866
1867	863	384	276	1,849	9,907	9,907	57,111,574	66,178	1867
1868	863	378	276	1,839	9,601	9,601	57,217,350	66,300	1868
1869	863	373	287	1,830	10,152	10,152	57,239,595	66,326	1869
1870	869	371	282	1,860	11,497	11,497	58,189,419	66,960	1870
Moyenne.	799	320	269	1,557	9,289	9,289	49,242,611	61,630	Moyenne.
1871	1,422	562	389	2,240	20,912	20,912	75,107,704	52,818	1871
1872	1,470	638	441	2,338	22,935	22,935	98,410,521	66,946	1872
1873	1,879	832	620	2,326	28,013	28,013	130,293,456	69,342	1873
1874	1,929	942	647	2,689	28,204	28,204	137,959,011	71,518	1874
1875	1,966	979	669	2,798	28,584	28,584	148,847,337	75,710	1875
1876	2,053	(2) 1,047	769	(2) 2,900	29,736	29,736	156,426,279	76,188	1876
1877	2,145	(2) 1,066	781	(2) 2,941	30,454	30,454	162,399,085	75,990	1877
1878	2,441	(2) 1,085	782	(2) 3,238	31,037	31,037	168,085,123	68,859	1878
1879	2,553	(2) 1,149	790	(2) 3,443	31,527	31,527	175,510,012	68,747	1879
1880	2,702	(2) 1,267	832	(2) 3,936	34,596	34,596	193,698,570	71,683	1880
Moyenne.	2,056	957	672	2,905	28,600	28,600	144,673,709	70,367	Moyenne.
1881	2,841	(2) 1,456	959	(2) 3,893	36,041	36,041	213,758,336	75,246	1881
1882	2,975	(2) 1,570	1,029	(2) 4,002	39,646	39,646	231,617,983	77,855	1882
1883	3,045	(2) 1,687	1,172	(2) 4,134	41,769	41,769	241,961,963	79,462	1883
Moyenne.	2,954	1,571	1,053	4,010	39,152	39,152	229,112,427	77,560	Moyenne.

(1) Les dépenses annuelles pour le matériel ne sont pas connues avant 1840.

(2) Non compris en 1876 et 1877, 2 voitures à vapeur.

Id. 1878 et 1879, 13 id.

Id. 1880 et 1881, 14 id.

Id. 1882 et 1883, 13 id.

Le matériel est l'outil principal du chemin de fer. Il doit être suffisant et bien conditionné. L'outillage, industriellement parlant, est d'une importance majeure. A défaut de se tenir au courant des inventions nouvelles et de profiter, sans retard, des perfectionnements apportés aux machines, outils, etc., maints établissements industriels se sont trouvés dans l'impossibilité de soutenir la concurrence de ceux qui travaillaient avec un matériel choisi.

Le monopole, il est vrai, dont jouissent généralement les voies ferrées, écarte les dangers de la concurrence. Aussi la question du matériel n'a pas la même importance dans cette industrie que dans la plupart des autres. De plus, les transformations dont il est susceptible ne sont pas aussi nombreuses que pour beaucoup d'autres matériels. Néanmoins, cet objet mérite toute l'attention de ceux qui ont en mains l'exploitation de voies ferrées. La routine ne serait pas à sa place. Les voitures à voyageurs, les nombreuses variétés des wagons à marchandises, les tenders, les locomotives surtout, sont susceptibles d'amélioration et de perfectionnement. Nous pourrions en dire autant des objets accessoires comme les freins, l'éclairage et le chauffage des trains, etc.

Le matériel peut aussi être considéré au point de vue de son bon emploi. Il importe que cet examen nous amène à constater des résultats favorables. S'il en était autrement, il découlerait de là de sérieuses conséquences : d'abord un capital immobilisé inutilement et une surcharge annuelle d'entretien ; ensuite, la nécessité coûteuse de voies et de bâtiments de garage et de remisage.

Nous pouvons chercher à nous rendre compte de ce qui en est dans l'exploitation des chemins de fer de l'État, en calculant le nombre de véhicules en service non seulement par kilomètre exploité, mais aussi par voyageur et par tonne de marchandises transportés, respectivement pour les voitures à voyageurs et pour les wagons à marchandises.

Examinons ce point d'abord en le rapprochant de l'étendue kilométrique.

NOMBRE PAR 100 KILOMÈTRES DE VOIES

Périodes.	de locomotives.	de voitures à voyageurs.	de wagons à marchandises.
1835-1840. . .	32 48	179 00	156 69
1841-1850. . .	28 20	146 62	489 29
1851-1860. . .	31 00	159 83	755 46
1861-1870. . .	40 05	194 87	1,126 58
1871-1880. . .	46 55	141 29	1,391 05
1881-1883. . .	53 18	135 75	1,325 39

Il faut évidemment, dans l'examen de ces chiffres, tenir compte de la progression de la circulation sur les chemins de fer de l'Etat. Les données ci-dessous font état de cet élément important :

NOMBRE DE VÉHICULES POUR TRAINS

Périodes.	de voyageurs	de marchandises
	par 100,000 voyageurs transportés.	par 100,000 tonnes transportées.
1835-1840 . . .	18 73	—
1841-1850 . . .	22 61	3 91
1851-1860 . . .	19 16	2 08
1861-1870 . . .	14 19	1 59
1871-1880 . . .	8 78	1 96
1881-1883 . . .	8 50	1 86

Ces chiffres sont assurément satisfaisants. Ils montrent un emploi judicieux du matériel, puisque 8 1/2 voitures ont transporté en moyenne dans la période de 1881-1883 autant de voyageurs que 20 voitures dans les vingt-six premières années. La même amélioration se remarque pour les trains de marchandises. Un wagon a transporté dans les dernières années deux fois plus de marchandises qu'à l'origine.

Il est évident que l'accroissement du mouvement général sur les voies ferrées a été pour beaucoup dans les résultats que nous venons de citer, ainsi que l'extension de l'unité d'exploitation, en rendant moins fréquents les retours à vide des wagons à marchandises.

Pour connaître l'emploi fait des locomotives, nous pouvons

en rapprocher le nombre de celui des véhicules en service dans les trains de voyageurs et de marchandises.

Nous trouvons ainsi en moyenne :

9.68 locomotives par 100 véhicules pendant la période de 1835-1840			
4.43	id.	id.	1841-1850
3.39	id.	id.	1851-1860
2.95	id.	id.	1861-1870
3.04	id.	id.	1871-1880
3.64	id.	id.	1881-1883

Si nous comparons le nombre de locomotives avec le nombre de tonnes transportées (1), nous voyons que pour 100,000 tonnes il y a eu :

25.32 locomotives pendant la période de 1835-1840		
16.45	id.	1841-1850
7.31	id.	1851-1860
4.82	id.	1861-1870
5.70	id.	1871-1880
6.50	id.	1881-1883

Il résulte des chiffres que nous venons de poser que le travail des locomotives s'est accru jusqu'en 1870 pour reprendre une marche descendante dans les dernières années. Les améliorations et perfectionnements techniques qui ont été apportés à ces appareils à vapeur ont permis d'en obtenir des effets plus puissants et plus actifs. Ce ne sont plus des machines de 8,000 kilogrammes, comme la première locomotive Stephenson, que l'on emploie. On sait, en effet, que le poids de certaines locomotives actuelles s'élève jusqu'à 75,000 kilogrammes.

Désire-t-on, enfin, savoir le rapport qui a existé entre le nombre de tenders et le nombre de locomotives? On le trouvera dans les données suivantes :

(1) Nous comptons le voyageur à 60 kilogrammes et nous négligeons les bagages taxés au minimum, les finances, les équipages et les chevaux et bestiaux.

1835-1840. . . .	88 tenders par 100 locomotives
1841-1850. . . .	92 id.
1851-1860. . . .	100 id.
1861-1870. . . .	85 id.
1871-1880. . . .	70 id.
1881-1883. . . .	67 id.

Peut-être serait-il possible de réduire encore ce rapport, car les réparations aux tenders sont plus rares qu'aux locomotives, de plus, l'entretien et le nettoyage demandent moins de temps.

Nous ne voulons pas terminer cette question de l'emploi du matériel sans citer quelques chiffres qui, pour les dernières années, feront connaître, en détail, le parcours des trains et des voitures et wagons, les places disponibles et occupées, la capacité et le chargement des wagons, etc.

Nous réunissons ces renseignements dans le tableau ci-contre :

		1872.	1873.	1874.	1875.	
VOITURES A VOYAGEURS.	Parcours des voitures Kil.	59,198,467	65,914,300	70,036,271	80,242,304	
	Places-kilo- mètre {	disponibles Nombre.	2,280,620,941	2,571,646,414	2,746,752,512	3,165,103,400
		occupées Id	532,911,775	588,212,850	630,561,890	749,423,125
	Voyageurs par voiture-kilomètre. Nbre moyen.	9.00	8.92	9.00	9.34	
	Parcours moyen d'un voyageur . Kil.	22.97	22.27	21.41	21.45	
	Rapport p. % des places occupées aux places dis- ponibles {	1 ^{re} classe . .	"	"	17.25	17.48
		2 ^e classe . .	"	"	19.76	20.33
3 ^e classe . .		"	"	25.18	26.16	
en général .		23.27	22.84	22.96	23.68	
TRAINS DE VOYAGEURS.	Parcours des trains Kil.	7,369,473	8,071,141	8,428,360	9,681,999	
	Voyageurs {	embarqués Nombre.	23,197,623	26,408,855	29,457,707	34,961,011
		transportés à 1 kil. Id.	532,911,775	588,212,850	630,561,890	749,423,125
		par train-kilomètre. Id.	72.31	72.88	74.81	77.40
	Parcours des wagons {	chargés . . Kil.	125,482,645	139,265,023	137,316,420	183,216,498
vides . . . Id.		46,175,378	51,196,109	51,595,177	63,243,773	
Rapport p. % du parcours des wagons vides ou parcours total.	36.79	36.76	27.31	25.66		
WAGONS A MARCHANDISES.	Capacité de chargement des wa- gons en tonnes-kilomètre dis- ponibles	1,632,811,115	1,819,475,193	1,812,795,684	2,415,283,158	
	Tonnes kilomètre transportées	"	"	691,698,195	1,001,328,800	
	Charge moyenne par wagon chargé et par kilomètre . . . Tonnes	"	"	5.04	5.47	
	Parcours moyen d'une tonne . . Kil.	"	"	50.80	68.88	
	Rapport p. % entre le nombre de tonnes-kilomètre transpor- tées et la capacité des wagons.	"	"	38.16	41.46	
TRAINS DE MARCHANDISES.	Parcours des trains Kil.	7,953,805	8,748,244	8,500,867	11,179,800	
	Tonnes. . {	chargées (2) Nombre.	13,076,981	13,775,425	13,615,930	14,537,305
		transportées à 1 kil. Id.	"	"	691,698,195	1,001,328,800
par train-kilomètre. Id.	"	"	81.37	89.57		

(1) Ancien réseau. — (2) Y compris pour les années 1874 à 1881, outre les grosses marchandises proprement dites, les articles N. B. — Les guillemets remplacent les renseignements qui ne sont pas connus.

1876	1877.	1878. (1)	1879.	1880.	1881.	1882.	1883.
83,279,133	84,961,202	88,322,951	92,727,314	106,740,099	111,673,953	"	"
95,066,235	3,384,024,312	3,500,233,583	3,640,983,812	4,226,870,373	4,421,082,449	"	"
69,678,535	766,190,250	794,571,680	819,261,940	981,410,710	930,753,172	"	"
9.24	9.02	9.00	8.84	9.19	8.33	"	"
20.85	20.45	20.30	20.20	22.80	21.18	21.22	21.42
16.85	15.89	15.73	15.56	15.39	13.02	13.43	15.41
20.03	19.13	18.83	18.49	19.11	17.77	18.47	20.80
25.81	25.14	25.43	25.17	26.11	23.80	23.55	25.83
23.36	22.64	22.70	22.50	23.22	21.05	21.16	23.49
10,024,442	10,621,324	11,273,647	12,536,873	14,965,466	16,227,096	17,868,764	17,008,576
36,913,707	37,421,220	(1)39,163,822	41,052,742	43,032,882	43,950,022	47,986,402	49,637,604
59,678,535	766,190,250	794,571,680	819,261,940	981,410,710	930,861,466	1,018,271,450	1,063,237,478
76.78	72.14	70.48	65.35	65.58	57.36	56.99	62.51
58,375,595	184,989,411	197,260,211	209,701,277	234,282,488	248,184,085	"	"
34,093,758	67,094,453	68,241,777	74,017,314	81,934,659	92,062,475	"	"
25.69	26.62	25.70	26.09	25.91	27.06	"	"
2,107,038	2,478,976,581	2,625,824,179	2,815,153,311	3,137,037,390	3,417,344,939	"	"
9,365,095	1,036,913,850	1,098,773,102	1,206,096,715	1,358,722,104	1,432,170,868	1,571,073,755	1,566,386,651
5.50	5.61	5.56	5.75	5.80	5.77	5.89	6.17
69.22	70.40	70.51	69.64	70.48	70.48	73.30	72.04
41.40	41.83	41.84	42.84	43.31	41.91	40.91	43.69
1,400,471	11,410,639	11,456,575	12,721,733	14,768,673	15,789,116	16,889,634	16,974,281
4,727,117	14,729,000	15,991,976	17,318,382	19,278,853	20,320,245	21,434,934	21,743,367
3,365,095	1,036,913,850	1,098,773,102	1,206,096,715	1,358,722,104	1,432,170,868	1,571,073,755	1,566,386,651
39.41	90.87	95.91	94.81	92.00	90.71	93.02	92.28

essagerie taxés au poids et les chevaux et bestiaux transportés à petite vitesse.

Pour ne pas nous étendre trop longuement sur ce sujet, nous ne voulons retenir, des renseignements fournis par ce tableau, que les points suivants :

1° Le voyageur par voiture-kilomètre n'augmente pas, 9.00 voyageurs en 1872 et 8.33 en 1881 ;

2° Le parcours moyen d'un voyageur diminue, kilom. 22.97 en 1872 et 21.42 en 1883 ;

3° Le rapport des places occupées aux places disponibles se retrouve pour ainsi dire le même en 1883 qu'en 1872, 23.49 et 23.27 p. % ;

4° Les voyageurs par train-kilomètre sont sensiblement moins nombreux, 72.31 en 1872 et 62.51 en 1883 ;

5° Une amélioration sérieuse se remarque sur l'utilisation du matériel des trains de marchandises. Les parcours à vide des wagons étaient de 36.79 p. % en 1872, ils ne sont plus que de 27.06 p. % en 1881 ;

6° La charge moyenne par wagon chargé et par kilomètre s'est accrue lentement mais régulièrement. Partie de tonnes 5.04 en 1874, elle arrive à t. 6.17 en 1883 ;

7° Le parcours moyen d'une tonne s'est considérablement étendu, kilom. 50.80 en 1874 et 72.04 en 1883 ;

8° Le rapport entre le nombre de tonnes transportées et la capacité des wagons s'est amélioré. Ce rapport, était de 38.16 p. % en 1874 et en 1883 on le voit atteindre 43.69 p. %. Ce résultat est connexe avec ceux constatés plus haut ;

9° Le nombre de tonnes par train-kilomètre était de 81.37 en 1874. Ce nombre s'élève à 92.28 en 1883.

Il est évidemment regrettable de ne pas posséder chacun de ces renseignements pour les dernières années. Malheureusement, les comptes-rendus officiels, publiés actuellement, sont muets sur plusieurs points que nous venons de relever. Ce sont des lacunes que l'Administration devrait combler. Ces données sont précieuses pour se rendre un compte exact de la marche générale de l'exploitation. Il est donc utile que l'on continue à les publier, d'autant plus que leur intérêt est en raison directe de la longueur de la période donnée.

Nous n'avons pas encore examiné la question du matériel des chemins de fer de l'Etat au point de vue financier. Nous terminerons l'étude de ce paragraphe, par quelques considérations sur cet objet.

Devons-nous nous étonner de voir la dépense accumulée pour le matériel atteindre les chiffres de

23 millions en 1850,
36 id. en 1860,
58 id. en 1870,
193 id. en 1880 et presque
242 id. en 1883.

Nous savons que le réseau des lignes ferrées exploitées par l'Etat s'est accru. Dans ces conditions, il est utile de calculer la dépense par kilomètre, ce qui donne, en chiffres ronds, pour lesdites années respectivement 38,000, 49,000, 67,000, 72,000 et 79,000 francs.

Il y a encore là une progression que l'on peut expliquer non par l'accroissement du mouvement kilométrique des grosses marchandises, que nous avons montré s'être arrêté depuis 1870, mais par le nombre des voyageurs, dont la proportion s'est beaucoup élevée. De là résultait la nécessité de nouvelles voitures ; or, personne n'ignore que ce genre de véhicules est celui dont l'achat est le plus coûteux.

Toutefois, la marche de la dépense moyenne annuelle semble rapide. On peut en juger par les chiffres suivants :

Périodes.	Dépense moyenne annuelle totale.
1835-1840	fr. 1,959,753
1841-1850	1,204,104
1851-1860	1,274,029
1861-1870	2,164,957
1871-1880	13,550,915
1881-1883	16,087,798

On arrive heureusement à une conclusion contraire, sauf pour les trois dernières années, lorsqu'on tient compte de l'étendue exploitée, ce qui donne :

Périodes.	Dépense moyenne annuelle par kilomètre.
1841-1850 fr.	1,533
1851-1860	764
1861-1870	1,755
1871-1880	874
1881-1883	2,398

Dans ces considérations nous supposons que les kilomètres de l'ancien réseau réclament pour leur matériel des dépenses égales à celles que nécessitent les kilomètres qui ont été annexés plus récemment à l'exploitation de l'Etat et qui doivent être armés complètement. Il n'en est cependant pas ainsi. Voyons donc à quels résultats nous arriverons si nous ne répartissons la dépense nouvelle qu'entre les kilomètres qui ont été ajoutés au réseau de l'Etat :

Périodes.	Augmentation du nombre de kilomètres.	Augmentation totale de la dépense.	Augmentation de la dépense par kilomètre.
1841-1850. .	300	12,041,042	40,137
1851-1860. .	122	12,740,287	104,429
1861-1870. .	122	21,649,574	177,145
1871-1880. .	1,833	135,509,151	73,709
1881-1883. .	343	48,263,393	140,710

Certes, voilà des résultats qui ne sont rien moins que favorables et qui diffèrent singulièrement de ceux que nous avons posés plus haut. La vérité est entre les deux. Nous avons dit ce qui viciait le premier calcul. Pour remédier au second il faudrait connaître, en ce qui concerne le matériel, les frais rendus nécessaires par l'accroissement du mouvement sur les anciennes lignes et les déduire de l'augmentation constatée dans la dépense. Mais ces détails ne peuvent être connus. Le matériel d'une exploitation de voies ferrées constitue un tout utilisé selon les besoins par les diverses lignes. Il n'est donc pas possible de rattacher à l'une ou à l'autre partie du réseau les dépenses effectuées à charge du compte du matériel.

Ailleurs, toutefois, nous pouvons encore, semble-t-il,

trouver des éléments pour apprécier la marche de la dépense qui nous occupe.

Le coût moyen des locomotives et des véhicules de transports, calculé d'après les dépenses faites, se chiffre comme suit :

Années.	Locomotives avec tender.	Véhicules.
1874	51,461	2,780
1875	61,177	2,979
1876	61,254	2,936
1877	61,826	2,997
1878	61,508	3,007
1879	60,533	3,044
1880	58,770	3,048
1881	57,806	3,036

Tel est le résultat de la répartition de la dépense entre les divers objets composant le matériel roulant. Le rapprochement de la situation de 1874 à celle des dernières années donne la preuve d'un prix moyen plus élevé. Nous sommes ainsi conduit à nous demander si, dans la gestion dont il s'agit, on fait une juste et équitable répartition de la dépense entre le compte d'établissement et le compte d'exploitation.

La dépense pour le matériel a pour objet, en premier lieu, l'acquisition de matériel neuf pour les besoins des lignes nouvelles ou pour compléter l'outillage devenu insuffisant sur le réseau déjà en exploitation ; en second lieu, le renouvellement et l'entretien du matériel en service. Parmi ces dépenses, les frais d'achat seuls peuvent s'ajouter au compte d'établissement, en remarquant bien qu'il s'agit exclusivement d'achat destiné à l'armement d'une nouvelle voie ou à compléter celui d'une ligne ancienne. Les achats pour renouvellement et les autres dépenses faites pour le matériel doivent venir au débit de l'exploitation.

On ne peut nous objecter l'amortissement qui s'effectue régulièrement sur les capitaux avancés par le Trésor et dont la dotation est mise à la charge du compte annuel.

Qu'est-ce qu'un amortissement à ce taux, pour du matériel roulant? S'il s'agissait de 10, 15 ou 20 p. % on trouverait là la dotation d'un compte de renouvellement réel ou fictif. Mais telle n'est pas la situation. Néanmoins, il importe que les principes, que nous venons de poser, soient suivis. Sous aucun prétexte on ne doit se départir de la règle qui prescrit de charger le moins possible le compte d'établissement et de n'y jamais transférer des dépenses incombant à l'exploitation.

ANNÉES.	LONGUEUR MOYENNE exploitée.	PRODUITS.									
		PRODUITS DIRECTS.					PRODUITS INDIRECTS.	PRODUITS BRUTS DÉFINITIFS de l'exploitation.			
		Voyageurs.	Marchandises et autres recettes.	Rapport p. % de la recette des voyageurs avec les produits de l'exploitation. (Col ^s 8).		Totaux.		Par kilomètre.	Rapport p. % avec les bruts totaux.		
Kil.	Nombre.	Francs.	P. %.	P. %.	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.			
1835	13	268,997	"	"	100	365	269,362	20,720	0.32		
1836	36	825,133	"	"	100	461	825,594	22,933	0.96		
1837	91	1,399,989	16,994	8,238	99	892	1,417,875	15,581	1.59		
1838	203	2,935,818	162,015	1,812	95	434	3,098,267	15,262	3.17		
1839	273	3,636,544	613,281	593	85	33,062	4,282,887	15,688	4.29		
1840	325	4,046,950	1,288,217	314	75	20,779	5,355,946	16,480	5.33		
Moyenne.	157	2,185,572	346,751	630	86	9,332	2,541,655	16,206	2.71		
1841	341	4,113,755	2,112,579	195	65	55,475	6,281,809	18,422	6.29		
1842	399	4,682,135	2,776,639	169	62	43,088	7,501,862	18,802	7.19		
1843	485	5,454,906	3,539,533	154	60	34,383	9,028,822	18,616	8.59		
1844	560	6,166,549	5,059,762	122	55	21,150	11,247,461	20,085	10.19		
1845	560	6,393,309	6,008,441	106	51	19,100	12,420,850	22,180	11.06		
1846	560	6,962,436	6,610,137	105	51	26,998	13,599,571	24,285	12.01		
1847	570	6,968,495	7,728,241	90	47	79,652	14,776,388	25,923	13.04		
1848	595	6,007,225	6,220,550	97	49	74,951	12,302,726	20,677	11.29		
1849	625	6,461,472	6,779,960	95	49	49,082	13,290,514	21,265	11.67		
1850	625	7,312,525	7,746,821	94	48	48,345	15,107,691	24,172	12.96		
Moyenne.	532	6,052,281	5,458,266	111	52	45,222	11,555,769	21,721	10.51		
1851	625	8,233,619	8,054,846	102	49	50,097	16,338,562	26,142	13.73		
1852	625	8,288,323	9,048,915	92	48	68,766	17,406,004	27,850	14.00		
1853	631	8,763,922	10,914,307	80	44	69,948	19,748,177	31,297	15.39		
1854	637	9,248,630	13,419,109	69	41	80,488	22,748,227	35,712	17.19		
1855	652	9,755,747	14,754,370	66	40	113,721	24,623,838	37,767	17.67		
1856	713	10,100,181	14,478,359	70	41	126,370	24,704,910	34,649	17.28		
1857	745	10,429,324	15,078,293	69	41	91,287	25,598,905	34,361	17.44		
1858	746	10,458,463	16,719,463	63	38	202,750	27,380,676	36,703	17.65		
1859	746	10,721,142	17,359,857	62	38	96,799	28,177,798	37,772	18.07		
1860	747	11,305,874	18,296,121	62	38	83,598	29,685,593	39,740	19.08		
Moyenne.	687	9,730,523	13,812,364	70	41	98,382	23,641,269	34,412	16.87		
1861	749	12,413,181	21,238,084	58	37	82,104	33,733,369	45,038	21.32		
1862	749	12,408,173	20,140,093	62	38	113,379	32,661,645	43,607	20.27		
1863	749	12,888,147	20,998,289	61	38	109,885	33,996,321	45,389	20.89		
1864	749	13,470,637	22,610,365	60	37	227,844	36,308,846	48,476	22.19		
1865	749	14,589,836	23,728,944	61	38	106,201	38,424,981	51,302	22.77		
1866	790	13,335,386	24,853,589	54	35	115,257	38,304,232	48,486	22.06		
1867	863	15,043,107	24,958,286	60	37	165,761	40,167,154	46,544	23.22		
1868	863	15,239,141	26,613,190	57	36	134,665	41,986,996	48,652	23.52		
1869	863	16,025,450	27,361,805	59	37	120,822	43,508,077	50,415	23.45		
1870	869	16,139,077	29,167,402	55	36	72,002	45,378,481	52,219	23.82		
Moyenne.	799	14,155,213	24,167,005	59	37	124,792	38,447,010	48,101	22.51		
1871	1,422	20,468,189	46,438,071	44	31	63,979	66,970,239	47,096	32.24		
1872	1,470	21,648,343	48,015,945	47	31	170,773	69,835,061	47,507	32.72		
1873	1,875	26,064,244	59,757,951	44	30	156,543	85,978,738	45,855	37.82		
1874	1,929	27,806,549	59,354,158	47	32	125,447	87,286,154	45,249	35.82		
1875	1,966	29,266,934	59,857,111	49	33	171,334	89,295,379	45,420	36.32		
1876	2,053	29,608,666	60,911,257	49	33	110,225	90,630,148	44,145	35.52		
1877	2,145	29,159,970	61,149,735	48	32	104,348	90,414,053	42,151	35.12		
1878	2,441	30,655,440	65,041,659	47	32	98,462	95,795,561	39,244	36.32		
1879	2,553	30,751,072	69,334,089	44	31	105,835	100,190,996	39,244	37.02		
1880	2,702	37,767,012	76,018,277	50	33	88,086	113,873,375	42,144	39.82		
Moyenne.	2,056	28,319,642	60,587,825	47	32	119,503	89,026,970	43,309	36.02		
1881	2,841	36,168,888	77,226,255	47	32	103,092	113,498,235	39,950	38.32		
1882	2,975	38,707,890	80,548,411	48	32	87,724	119,344,025	40,116	39.32		
1883	3,045	39,425,172	82,422,481	48	32	102,908	121,950,561	40,049	40.32		
Moyenne.	2,954	38,100,650	80,065,716	48	32	97,908	118,264,274	40,040	39.32		

Depenses de l'exploitation.

DÉPENSES.							PRODUIT NET de L'EXPLOITATION.		ANNÉES.
DÉPENSES d'exploitation proprement dites.	PARACHÈVEMENT et améliorations.	DÉPENSES DÉFINITIVES		RAPPORT de la dépense totale		Total	Kilométrique.		
		Totales.	Kilométriques.	au budget des dépenses ordinaires.	à la recette ou coefficient d'exploitation.				
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.	P. %.	Francs.	Francs.		
168,847	"	168,847	12,988	0.20	62.68	100,515	7,732	1835	
431,136	"	431,136	11,976	0.51	52.22	394,458	10,957	1836	
1,189,863	"	1,189,863	13,075	1.27	83.92	228,012	2,506	1837	
2,747,937	"	2,747,937	13,537	2.91	88.69	350,331	1,725	1838	
3,079,481	"	3,079,481	11,280	2.84	71.90	1,203,406	4,408	1839	
3,077,964	"	3,077,964	9,471	2.99	57.47	2,277,982	7,009	1840	
782,538	"	1,782,538	11,366	1.88	70.13	759,117	4,840	Moyenne.	
4,537,636	"	4,537,636	13,307	3.95	72.23	1,744,173	5,115	1841	
4,726,511	"	4,726,511	11,846	4.45	63.00	2,775,352	6,956	1842	
4,497,453	"	5,497,453	11,335	4.65	60.89	3,531,369	7,281	1843	
4,615,386	"	5,615,386	10,027	5.08	49.93	5,632,075	10,058	1844	
4,339,465	"	6,339,465	11,320	5.61	51.04	6,081,385	10,860	1845	
4,234,615	83,328	7,317,943	13,068	6.23	53.81	6,281,628	11,217	1846	
4,874,529	433,008	9,307,537	16,329	7.52	62.99	5,468,851	9,594	1847	
4,541,020	254,334	8,795,354	14,782	6.97	71.49	3,507,372	5,895	1848	
4,119,648	179,352	8,299,000	13,278	7.46	62.44	4,991,514	7,987	1849	
4,032,884	149,634	9,182,518	14,692	7.90	60.78	5,925,173	9,480	1850	
851,915	109,965	6,961,880	13,086	6.01	60.25	4,593,889	8,635	Moyenne.	
4,613,806	236,947	8,850,753	14,161	7.53	54.17	7,487,809	11,981	1851	
4,456,528	239,596	8,696,124	13,914	6.71	49.96	8,709,880	13,936	1852	
4,401,439	230,030	9,631,469	15,264	7.43	48.77	10,116,708	16,033	1853	
4,958,587	260,480	11,219,067	17,612	8.40	49.32	11,529,160	18,100	1854	
4,601,859	330,098	12,931,957	19,834	9.47	52.52	11,691,881	17,933	1855	
4,326,323	311,921	14,638,244	20,530	10.39	59.25	10,066,667	14,119	1856	
4,595,513	583,565	14,179,078	19,032	10.32	55.39	11,419,827	15,329	1857	
4,630,949	409,445	15,040,394	20,161	10.81	54.93	12,340,282	16,542	1858	
4,351,736	424,057	14,775,793	19,806	9.96	52.44	13,402,006	17,966	1859	
4,185,670	179,095	14,364,765	19,230	10.05	48.39	15,320,828	20,510	1860	
112,241	320,523	12,432,764	18,097	9.17	52.59	11,208,505	16,315	Moyenne.	
203,846	225,730	15,429,576	20,600	10.58	45.74	18,303,793	24,438	1861	
734,140	283,394	15,017,534	20,050	10.06	45.98	17,644,111	23,557	1862	
738,221	156,320	16,894,541	22,556	11.18	49.70	17,101,780	22,833	1863	
829,887	88,066	17,917,953	23,923	11.66	49.35	18,390,893	24,553	1864	
397,251	69,406	19,466,657	25,990	12.42	50.66	18,958,324	25,312	1865	
387,238	190,840	21,878,078	27,694	13.22	57.12	16,426,154	20,792	1866	
549,439	107,369	24,656,808	28,571	14.53	61.37	15,510,346	17,973	1867	
571,580	72,397	24,643,977	28,556	14.27	58.69	17,343,019	20,096	1868	
339,902	263,830	24,203,732	28,046	14.05	55.63	19,304,345	22,369	1869	
337,710	302,905	25,640,615	29,506	11.37	56.50	19,737,866	22,713	1870	
398,922	176,025	20,574,947	25,741	12.63	53.52	17,872,063	22,360	Moyenne.	
355,644	296,945	35,252,589	24,791	18.15	52.60	31,717,650	22,305	1871	
358,737	416,773	42,375,510	28,827	21.09	60.68	27,459,551	18,680	1872	
372,766	346,816	63,019,582	33,610	29.07	73.30	22,959,156	12,245	1873	
42,926	374,388	60,317,314	31,269	25.02	69.10	26,968,840	13,980	1874	
46,580	234,158	59,480,738	30,255	24.08	66.61	29,814,641	15,165	1875	
54,596	222,444	57,077,040	27,802	22.85	62.98	33,553,108	16,343	1876	
65,595	203,855	55,869,450	26,046	21.38	61.79	34,544,603	16,105	1877	
96,923	215,414	57,912,337	23,725	21.78	60.45	37,883,224	15,519	1878	
13,741	449,091	59,362,832	23,252	21.70	59.25	40,828,164	15,992	1879	
52,169	467,530	68,119,699	25,211	23.33	59.82	45,753,676	16,933	1880	
55,968	322,741	55,878,709	27,183	22.87	62.77	33,148,261	16,126	Moyenne.	
51,449	658,272	72,109,721	25,382	23.81	63.53	41,388,514	14,568	1881	
37,587	313,162	73,550,749	25,059	23.57	62.47	44,793,276	15,057	1882	
41,689	319,286	73,460,975	24,125	22.86	60.24	48,489,586	15,924	1883	
43,575	430,240	73,373,815	24,842	23.40	62.04	44,890,459	15,198	Moyenne.	

Le compte d'exploitation d'un chemin de fer est un des objets dont l'étude est la plus intéressante en cette matière. Cet intérêt se justifie, du reste, par l'importance de ce compte qui résume les divers résultats de l'exploitation. Au point de vue de l'Etat propriétaire de chemins de fer, il comprend une recette et une dépense de chaque année, figurant dans chaque budget avec une place de plus en plus marquée.

Néanmoins, nous pouvons nous dispenser de nous étendre en explications sur cette statistique, car les chiffres parlent d'eux-mêmes. Est-il nécessaire de faire remarquer quelles sommes élevées ont atteint les recettes et les dépenses du Trésor dans l'exploitation des voies ferrées? La centaine de millions est dépassée depuis 1879 en ce qui concerne les produits et, quant aux dépenses, elles ne sont guère éloignées de 75 millions.

Mais pourquoi nous arrêter aux chiffres absolus? Ce n'est pas eux qui nous feront le mieux connaître la marche de l'exploitation. Un facteur y manque, la longueur exploitée. Les modifications successives que l'étendue kilométrique des lignes a subies, obligent à la faire entrer en ligne de compte afin de pouvoir établir des rapprochements utiles.

C'est ce que nous avons fait pour les données ci dessous et c'est ce qui nous permet de comparer, d'après une base sérieuse, les produits et les dépenses ainsi que le boni qui en résulte.

Périodes.	Produits bruts kilométriques.	Dépenses kilométriques.	Produit net par kilomètre.
1835-1840.	16,206	11,366	4,840
1841-1850.	21,721	13,086	8,635
1851-1860.	34,412	18,097	16,315
1861-1870.	48,101	25,741	22,360
1871-1880.	43,309	27,183	16,126
1881-1883.	40,040	24,842	15,198

Les recettes ont ainsi progressé pendant les quatre premières périodes; les dépenses, au contraire, n'ont été arrêtées dans leur accroissement que dans la sixième période et encore

la différence avec le chiffre de la quatrième est-il peu sensible : 24,842 francs d'un côté et 25,741 francs de l'autre. Cette différence de marche, entre les recettes et les dépenses, a pour effet de réduire la recette nette kilométrique et de la faire tomber de 22,360 francs à 15,198 francs.

Le corollaire de ce résultat est un coefficient d'exploitation défavorable. Aussi trouvons-nous, comme rapport de la dépense à la recette, les données suivantes :

1835-1840.	70.13 p. %
1841-1850.	60.25 »
1851-1860.	52.59 »
1861-1870.	53.52 »
1871-1880.	62.77 »
1881-1883.	62.04 »

Ces résultats sont bien défavorables et il importe qu'ils ne se prolongent pas. Avec un coefficient d'exploitation aussi élevé, on est amené nécessairement à un déficit dans l'exploitation de voies ferrées. D'ailleurs, il n'est pas impossible, semble-t-il, de modifier cette allure des recettes et des dépenses.

Il ne faut pas pour cela s'en rapporter aux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat en France, dont les recettes pour 1882, des 2,047 kilomètres, se chiffrent par 21,306,258 francs et les dépenses par 18,393,279 francs, d'où un coefficient d'exploitation de 84.8 p.%. Mais la Prusse a vu ses 15,490 kilomètres exploités à raison de 54.5 p. % des recettes en 1882 et de 57.7 p. % en 1883, et les compagnies françaises sur les lignes d'intérêt général n'ont pas dépensé, pour l'exploitation de 1881 et 1882, respectivement au delà de 49.0 p. % et 50.4 p. % des recettes.

D'ailleurs, les compagnies concessionnaires du pays, considérées dans leur ensemble, obtiennent des résultats aussi satisfaisants dans leur exploitation. On en jugera par le rapprochement ci-dessous :

ANNÉES.	CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.		CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMP.		DIFFÉRENCE en faveur des compagnies.
	Etendue.	Coefficient d'exploitati ^{on} .	Etendue.	Coefficient d'exploitati ^{on} .	
1874	1,929	69.10	1,496	60.03	9.07
1875	1,966	66.61	1,701	60.19	6.42
1876	2,053	62.98	1,707	58.73	4.25
1877	2,145	61.79	1,721	59.63	2.16
1878	2,441	60.45	1,470	56.73	3.72
1879	2,553	59.25	1,533	55.53	3.72
1880	2,702	59.82	1,535	55.29	4.53
1881	2,841	63.53	1,509	54.92	8.61
1882	2,975	62.47	1,471	53.50	8.97
1883	3,045	60.24	1,472	54.47	5.77

Le coefficient des compagnies s'est amélioré sans discontinuité depuis 1874 ; celui des chemins de fer de l'Etat, au contraire croît, de nouveau à partir de 1880.

Il est regrettable de constater des faits de ce genre. Il est vrai que l'Etat n'a pas composé son réseau avec entière liberté, qu'il n'a pas absolument eu le choix de prendre l'exploitation de telle ligne à grand mouvement et de refuser telle autre à trafic insuffisant. Il y a là, on ne peut le contester, une source de déficit dont il faut tenir compte à l'Etat exploitant. Il a cru, en effet, devoir, dans un intérêt public, se charger de l'exploitation de diverses lignes, qui ne promettaient que des résultats défavorables, afin de ne pas laisser chômer des voies ferrées construites ou de ne pas priver certaines contrées de cet outil nécessaire, à la fois, au commerce, à l'industrie et à l'agriculture.

D'autre part, on peut faire valoir, non sans raison, que les lignes de l'Etat comprennent les voies les meilleures du réseau belge et qu'il y a là un élément de compensation. Aussi doit-il être possible d'obtenir un coefficient d'exploitation égal si pas inférieur à celui des compagnies, tout en continuant, dans une certaine mesure, à exploiter en vue de l'intérêt général

et sans recourir, à l'exemple de certaines compagnies, à des économies exagérées et mal entendues.

Il importe d'autant plus, au point de vue des finances publiques, de porter remède à la situation peu satisfaisante ainsi constatée, que le produit des chemins de fer et la dépense de ce service prennent une place toujours plus étendue dans le budget de l'Etat.

En ce qui concerne les recettes, le rapport a été en moyenne de 2.71 p. % pour la période de 1835-1840, il passe à 10.51 p. % id. de 1841-1850, à 16.87 p. % id. de 1851-1860, à 22.51 p. % id. de 1861-1870, il atteint 36.00 p. % id. de 1871-1880, et dépasse 39.00 p. % dans la dernière période triennale.

La même progression se remarque dans le relevé ci-dessous, concernant les dépenses :

1835-1840	fr.	1.88 p. %
1841-1850		6.01 p. %
1851-1860		9.17 p. %
1861-1870		12.63 p. %
1871-1880		22.87 p. %
1881-1883		23.40 p. %

Ainsi le service des chemins de fer de l'Etat entre, actuellement, pour une part de 40 p. % dans le budget ordinaire des recettes du Trésor et dans une proportion de près de 25 p. % dans le budget des dépenses ordinaires, malgré l'accroissement énorme subi par le montant du budget de l'Etat, lequel en 1835, était de 89,171,334 francs en recettes et de 85,614,005 francs en dépenses et qui, en 1883, dépasse 300 millions de francs.

On voit par là quelle influence une bonne exploitation des voies ferrées peut exercer sur l'équilibre du budget et combien il est désirable que l'on aboutisse, sans retard, à modifier les résultats financiers de cette entreprise. Il convient pour cela d'abandonner les règles et habitudes administratives en ce qu'elles ont de mauvais, et de suivre les principes qui sont d'application dans le commerce et l'industrie.

§ XI. — Les charges de

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	CHARGES DE CAPITAUX OU CHARGES ANNUELLES DE PREMIER								
		CHARGES VIS-A-VIS DU TRÉSOR du chef de ses avances.			CHARGES VIS-A-VIS DES COMPAGNIES CONCESSION					
		Intérêts.	Amortisse- ment.	TOTAL.	du chef d'annuités de rachat et de redevance fixe pour				du chef de redevances variables.	
					ANNUITÉS.		Redevance fixe.	TOTAL.		
Intérêts.	Amortisse- ment.	Redevance fixe.	TOTAL.	Intérêts.	Amortisse- ment.	Redevance fixe.			TOTAL.	
	Kil.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
1835	13	194,231	5,749	199,980	"	"	"	"	"	
1836	36	413,532	12,575	426,107	"	"	"	"	"	
1837	91	1,377,732	40,830	1,418,562	"	"	"	"	"	
1838	203	2,537,108	74,951	2,612,059	"	"	"	"	"	
1839	273	3,108,781	93,137	3,201,918	"	"	"	"	"	
1840	325	3,351,758	103,162	3,454,920	"	"	"	"	"	
Moyenne.	157	1,830,524	55,067	1,885,591	"	"	"	"	"	
1841	341	4,442,402	137,283	4,579,685	"	"	"	"	"	
1842	399	5,366,862	168,188	5,535,050	"	"	"	"	"	
1843	485	5,976,092	190,884	6,166,976	"	"	"	"	"	
1844	560	6 265,079	207,163	6,472,242	"	"	"	"	"	
1845	560	6,451,408	221,263	6,672,671	"	"	"	"	"	
1846	560	6,698,006	237,682	6,935,688	"	"	"	"	"	
1847	570	6,888,757	251,844	7,140,601	"	"	"	"	46,368	
1848	595	7,140,634	265,773	7,406,407	"	"	"	"	149,891	
1849	625	7,327,366	279,862	7,607,228	"	"	"	"	305,511	
1850	625	7,406,382	292,243	7,698,625	"	"	"	"	388,156	
Moyenne.	532	6,396,299	225,218	6,621,517	"	"	"	"	88,993	
1851	625	7,403,512	304,394	7,707,906	"	"	"	"	402,976	
1852	625	7,377,656	317,838	7,695,494	"	"	"	"	424,031	
1853	631	7,311,824	332,129	7,643,953	"	"	"	"	607,760	
1854	637	7,312,635	349,962	7,662,597	"	"	"	"	899,854	
1855	652	7,370,978	370,039	7,741,017	"	"	"	"	1,201,438	
1856	713	7,386,187	387,184	7,773,371	"	"	"	"	1,424,344	
1857	745	7,474,413	407,842	7,882,255	661,643	10,687	"	672,330	1,589,081	
1858	746	7,490,444	427,896	7,918,340	661,102	11,228	"	672,330	1,683,006	
1859	746	7,371,704	445,926	7,817,630	660,534	11,796	"	672,330	1,767,653	
1860	747	7,245,735	466,420	7,712,155	659,937	12,393	"	672,330	1,800,373	
Moyenne.	687	7,374,509	380,963	7,755,472	264,332	4,610	"	268,932	1,180,060	
1861	749	7,111,221	490,802	7,602,023	659,309	13,021	"	672,330	1,990,516	
1862	749	7,064,317	517,721	7,582,038	658,650	13,680	"	672,330	2,000,941	
1863	749	7,063,174	546,051	7,609,225	657,958	14,372	"	672,330	2,147,171	
1864	749	6,986,830	574,187	7,561,017	657,230	15,100	"	672,330	2,357,471	
1865	749	7,059,728	608,046	7,667,774	656,466	16,864	"	672,330	2,480,406	
1866	790	7,488,796	649,932	8,138,728	655,662	16,668	"	672,330	3,080,420	
1867	863	8,743,902	685,868	8,429,770	654,819	17,511	"	672,330	3,372,307	
1868	863	7,780,163	718,373	8,498,536	653,932	18,398	"	672,330	3,671,292	
1869	863	7,750,336	752,950	8,503,286	653,001	19,329	"	672,330	3,516,512	
1870	869	7,891,099	794,067	8,685,166	652,023	20,307	"	672,330	3,473,133	
Moyenne.	799	7,393,956	633,800	8,027,756	655,905	16,425	"	672,330	2,809,017	
1871	1,422	8,531,642	857,831	9,389,473	1,199,160	49,170	"	1,248,330	8,947,637	
1872	1,470	9,732,247	932,474	10,664,721	1,286,104	51,476	146,539	1,484,119	9,988,803	
1873	1,875	13,607,206	1,074,659	14,681,865	5,241,107	426,568	500,000	6,167,675	10,933,326	
1874	1,929	14,744,509	1,143,832	15,888,341	5,223,650	444,185	500,000	6,167,835	10,960,399	
1875	1,966	16,444,678	1,233,870	17,678,548	5,205,331	462,709	500,000	6,168,040	11,240,388	
1876	2,053	17,414,715	1,308,834	18,723,549	6,622,254	634,663	500,000	7,756,917	10,034,786	
1877	2,145	21,433,250	1,475,976	22,909,226	12,439,193	956,418	500,000	13,895,611	3,261,655	
1878	2,441	23,685,191	1,599,382	25,284,573	11,745,884	994,862	500,000	13,240,746	3,464,684	
1879	2,553	23,875,260	1,690,000	25,565,260	11,812,017	1,035,176	500,000	13,347,193	3,620,424	
1880	2,702	26,010,285	1,810,700	27,820,985	11,893,517	1,077,039	500,000	13,470,556	4,504,122	
Moyenne.	2,056	17,547,898	1,312,756	18,860,654	7,266,822	613,226	414,654	8,294,702	7,695,622	
1881	2,841	28,740,960	1,955,000	30,695,960	11,972,818	1,121,789	500,000	13,594,607	4,590,591	
1882	2,975	31,827,634	2,108,400	33,936,034	12,050,630	1,166,660	500,000	13,717,290	4,210,746	
1883	3,045	32,312,584	2,244,167	34,556,751	12,126,480	1,214,624	500,000	13,841,104	4,283,359	
Moyenne.	2,954	30,960,393	2,102,522	33,062,915	12,049,976	1,167,691	500,000	13,717,667	4,361,565	

Résultats financiers généraux.

ÉTABLISSEMENT.			PRODUIT NET de L'EXPLOITATION.	RÉSULTATS ANNUELS.				ANNÉES.
NOM	TOTAL.	Par kilomètre.		TOTAUX.		PAR KILOMÈTRE.		
				Boni.	Mali.	Boni.	Mali.	
France.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		
"	199,980	15,383	100,515	"	99,465	"	7,651	1835
"	426,107	11,836	394,458	"	31,649	"	879	1836
"	1,418,562	15,589	228,012	"	1,190,550	"	13,083	1837
"	2,612,059	12,867	350,331	"	2,261,728	"	11,142	1838
"	3,201,948	11,729	1,203,406	"	1,998,512	"	7,321	1839
"	3,454,920	10,631	2,277,982	"	1,176,938	"	3,622	1840
"	1,885,591	12,010	759,117	"	1,126,474	"	7,175	Moyenne.
"	4,579,685	13,430	1,744,173	"	2,835,512	"	8,315	1841
"	5,535,050	13,872	2,775,352	"	2,759,698	"	6,916	1842
"	6,166,976	12,715	3,531,369	"	2,635,607	"	5,434	1843
"	6,472,242	11,558	5,632,075	"	840,167	"	1,500	1844
"	6,672,671	11,915	6,081,385	"	591,286	"	1,055	1845
"	6,935,688	12,385	6,281,628	"	654,060	"	1,168	1846
46,368	7,186,969	12,609	5,468,851	"	1,718,118	"	3,015	1847
149,891	7,556,298	12,700	3,507,372	"	4,048,926	"	6,805	1848
305,511	7,912,739	12,660	4,991,514	"	2,921,225	"	4,673	1849
388,156	8,086,781	12,939	5,925,173	"	2,161,608	"	3,459	1850
88,993	6,710,510	12,614	4,593,889	"	2,116,621	"	3,979	Moyenne.
402,976	8,110,882	12,978	7,487,809	"	623,073	"	997	1851
424,031	8,119,525	12,991	8,709,880	590,355	"	945	"	1852
607,760	8,251,713	13,077	10,116,708	1,864,995	"	2,956	"	1853
899,854	8,562,451	13,442	11,529,160	2,966,709	"	4,658	"	1854
1,201,438	8,942,455	13,716	11,691,881	2,749,426	"	4,217	"	1855
1,424,424	9,197,795	12,900	10,066,667	868,872	"	1,219	"	1856
2,261,411	10,143,666	13,616	11,419,827	1,276,161	"	1,713	"	1857
2,355,336	10,273,676	13,772	12,340,282	2,066,606	"	2,770	"	1858
2,439,983	10,257,613	13,751	13,402,006	3,144,393	"	4,215	"	1859
2,472,705	10,184,860	13,634	15,320,828	5,135,968	"	6,876	"	1860
1,448,992	9,204,464	13,398	11,208,505	2,004,041	"	2,917	"	Moyenne.
2,662,846	10,264,869	13,705	18,303,793	8,038,924	"	10,733	"	1861
2,673,271	10,255,309	13,692	17,644,111	7,388,802	"	9,865	"	1862
2,819,501	10,428,726	13,924	17,101,780	6,673,054	"	8,909	"	1863
3,029,801	10,590,818	14,140	18,390,893	7,800,075	"	10,413	"	1864
3,152,738	10,820,512	14,447	18,958,324	8,137,812	"	10,865	"	1865
3,752,750	11,891,478	15,052	16,426,154	4,534,676	"	5,740	"	1866
4,044,637	12,474,407	14,455	15,510,346	3,035,939	"	3,518	"	1867
4,343,622	12,842,158	14,881	17,343,019	4,500,861	"	5,215	"	1868
4,188,842	12,692,128	14,707	19,304,345	6,612,217	"	7,662	"	1869
4,145,463	12,830,629	14,765	19,737,866	6,907,237	"	7,948	"	1870
3,481,347	11,509,103	14,399	17,872,063	6,362,960	"	7,960	"	Moyenne.
0,196,017	19,585,490	13,773	31,717,650	12,132,160	"	8,532	"	1871
1,472,922	22,137,643	15,060	27,459,551	5,321,908	"	3,620	"	1872
7,101,001	31,782,866	16,951	22,959,156	"	8,823,710	"	4,706	1873
7,128,234	33,016,575	17,116	26,968,840	"	6,047,735	"	3,125	1874
7,408,348	35,086,896	17,846	29,814,641	"	5,272,255	"	2,681	1875
7,791,703	36,515,252	17,786	33,553,108	"	2,962,144	"	1,443	1876
7,157,296	40,066,522	18,679	34,544,603	"	5,521,919	"	2,574	1877
6,705,430	41,990,003	17,202	37,883,224	"	4,106,779	"	1,683	1878
6,967,617	42,532,877	16,660	40,828,164	"	1,704,713	"	668	1879
7,974,678	45,795,663	16,949	45,753,676	"	41,987	"	16	1880
1,990,324	34,850,979	16,951	33,148,261	"	1,702,718	"	828	Moyenne.
8,185,198	48,881,158	17,205	41,388,514	"	7,492,644	"	2,637	1881
7,928,036	51,864,070	17,434	44,793,276	"	7,070,794	"	2,377	1882
8,124,463	52,681,214	17,301	48,489,586	"	4,191,628	"	1,377	1883
1,079,232	51,142,147	17,314	44,890,459	"	6,251,688	"	2,116	Moyenne.

Nous venons d'examiner les dépenses d'exploitation proprement dites. A côté de ces dépenses il existe une autre charge dans un service de chemin de fer. Nous voulons parler des charges financières consistant dans l'intérêt et l'amortissement des capitaux appliqués au premier établissement des voies ferrées.

Il y a d'abord semblable rémunération en ce qui concerne les capitaux avancés par le Trésor pour les lignes construites par l'Etat. En second lieu, l'Etat exploitant diverses voies qu'il a rachetées avec paiement par annuités, celles-ci rentrent dans les charges financières. Enfin, ces charges comprennent les redevances variables et fixes dues à des compagnies concessionnaires avec lesquelles l'Etat n'a pas traité le rachat des lignes et s'est contenté d'en reprendre l'exploitation. Ce que l'Etat paie à ces compagnies doit évidemment être considéré comme la rémunération des dépenses de premier établissement faites par les compagnies. Ce serait donc absolument à tort que l'on réunirait une charge de cette nature avec les dépenses d'exploitation proprement dite. C'est cependant ce qui a été fait jusqu'en 1883 dans les divers comptes-rendus sur les chemins de fer présentés par le ministre compétent. Nous ne nous sommes jamais expliqué pourquoi l'on dressait les comptes d'une façon si contraire à ce qui est de règle en matière de finances commerciales et industrielles. Ce n'est que dans le compte-rendu pour l'année 1883 que l'on a observé les principes de comptabilité, en ne réunissant plus aux dépenses d'exploitation les redevances annuelles dues à des compagnies pour prix de l'exploitation de leurs lignes.

C'est dans cet esprit que nous avons dressé le tableau relatif aux résultats financiers généraux. Nous avons réuni les trois sortes de charges financières exposées ci-dessus et nous avons rapproché leur montant du produit net de l'exploitation relevé dans le tableau précédent. C'est ce produit net de l'exploitation, en effet, qui doit être suffisant pour couvrir les charges des capitaux de premier établissement. S'il est inférieur, le service des chemins de fer tombe en déficit.

Ces considérations posées, si nous examinons les données statistiques, nous devons trouver, en augmentation continue, les charges vis-à-vis du Trésor du chef de ses avances. Nous nous souvenons, en effet, dans quelle proportion les dépenses de premier établissement faites par l'Etat se sont élevées. La marche des intérêts et de l'amortissement de ces capitaux ne peut être qu'identique. Les moyennes qu'on lira ci-dessous suffiront pour le prouver :

PÉRIODES.	Montant des intérêts et de l'amortissement.
1835-1840. fr.	1,885,591
1841-1850.	6,621,517
1851-1860.	7,755,472
1861-1870.	8,027,756
1871-1880.	18,860,654
1881-1883.	33,062,915

Les annuités de rachat ont vu le jour en 1857, par la convention passée pour le chemin de fer de Mons à Manage (convention-loi des 16-17 février 1857-8 juillet 1858).

Elles sont restées invariables jusqu'en 1871, époque où de 672,330 francs elles sont montées à 1,248,330 francs, par suite du rachat du matériel de la Société anonyme des Chemins de fer des Bassins Houillers du Hainaut (loi du 3 juin 1870).

En 1873 elles s'élevaient à 5,667,675 francs et l'année suivante à 7,256,917 francs, du chef de la reprise des lignes de la Grande Compagnie du Luxembourg et de la Compagnie Dendre-et-Waes.

En 1877, la loi du 26 juin 1877 faisant passer dans le domaine de l'Etat le réseau de la Société anonyme précitée des Chemins de fer des Bassins Houillers, ces annuités s'augmentent de 6,000,000 de francs et elles restent au chiffre de 13,000,000 de francs, car ce fut la dernière opération traitée avec paiement par annuités.

La redevance fixe regarde la ligne de Pepinster à Spa. Elle figure à partir de 1872 par 146,539 francs et son chiffre réel, soit 500,000 francs, est inscrit intégralement en 1873.

Les redevances payées aux compagnies concessionnaires, dont l'Etat reprenait seulement l'exploitation des lignes, subissent des variations plus fréquentes que les annuités de rachat. Les conventions y relatives ont été plus nombreuses, et c'est en 1847 que la première fut conclue.

D'autre part, l'Etat s'est rendu acquéreur de certaines lignes qu'il ne tenait qu'en qualité de simple exploitant. De là les changements en sens divers que l'on constate. Ainsi, la charge dont il s'agit est de 11,240,308 francs en 1875, et, pour l'année 1877, elle retombe à 3,261,685 francs. Les fluctuations que subissent ces redevances n'apparaissent naturellement pas aussi sensiblement dans les moyennes périodiques que nous transcrivons :

1841-1850	. . . . . fr.	88,993
1851-1860	. . . . .	1,180,060
1861-1870	. . . . .	2,809,017
1871-1880	. . . . .	7,695,622
1881-1883	. . . . .	4,361,565

De ces trois espèces de charges financières, ce sont toujours celles du chef des avances du Trésor qui sont les plus importantes. Toutefois, la différence est moins forte dans les dernières années. Voici, à ce point de vue, les résultats de nos calculs :

PÉRIODES.	CHARGES du chef des avances du Trésor.		CHARGES VIS-A-VIS DES COMPAGNIES					
	Montant.	Rapport avec le total des charges financières %.	du chef des annuités de rachat et de redevance fixe.	du chef des redevances variables.	TOTAL.	dans leur rapport avec les charges du chef des avances du Trésor.		
						Annuités de rachat.	Redevances variables.	TOTAL.
1835-1840	1,885,591	100.00	"	"	"	"	"	"
1841-1850	6,621,517	98.67	"	88,993	88,993	"	1.34	1.34
1851-1860	7,755,472	84.25	268,932	1,180,060	1,448,992	3.47	15.21	18.68
1861-1870	8,027,756	62.75	672,330	2,809,017	3,481,347	8.37	34.99	43.36
1871-1880	18,860,654	54.12	8,294,702	7,695,622	15,990,324	43.96	40.80	84.76
1881-1883	33,062,915	64.65	13,717,667	4,361,515	18,079,232	41.49	13.19	54.68

On voit que les charges de capitaux proviennent toujours, pour la plus forte part, des avances du Trésor et que la proportion des redevances dues à des compagnies du chef de l'exploitation de leurs lignes décroît dans la dernière période. C'est la conséquence de la construction, à forfait, par l'Etat, d'un grand nombre de kilomètres de voies ferrées et c'est également le résultat du rachat, par l'Etat, de lignes dont il n'avait que l'exploitation. Aussi voyons-nous les annuités de rachat progresser et atteindre plus de 40 p. % du montant des intérêts et de l'amortissement des capitaux de premier établissement déboursés par le Trésor.

Après avoir ainsi examiné ces charges et avoir posé dans le tableau précédent le produit net de l'exploitation proprement dite, il nous reste à rapprocher ces données et à en déduire les résultats définitifs du service des chemins de fer de l'Etat.

Chacune des années de 1835 à 1883 n'a pas donné des résultats favorables. Le plus grand nombre même a laissé des mali. En effet, sur les 49 années dont il s'agit, 28 sont en déficit et 21 seulement en gain, c'est-à-dire ont produit plus que les frais d'exploitation et les charges financières. Il convient, en effet, de ne pas perdre de vue que, dans tous ces calculs, nous mettons, à la charge du chemin de fer, les intérêts et l'amortissement de tous les capitaux qui ont été dépensés pour son établissement.

Si nous considérons les résultats annuels qui nous occupent en réunissant, d'une part, les diverses sommes formant les mali et, d'autre part, les boni, nous arrivons à 101,747,150 francs de bénéfice et 81,784,430 francs de perte, d'où un solde favorable de 19,962,720 francs, que l'on pourrait majorer, à juste titre, du montant des intérêts composés produits par ce capital. Ainsi donc le service général des chemins de fer de l'Etat, malgré ses coefficients d'exploitation fréquemment si défavorables, laisse encore un boni au Trésor, après avoir fait face à toutes ses charges généralement quelconques. Que serait-ce si les conditions d'exploitation se fussent trouvées

meilleures et si toutes les économies possibles eussent été réalisées? A quel beau résultat nous aboutirions si les dépenses d'exploitation n'eussent jamais absorbé plus de 50 à 55 p. % des recettes, sans toutefois alléger le compte d'exploitation au détriment du compte d'établissement? Ce sera, espérons-le, le succès qui attend l'exploitation de l'avenir.

Nous n'aurons plus alors à inscrire des pertes de plusieurs milliers de francs par kilomètre exploité, comme nous en trouvons dans les années écoulées. A ce point de vue et en ne tenant pas compte des dix premières années d'exploitation, ce sont les années 1848 et 1849 qui sont les plus mauvaises dans leurs résultats kilométriques. Ce résultat kilométrique est, du reste, un bien meilleur élément d'appréciation que les boni et mali pris annuellement et dans leurs chiffres bruts. Plus récemment, une autre année, marquée par le prix élevé des charbons, a produit une perte de 4,706 francs par kilomètre. Parmi les meilleures années, nous trouvons 1861, 1864 et 1865, toutes trois avec un boni de plus de 10,000 francs par kilomètre; 1871 avec 8,532 francs tient aussi une place très satisfaisante mais, à part 1872, la situation change aussitôt et le déficit se continue sans interruption jusqu'en 1883. Celui de cette dernière année cependant n'est pas bien élevé et sa transformation au prochain exercice ou au suivant en un boni peut être réalisée; des changements favorables bien plus importants ont été obtenus d'une année à l'autre.

S. XII. — Les charges et résultats financiers dans leurs rapports avec les avances du Trésor.

ANNÉES.	RÉCAPITULATION des capitaux avancés par le trésor à la fin de chaque année.		CHARGE ANNUELLE du chef de ces avances.		RAPPORT de cette charge avec les avances.		RAPPORT de cette charge avec la dépense annuelle du chef de la dette publique.		PRODUIT NET de l'exploitation.		CHARGES vis-à-vis des Compagnies.		RESTE pour la rémunération des avances du Trésor.		RAPPORT de cette rémunération avec le montant des avances du Trésor.		RÉSULTATS ANNUELS dans leurs rapports avec les avances du Trésor.		ANNÉES.
	Francs.	P. %.	Francs.	P. %.	P. %.	Francs.	P. %.	Francs.	P. %.	Francs.	P. %.	Francs.	P. %.	Boni.	Maili.	P. %.	P. %.		
1835	4,760,143	4.20	199,980	4.20	2.60	100,515	2.60	100,515	2.60	100,515	2.60	100,515	2.60			2.11	2.09	1835	
1836	10,221,646	4.17	426,107	4.17	5.43	394,458	5.43	394,458	5.43	394,458	5.43	394,458	5.43			3.80	0.37	1836	
1837	33,199,169	4.27	1,418,562	4.27	16.01	228,012	16.01	228,012	16.01	228,012	16.01	228,012	16.01			0.69	3.58	1837	
1838	60,098,237	4.35	2,612,059	4.35	28.76	350,331	28.76	350,331	28.76	350,331	28.76	350,331	28.76			0.58	3.77	1838	
1839	72,673,699	4.41	3,201,918	4.41	20.29	1,203,406	20.29	1,203,406	20.29	1,203,406	20.29	1,203,406	20.29			1.66	2.75	1839	
1840	77,908,806	4.43	3,454,920	4.43	15.25	2,277,982	15.25	2,277,982	15.25	2,277,982	15.25	2,277,982	15.25			2.92	1.41	1840	
Moyenne.	43,143,617	4.37	1,885,591	4.37	15.73	759,117	15.73	759,117	15.73	759,117	15.73	759,117	15.73			1.76	2.61	Moyenne.	
1841	102,786,697	4.46	4,579,685	4.46	12.76	1,744,173	12.76	1,744,173	12.76	1,744,173	12.76	1,744,173	12.76			1.80	2.66	1841	
1842	123,712,846	4.47	5,535,050	4.47	19.80	2,775,352	19.80	2,775,352	19.80	2,775,352	19.80	2,775,352	19.80			2.24	2.23	1842	
1843	136,997,800	4.52	6,166,976	4.52	19.02	3,531,369	19.02	3,531,369	19.02	3,531,369	19.02	3,531,369	19.02			2.58	1.94	1843	
1844	144,108,051	4.49	6,472,242	4.49	21.46	5,632,075	21.46	5,632,075	21.46	5,632,075	21.46	5,632,075	21.46			3.91	0.58	1844	
1845	149,918,231	4.45	6,572,671	4.45	23.30	6,081,385	23.30	6,081,385	23.30	6,081,385	23.30	6,081,385	23.30			4.06	0.39	1845	
1846	156,190,997	4.44	6,935,688	4.44	24.89	6,281,628	24.89	6,281,628	24.89	6,281,628	24.89	6,281,628	24.89			4.02	0.42	1846	
1847	159,065,142	4.49	7,140,601	4.49	24.70	5,468,851	24.70	5,468,851	24.70	5,468,851	24.70	5,468,851	24.70			3.41	1.08	1847	
1848	162,284,076	4.56	7,406,407	4.56	25.80	3,507,372	25.80	3,507,372	25.80	3,507,372	25.80	3,507,372	25.80			2.07	2.49	1848	
1849	165,100,727	4.61	7,607,228	4.61	28.88	4,991,514	28.88	4,991,514	28.88	4,991,514	28.88	4,991,514	28.88			2.84	1.77	1849	
1850	166,050,387	4.64	7,698,625	4.64	25.86	5,925,173	25.86	5,925,173	25.86	5,925,173	25.86	5,925,173	25.86			3.33	1.31	1850	
Moyenne.	146,621,495	4.52	6,621,517	4.52	22.32	4,593,889	22.32	4,593,889	22.32	4,593,889	22.32	4,593,889	22.32			3.07	1.45	Moyenne.	
1851	166,494,868	4.63	7,707,906	4.63	25.96	7,487,809	25.96	7,487,809	25.96	7,487,809	25.96	7,487,809	25.96			4.25	0.38	1851	
1852	167,534,980	4.59	7,695,494	4.59	24.19	8,709,880	24.19	8,709,880	24.19	8,709,880	24.19	8,709,880	24.19			4.95	"	1852	
1853	168,761,612	4.53	7,643,953	4.53	24.52	10,116,708	24.52	10,116,708	24.52	10,116,708	24.52	10,116,708	24.52			5.63	1.40	1853	
1854	177,029,099	4.44	7,072,707	4.44	24.54	11,590,100	24.54	11,590,100	24.54	11,590,100	24.54	11,590,100	24.54			6.40	1.79	1854	

1856	179,604,316	7,773,371	4.33	24.76	10,066,667	1,424,424	8,642,243	4.81	0.48	1871
1857	183,856,273	7,882,255	4.29	25.50	11,419,827	2,261,411	9,158,416	4.98	0.69	1857
1858	186,946,207	7,918,240	4.24	24.70	12,340,282	2,335,336	9,984,946	5.24	1.10	1858
1859	187,635,474	7,817,630	4.16	24.71	13,402,006	2,439,983	10,962,023	5.83	1.67	1859
1860	189,982,875	7,712,155	4.06	22.87	15,320,328	2,472,705	12,848,123	6.76	2.70	1860
Moyenne.	178,102,304	7,755,472	4.35	24.67	11,208,505	1,448,992	9,759,513	5.48	1.13	Moyenne.
1861	194,674,948	7,602,023	3.90	22.62	18,303,793	2,662,846	15,640,947	8.03	4.13	1861
1862	200,694,110	7,582,038	3.78	22.75	17,644,111	2,673,271	14,970,840	7.46	3.68	1862
1863	206,988,018	7,609,225	3.68	22.97	17,101,780	2,819,501	14,282,279	6.90	3.22	1863
1864	212,192,562	7,561,017	3.56	22.76	18,390,893	3,029,801	15,361,092	7.24	3.68	1864
1865	221,276,566	7,667,774	3.46	21.48	18,958,324	3,452,738	15,505,586	7.14	3.68	1865
1866	235,576,809	8,138,728	3.45	22.18	16,426,154	3,752,750	12,673,404	5.38	1.93	1866
1867	244,014,825	8,429,770	3.45	22.05	15,510,345	4,044,637	11,465,708	4.70	1.25	1867
1868	248,275,810	8,498,536	3.42	21.01	17,343,019	4,343,622	12,999,397	5.24	1.82	1868
1869	253,036,947	8,503,286	3.36	22.16	19,304,345	4,188,842	15,115,503	5.97	2.61	1869
1870	262,100,747	8,685,166	3.31	25.49	19,737,866	4,145,463	15,592,403	5.95	2.64	1870
Moyenne.	227,878,134	8,027,756	3.52	22.50	17,872,063	3,481,347	14,390,716	6.32	2.80	Moyenne.
1871	288,538,830	9,389,473	3.25	25.63	31,717,650	10,196,017	21,521,633	7.46	4.21	1871
1872	322,124,336	10,664,721	3.31	28.53	27,459,551	11,472,922	15,986,629	4.96	1.65	1872
1873	408,937,603	14,681,865	3.59	41.48	22,959,156	17,101,001	5,858,155	1.43	2.16	1873
1874	430,543,752	15,888,341	3.69	33.26	26,968,840	17,198,234	9,840,606	2.29	1.40	1874
1875	467,340,181	17,678,548	3.78	35.01	29,814,641	17,408,348	12,406,293	2.65	1.13	1875
1876	488,458,111	18,723,549	3.83	37.64	33,553,108	17,791,703	15,761,405	3.23	0.60	1876
1877	583,571,203	22,909,226	3.93	37.53	34,544,603	17,457,296	17,387,307	2.98	0.95	1877
1878	636,802,459	25,284,573	3.97	39.32	37,883,224	16,705,430	21,177,794	3.33	0.64	1878
1879	676,141,292	25,505,260	3.78	39.22	40,828,164	16,967,617	23,860,547	3.53	0.25	1879
1880	726,786,629	27,820,985	3.83	40.87	45,753,676	17,974,678	27,778,998	3.82	0.01	1880
Moyenne.	502,924,440	18,860,654	3.75	36.55	33,148,261	15,990,324	17,157,937	3.41	0.34	Moyenne.
1881	785,251,596	30,695,960	3.91	42.37	41,388,514	18,185,198	23,203,316	2.95	0.96	1881
1882	847,839,619	33,936,034	4. "	43.91	44,793,276	17,928,036	26,865,240	3.17	0.83	1882
1883	883,732,592	34,556,751	3.91	42.09	48,489,586	18,124,463	30,365,123	3.44	0.47	1883
Moyenne.	838,941,269	33,062,915	3.94	42.79	44,890,459	18,079,232	28,811,227	3.20	0.74	Moyenne.

Le paragraphe précédent nous a fait connaître les résultats financiers du service des chemins de fer de l'Etat, tant en chiffres absolus qu'en chiffres-kilomètre. Le tableau statistique ci-contre expose ces résultats dans leurs rapports avec les avances du Trésor.

Après avoir établi, dans les deux premières colonnes, le montant de ces avances et la charge annuelle qui en résulte, dans les comptes, au débit du chemin de fer, nous avons chiffré le pourcentage de cette charge relativement aux capitaux avancés.

Nous avons ajouté dans une quatrième colonne un renseignement qui ne manque ni d'intérêt ni d'importance. Les capitaux consacrés par le Trésor aux chemins de fer de l'Etat proviennent d'emprunts pour la plus grande partie. Il y a donc un lien intime entre le montant des intérêts et de l'amortissement que réclament ces capitaux et la dépense annuelle du chef de la Dette publique. Nous avons, en conséquence, rapproché les dépenses pour ces objets et nous avons chiffré le rapport proportionnel pour cent. Nous établissons ainsi la part qui, dans le budget de la Dette publique du royaume, incombe au service spécial et absolument productif des chemins de fer.

Dans les colonnes suivantes nous donnons les faits réalisés : d'abord le produit net de l'exploitation ainsi qu'il ressort du tableau relatif au compte d'exploitation. De ce produit net nous déduisons les charges vis-à-vis des compagnies, charges que nous avons détaillées dans le tableau précédent. Nous obtenons de la sorte ce qui reste *en fait* pour la rémunération des avances du Trésor et nous établissons le rapport pour cent de ce reste avec les avances, dont il s'agit. Nous connaissons ainsi le taux pour cent de la rémunération réalisé par le Trésor pour ses capitaux employés dans les voies ferrées. Si ce taux est inférieur à celui dont le service des chemins de fer est débiteur dans les comptes du Trésor, il y a déficit ; s'il est, au contraire, supérieur, il en résulte un boni.

Tel est le plan de ce tableau. Passons maintenant, rapidement en revue les renseignements principaux qui y sont inscrits.

Des données relatives aux capitaux avancés par le Trésor pour le service des chemins de fer figurent déjà dans nos statistiques antérieures. Une première fois nous avons présenté le montant des avances de chaque année ; ici nous mentionnons à chaque année la somme des dépenses accumulées depuis l'origine. Nous arrivons ainsi à un total de 883,732,592 francs avancés par le Trésor pour les chemins de fer. C'est là un gros chiffre qui suffit pour expliquer en grande partie la progression du montant de la dette publique du royaume.

Cette observation montre combien on doit être prudent lorsque l'on veut comparer la situation de la dette publique des divers pays. Assurément l'Etat qui ne sera que peu ou pas propriétaire de voies ferrées n'aura pas eu à faire appel au crédit public comme la Belgique. Conséquemment dans les rapprochements, dont nous parlons, un examen superficiel conduit à des conclusions aussi peu favorables qu'erronées à l'égard de notre pays. Il importe donc que l'on n'oublie pas les différences de situation et il est vrai de dire que les rapprochements internationaux demandent à être posés et étudiés mûrement.

Pour ne pas allonger cet examen nous ne les aborderons pas ici, mais nous rapprocherons les intérêts et l'amortissement de la dette des chemins de fer, du budget de la Dette publique proprement dite. Nous ferons ainsi toucher du doigt la part des chemins de fer dans la dette nationale ; non plus au point de vue des capitaux, mais en ce qui concerne la rente ou la charge annuelle.

Les calculs que nous avons faits nous apprennent que les intérêts et l'amortissement des avances du Trésor entraînent dans le montant du budget de la dette publique pour 15.73 p. % de 1835 à 1840 ; pour chacune des périodes suivantes cette quotité est respectivement de 22.32, 24.67 et 22.50 p. % ; elle s'élève à 36.55 p. % de 1871 à 1880. Les dernières années voient la proportion, dont il s'agit, atteindre près de 44 p. % !

On peut donc dire que près de la moitié du budget de la

Dettes publiques trouvent sa contre-partie dans les ressources à retirer de l'exploitation des voies ferrées de l'Etat. Cette remarque a sa valeur. N'avions-nous pas raison d'écrire plus haut que les renseignements résultant de ces rapprochements ne manquaient pas d'importance ?

Il n'est pas sans intérêt non plus, de relever quelle rémunération proportionnelle pour cent le Trésor a réalisé pour ses avances. La moyenne par période en est donnée par les chiffres ci-dessous :

1835-1840	1.76 p. %.
1841-1850	3.07 "
1851-1860	5.48 "
1861-1870	6.32 "
1871-1880	3.41 "
1881-1883	3.20 "

Les différences sont sensibles et, après une amélioration continue, le recul est marquant pour les dernières périodes. Celles-ci seraient encore moins favorables si l'année 1871 n'était pas là avec sa rémunération de 7.46 p. %. C'est un des chiffres les plus forts, obtenu aussi en 1862. La palme est pour l'année 1861 avec 8.03 p. %. Ces résultats correspondent naturellement à des coefficients d'exploitation avantageux. Ainsi, en 1861 il était de 45.74, en 1862 de 45.98 et en 1871 de 52.60 p. %. Si les voies ferrées avaient toujours pu être exploitées dans ces conditions, la rémunération réalisée ne se serait jamais trouvée inférieure à celle dont le chemin de fer est débiteur vis-à-vis du Trésor pour les avances qui lui ont été faites. Les dépenses ont fréquemment dépassé cette proportion. Il en est résulté des maux que nous avons signalés précédemment en même temps que les bonis. Nous ne revenons sur ces résultats que pour en chiffrer la proportion pour cent avec les capitaux avancés par le Trésor. C'est l'année 1871 qui a donné le boni proportionnel le plus fort, soit 4.21 p. %, puis 1861 avec 4.13 p. %, les années 1862, 1864 et 1865, viennent ensuite toutes trois avec 3.68 p. %.

Comme résultat opposé il nous faut citer, en dehors des dix premières années, 1848 et 1873, respectivement avec des mali de 2.49 et 2.46 p. %. Les moyennes des périodes sont les suivantes :

Périodes.	Boni p. %.	Mali p. %.
1835-1840	"	2.61
1841-1850	"	1.45
1851-1860	1.13	"
1861-1870	2.80	"
1871-1880	"	0.34
1881-1883	"	0.74

On remarquera que la quotité du déficit des dernières périodes n'est pas bien élevé. Il est vrai que pour celle de 1871 à 1880, l'année 1871 influe encore sensiblement. Cependant, depuis 1876, la perte pour le chemin de fer n'a plus atteint 1 p. %, elle est tombée à un taux de bien minime importance en 1880, soit 0.01 p. % et, en 1883, elle ne dépasse pas 0.47 p. %. Ainsi que nous l'avons dit plus haut, nous devons compter que ce déficit, relativement minime, disparaîtra bien prochainement.

Ce résultat n'est pas au dessus des efforts de l'Administration des chemins de fer de l'Etat. En maintes circonstances elle a donné des preuves de son intelligence, de ses capacités et de son expérience. Elle ne voudra pas compromettre une réputation laborieusement acquise et elle tiendra à honneur de pouvoir être citée comme exemple en Belgique et à l'étranger. S'inspirant d'idées commerciales et économiques plutôt qu'administratives, elle prendra des mesures pratiques et efficaces pour obtenir des résultats aussi satisfaisants que possible et elle trouvera le moyen de concilier les nécessités financières avec les exigences de l'intérêt public. Il peut y avoir là des difficultés, il n'y a pas d'impossibilité.

La lutte est ouverte entre les partisans de l'exploitation des voies ferrées par l'Etat et les adversaires de cette intervention. Ceux-ci proclament l'Etat un incapable en matière d'exploita-

tion de chemins de fer. Il appartient à l'Administration de démentir cette allégation. L'insuccès serait sa condamnation. L'avenir nous dira si elle a été à la hauteur de sa tâche.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
§ I. — Introduction	5
§ II. — Les premiers projets de chemins de fer en Belgique	7
§ III. — Les avantages et l'utilité des chemins de fer	9
§ IV. — L'intervention de l'État	11
§ V. — L'étendue du réseau	19
§ VI. — Les tarifs	24
§ VII. — Les dépenses générales de premier établissement	34
§ VIII. — Le mouvement	48
§ IX. — Le matériel de traction et de transport.	56
§ X. — Les recettes et dépenses de l'exploitation	70
§ XI. — Les charges et résultats financiers généraux	76
§ XII. — Les charges et résultats financiers dans leurs rapports avec les avances du Trésor public	81
