

-3. 4. 16
G. Lammerey &
35
J. Hellin av 186

101321

MÉMOIRE

DE M. L'INSPECTEUR VIFQUAIN.

RÉPLIQUE

DES INGÉNIEURS.

(1) *Route nationale d'Anvers et d'Ostende au Rhin.*

La communication d'Anvers à Cologne, dont le gouvernement a fait publier un projet, est sans contredit du plus haut intérêt national pour le commerce de transit vers l'Allemagne.

Anvers est le seul point du royaume par lequel nous puissions établir des relations commerciales avantageuses avec l'étranger, mais il nous manque une voie plus économique que celles existantes à l'intérieur pour arriver jusqu'au Rhin.

Dans beaucoup de circonstances, Ostende doit se trouver en mesure de remplacer Anvers et souvent d'y suppléer.

Anvers, dans l'intérêt de tout le pays, doit reprendre son rang de port de haut et grand commerce à cercle d'opérations sans limites; sur un grand marché toutes les marchandises se placent, parce que sa surface de consommation est grande, diverse, mobile.

L'affluence des arrivages à Anvers détermine immédiatement un fret très-bas pour l'exportation, alors nos produits peuvent de tous les points de l'intérieur, se diriger vers ce port pour aller de là se placer avantageusement sur les marchés lointains.

Avec les vaisseaux, arrivent le travail qui se paie bien, les constructions maritimes pour l'intérieur et l'extérieur, les radoub; nos bois se relèvent de prix ainsi que nos fers, tous les états gagnent, et la richesse qui en résulte réagit sur tout le royaume; voilà la *nationalité du port d'Anvers!*

(2) *Choix de l'espèce de communication sur notre territoire? un canal ou un chemin de fer.*

Dans le choix de l'espèce de communication à établir entre Anvers et le Rhin, l'économie des frais de transport et celle du temps décident.

L'économie de temps est plutôt applicable aux relations écrites et de bourse, aux voyageurs, aux animaux, aux marchandises dites de diligences, et matières vivaces et fraîches, l'économie d'argent plutôt aux matières pondéreuses, encombrantes, peu susceptibles de s'avaries et de peu de valeur.

En général les canaux remplissent mieux le dernier but et les chemins de fer le premier.

(1) LA communication projetée est d'un intérêt national, non-seulement parce qu'elle peut rendre florissant le commerce de transit de la Belgique avec l'Allemagne, mais *principalement* parce qu'elle procure, enfin, un débouché facile vers la mer et vers le port d'Anvers, à celles de nos provinces les plus industrielles, les plus riches en produits minéraux, et les seules de la Belgique privées jusqu'aujourd'hui des communications économiques qui ont rendu si prospères le Brabant, le Hainaut et les Flandres. Un commerce de transit avec l'étranger ne saurait être la cause unique de la nationalité d'une route.

Il est évident que plus les produits indigènes pourront être livrés à bon compte sur les divers lieux d'exportation et notamment sur les ports d'Anvers et d'Ostende, plus l'agriculture et l'industrie belges deviendront florissantes; mais il ne faut pas que par suite de cette exportation, nos matières premières, le bois, le fer, et surtout la *houille* augmentent de prix sur nos marchés intérieurs; au contraire, plus on sera à même de les fournir à bas prix dans nos villes, dans nos fabriques, plus la consommation sera grande et avantageuse à la fois à l'industrie et aux producteurs.

(2) D'accord avec M. Vifquain sur les avantages plus spéciaux de l'économie du tems, relativement au transport des personnes et de certaines sortes de marchandises, nous ne pouvons admettre relativement aux matières pondéreuses, encombrantes ou de peu de valeur, la conclusion qu'il tire de la supposition d'une plus grande économie dans les transports par eau: la préférence que M. Vifquain donne à cet égard aux canaux, repose (ainsi qu'il sera démontré ci-après) sur une base fautive, nullement en rapport avec les perfectionnements actuels des nouvelles routes en fer.



Entre le Rhin et la Meuse, il ne peut être question de canal sur notre territoire, il suffit d'examiner avec quelque attention la marche des cours d'eau, leur importance, leur pente et l'extrême hauteur du point de partage entre ces deux fleuves, qui exigerait la construction de 120 écluses, pour en être convaincu; quant à emprunter le territoire hollandais, soit pour un chemin, soit pour un canal, il est peu raisonnable d'y penser, on ne peut marcher côte à côte avec son concurrent et sur son propre terrain; un chemin de fer y devient donc l'espèce la plus convenable de communication.

La question générale du choix se réduit donc à celui de chemin de fer ou de canal entre Anvers et la Meuse, qui aboutirait à un point de ce fleuve au-dessus de Visé.

Si un canal d'Anvers à la Meuse donne des économies sur le transport par le chemin de fer, équivalentes aux dépenses de déchargement et réchargement qu'il exigerait à la Meuse y compris les avaries, plus une quantité capable de balancer les qualités spéciales du chemin; il doit lui être préféré.

Or, en construisant un canal par la vallée du Demer dans la direction générale du chemin de fer dont la mise en adjudication a eu lieu l'année dernière, et regardant le pays entre Anvers et Looz comme très-favorable au placement d'une voie d'eau et l'autre partie jusqu'à la Meuse comme difficile, on pourra sans trop s'éloigner de la vérité, estimer la première partie à fr. 400,000 par lieue et la seconde à fr. 700,000 pour la même longueur, donc pour la longueur totale fr. 11,300,000

Ce canal exigerait une percée souterraine et une alimentation en partie artificielle (1).

Or, en comparant cette estimation à celle dudit chemin de fer estimé à fr. 9,500,000 et qu'il faut porter à 12,152,600 comme nous le voyons note (2). On voit que le coût de ces deux voies différentes se trouverait dans la proportion de 19 à 20, mais leur dépense d'entretien et d'administration étant comme 1 3/4 à 2 1/2, les péages à établir en raison de ces proportions devront être un peu moins élevés sur le coût.

Le fret ou le prix du transport, sur un canal de cette nature, serait de 1 à 1 1/2 centime au plus par tonneau et par kilomètre, tandis que sur le chemin de fer ce transport s'élèvera à 3 et 4 centimes, et suivant l'espèce de marchandises et la vitesse à 5 et 6 pour la même distance et le même poids; ce qui donne une différence moyenne à l'avantage du canal, par tonneau pour toute la distance, de fr. 2-72 plus une légère économie sur les droits.

D'accord avec M. Vifquain, sur l'impossibilité d'ouvrir un canal entre Meuse et Rhin sans emprunter le territoire hollandais; sur l'inconvenance de cet emprunt d'un territoire étranger; également d'accord, avec lui, sur la préférence d'un chemin de fer à un canal même entre l'Escaut et la Meuse; nous ne pouvons admettre, ni la direction qu'il indique par la vallée du Demer et par Visé, ni les chiffres de dépense qu'il avance pour l'établissement et l'entretien de la route en fer: il sera démontré, lors de la discussion des détails, que les calculs ci-contre, en ce qui concerne le nouveau mode de communications, sont complètement erronés.

Quant au fret comparé sur les canaux et les chemins de fer, comparaison dans laquelle réside le véritable motif de préférence entre les deux modes de transport, nous ferons observer d'abord, en ce qui concerne les canaux que M. Vifquain lui-même, après de longues et consciencieuses recherches, consignées dans son mémoire d'accompagnement du projet de canal de Char-

(1) Je doute que les eaux du Jaar, prises à la hauteur du bief de partage, puissent nourrir une bonne navigation, tandis que cette rivière étant le moyen des inondations des approches de Maestricht, serait peut-être difficilement détournée de ce but.

(2) Le coût du tracé primitif d'Anvers à la Meuse, était estimé au projet primitif à fr. 9,500,000
 A ajouter pour le surplus d'intérêt de 3 1/2 p. % pendant 4 années
 au lieu de 2 1/2 pendant 3 ans 617,500
 Allongement du chemin pour le passage par Malines. 450,000
 TOTAL fr. 10,567,500
 15 p. % pour complètement et imprévu 1,585,100
 Somme semblable 12,152,600



S'il ne s'agissait que de transporter des marchandises et matières pondéreuses, je n'hésiterais pas d'après ces données à me déclarer pour le canal; mais le chemin de fer en outre des marchandises et matières pondéreuses transportera des voyageurs, la poste, des paquets et balots de diligence et tout le transit qui doit marcher de la même manière au-delà de la Meuse.

Ainsi il faudrait que les économies procurées par le canal balançassent :

1° Le déchargement et chargement, au bord de la Meuse, des marchandises du transit et l'avarie dans ces opérations.

2° Les frais d'administration, de la transformation du transport.

3° Les interruptions en tems de dégel.

4° L'obligation d'établir des entrepôts à la Meuse.

5° Le profit résultant du transport rapide des voyageurs sur le chemin, qui serait nul sur le canal.

Cette comparaison calculée, décide la préférence au chemin de fer.

Il faut ici tenir note que je n'ai pu supposer un très-grand transport de charbon sur le canal entre la Meuse et l'Escaut, la distance étant trop grande, parce que dans ce cas les résultats se présentent différemment : Diest serait le point de concurrence sur le canal, entre Liège et Charleroy pour les charbons.

(3) Préférence donnée aux chemins de fer.

La route de fer entre Anvers et le Rhin est donc le moyen de transport à la fois le plus économique et le plus convenable à établir.

Cette route de fer est non-seulement une conséquence de notre indépendance, mais une nécessité nationale qui doit être l'objet de la plus vive sollicitude de tous les hommes d'état belges; exécutée de manière à braver l'inclémence de notre atmosphère politique, elle sera le chaînon le plus fort par lequel le commerce et l'industrie se rattacheront à cette indépendance.

Il est à regretter que l'administration éconduite, pour ainsi dire, hors les vrais intérêts d'économie politique, veuille faire exécuter ce chemin sur les fonds du budget, ou sur un emprunt garanti par la nation.

Ce n'est point une route de gouvernement qu'il faut là, quoiqu'on en puisse dire, mais une route toute belge, appartenant en propre aux Belges comme particuliers.

Charleroy, estimait que ce transport s'élevait à 2 9/10 cent.; et en effet il est de notoriété publique que sur les canaux de Bruxelles, de Mons, de Louvain, de Maestricht et même de Charleroy, le fret surpasse généralement 3 centimes par tonneau et par kilomètre, et sur les canaux les plus favorables de la Flandre, il s'élève encore à près de 2 centimes.

Comment admettre alors qu'une navigation aussi difficile par ses nombreuses écluses et sa galerie souterraine de 1,800 mètres, n'exigerait entre Anvers et la Meuse par Diest et Tongres que 1 à 1 1/2 centime au plus, comme on voudrait le faire croire aujourd'hui.

Nous regrettons de ne pouvoir de même en appeler à l'expérience du pays, en ce qui concerne le fret sur les routes en fer; mais d'après les résultats de nos recherches en Angleterre, et conformément aux détails que nous en avons donné dans notre Mémoire, ce fret est loin de s'élever au prix exorbitant que M. Vifquain lui attribue ici par oui dire, et qu'il n'a point encore vérifié par lui-même.

Aucun motif plausible ne peut faire regarder le marché de Diest, comme le point de concurrence obligé pour les houilles entre les exploitations de Liège et celles de Charleroy, Diest n'étant qu'à 16 lieues des premières et à 30 lieues des secondes par les navigations dont il est question ici, la spécialité du combustible ainsi que le prix d'achat aux fosses, étant sensiblement les mêmes.

(3)

Cette liaison intime de la prospérité future et de l'indépendance du pays au succès de l'entreprise, est justement à notre avis la raison principale de l'obligation où le Gouvernement se trouve, d'en conserver lui-même la direction dans l'intérêt général.

Il est inexact de dire que l'administration se propose de faire construire la route avec les fonds du budget : la garantie demandée pour un emprunt spécial ne devant être accordée que pour autant qu'elle soit reconnue purement fictive.

Une route véritablement nationale, une route toute belge, ne peut être confiée à l'intérêt privé; les trois pouvoirs de l'État sont seuls capables de l'administrer convenablement dans l'intérêt général.

Napoléon pour complaire à la Hollande, remblaya d'un coup de plume la partie du canal du Nord exécutée.

Serait-il si extraordinaire que quelque jour les chances de la guerre amenassent le même résultat, au contraire si la route appartient à des Belges, on y regardera à deux fois avant de l'anéantir, ou du moins on indemnifiera personnellement ;

Ils sauraient mieux la défendre que tout Gouvernement.

(4) *La route de fer doit s'arrêter à la Meuse jusqu'à ce qu'on se soit entendu avec la Prusse.*

Mon opinion serait de n'exécuter d'abord le chemin de fer que jusqu'à la Meuse en le prolongeant jusqu'au centre de Liège.

Il y aurait selon moi une grande imprudence à marcher jusqu'à la frontière de Prusse avant de s'être entendu avec cette puissance et pour le point d'arrivée à sa frontière et pour le taux des péages.

Si nous faisons les premiers et sans condition aucune, ils pourront établir chez eux de tels hauts droits que le transit deviendrait pour nous presque sans avantage (1).

(1) Il est probable qu'une compagnie sera chargée de l'exécution de ce chemin en Prusse.

Jamais Napoléon n'ordonna la destruction des ouvrages commencés au canal du Nord : les désastres de l'Empire furent la seule cause de la suspension des travaux.

Si des perturbations politiques forçaient à anéantir cette communication, la route étant domaine de l'État, la nation n'éprouverait que la perte pure et simple du capital engagé ; si au contraire elle appartient à des particuliers, la destruction n'en sera pas moins facile, et d'un coup de plume la nation se verrait forcée envers les concessionnaires, non-seulement à un ample remboursement des dépenses, mais encore à l'indemnité considérable qu'ils auront droit de prétendre sur leurs bénéfiques futurs.

Ils sauront mieux défendre leur monopole, oui ; mais la nationalité de la route, non.

(4) Nous avons proposé l'exécution de la route jusqu'à Verviers parce qu'en outre des avantages qui en résultent pour le commerce intérieur, notre commerce de transit s'approprie immédiatement, à l'exclusion du commerce hollandais, les débouchés des pays d'Aix-la-Chapelle et de Trèves ; et qu'il acquiert une concurrence puissante sur le marché de Cologne ; vis-à-vis la navigation actuelle du Rhin.

Où est donc l'imprudence de construire dans son propre pays une route essentiellement utile à l'industrie, au commerce et à l'agriculture ? ne faut-il pas, sans nous inquiéter des intentions futures du Gouvernement prussien, que nous approchions de Cologne autant que possible ? En conduisant avec célérité et économie les produits coloniaux jusqu'à la frontière, n'est-ce pas le meilleur moyen d'engager les provinces Rhénanes à s'approvisionner chez nous, et à prolonger jusqu'à Cologne, leur principal entrepôt, une voie semblable pour l'exportation de leurs produits vers la mer ?

Restant les maîtres de refuser passage au commerce Allemand sur la nouvelle route, des conditions préalables seraient aussi inutiles qu'illusoire. — L'intérêt des provinces Rhénanes est heureusement identique avec celui de nos ports. (1) — La fixation des droits de

(1) Les amateurs de concession pour la partie prussienne ne cessent de répéter, à l'appui de leur demande à Berlin, qu'ils sont déjà d'accord avec la compagnie qui sera chargée de l'exécution du chemin en Belgique.

Mais comme la route projetée est une nécessité nationale pour les provinces Rhénanes comme pour la Belgique, le commerce Allemand comprend parfaitement qu'il n'y aurait aucun avantage pour lui de se délivrer du monopole hollandais, si la nouvelle voie était soumise au monopole d'une compagnie concessionnaire.

transit, entre la Prusse et la Belgique est une question de politique absolument indépendante de la question d'établissement de la route en fer à exécuter sur notre territoire.

L'avantage annoncé d'une ligne de trois lieues d'étendue, d'où l'on pourrait partir d'un point quelconque pour atteindre le territoire prussien, est dénué de tout fondement; il faut n'avoir pas la moindre connaissance des localités pour avancer une pareille assertion: après la vallée de la Vesdre, le vallon de la Berwinne débouchant à la Meuse à une portée de canon de la frontière hollandaise, est l'unique endroit par où un chemin de fer, venant du Demer, pourrait raisonnablement se diriger vers la Prusse, et encore ce ne serait qu'avec une dépense énorme; tout en laissant à trois grandes lieues de distance cette importante cité de Liège que M. Vifquain cherche ici à intéresser au tracé primitif abandonnant entièrement le district de Verviers, Theux, Spa, Stavelot et les nombreuses usines de la Vesdre.

(5) *Tracé du chemin de fer d'Anvers à la Meuse.*

Une société particulière, à la tête de laquelle étaient les notabilités d'Anvers et de Bruxelles, présenta le 20 février 1832 et avant que le projet d'Anvers à Cologne fut soumis au gouvernement, un projet de chemin de fer à vitesse rapide d'Anvers à Bruxelles.

Elle regardait déjà la section d'Anvers à Malines comme devant être commune à la route vers Cologne; Malines se trouvant le centre d'un système de chemins marchant vers Bruxelles et Anvers, Liège et Cologne, Gand et Ostende.

Les auteurs du mémoire après avoir longtemps hésité, abandonnèrent leur direction primitive par Lierre, se rapprochant de Duffel et finirent par s'emparer du tracé par Malines.

Quelle que soit la manière, le gouvernement a bien fait d'abandonner sa première idée de faire passer le chemin de Cologne par Lierre pour adopter le tracé par Malines (1).

(5)

Ceci est inexact: car dès le 25 octobre 1831 nous avions déjà adressé au gouvernement des propositions officielles, pour relier Bruxelles à la route principale:

Nous avons démontré qu'au moyen d'un embranchement de Malines sur la capitale on doublait tous les avantages de la route d'Anvers à la Meuse et vers le Rhin.

Cet injuste reproche de plagiat a lieu de nous étonner, surtout de la part de M. l'Inspecteur qui, dans le conseil des Ponts et Chaussées, assemblé sur notre avant projet, s'est vivement et particulièrement opposé à toute combinaison d'un embranchement de la route principale vers Bruxelles. A cette époque la demande en concession par une société particulière n'était pas encore présentée.

(1) Pour donner une certaine couleur aux observations, que j'ai cru de mon devoir de faire au gouvernement, sur le projet de chemin de fer, on a avancé, avec trop peu de retenue, que le motif de ce qu'on appelle mon opposition au projet du gouvernement, d'exécuter par lui-même, était, qu'auteur du projet du chemin de fer d'Anvers à Bruxelles dont on s'était emparé, mon amour propre d'ingénieur et mon intérêt étant froissés.

Quant à mon amour propre, c'est vrai, j'aurais bien quelque velléité de faire exécuter ce que j'ai conçu, mais cette manie, si c'en est une, n'est pas plus grande que celle des auteurs du Mémoire; quant à mon intérêt je puis l'aimer tout autant que personne, mais j'espère qu'il ne me fera jamais rien faire de contraire à celui de mon pays.

De Malines à la Meuse, au lieu de conserver le tracé du projet primitif par la vallée du Demer et Tongres, le tracé se trouve reporté plus au midi par Louvain, laissant Tirlemont, Waremmes et Liège au nord, et s'engageant ensuite dans la vallée de la Vesdre.

Le projet, sur cette dernière direction relié à Bruxelles et à Lierre, n'ayant pas été soumis comme le premier à l'examen du conseil des Ponts et Chaussées, là s'est trouvé le motif des observations que j'ai cru devoir faire au Ministre.

De Malines à la Meuse, à la frontière, les auteurs du projet motivent le changement du tracé par l'avantage et la convenance de faire passer la route par des centres commerciaux plus actifs.

Comparons les avantages des deux tracés considérés comme routes de transit vers Cologne.

Les avantages du tracé primitif par la vallée du Demer par Diest et Tongres sont :

- 1° D'avoir d'Anvers à Cologne 4 à 5 lieues de moins.
- 2° D'avoir 85 mètres de hauteur de moins à graver avant d'arriver à la Meuse.
- 3° D'éviter la vallée sinieuse et torrentueuse de la Vesdre.

Le tracé primitif par la vallée du Demer n'avait été présenté, après trois mois d'étude seulement, que comme une première preuve de la possibilité d'établir un chemin de fer entre Anvers et la Meuse; la direction par Louvain, les houillères de Liège et la vallée de la Vesdre, est le résultat de l'étude complète du terrain et de la connaissance exacte du mouvement commercial.

Nous croyons avoir suffisamment démontré dans la seconde partie du Mémoire publié au mois de mars dernier, les avantages immenses de ce nouveau tracé; et les avis que les chambres de commerce et les régences des villes ont donnés pour et contre ce travail, confirment notre opinion.

On se rappelle que la commission d'ingénieurs réunie en mai dernier pour l'examen du projet actuel, s'est spécialement occupée du choix du tracé, et qu'elle a reconnu à l'unanimité que les objections que M. Vifquain avait élevées étaient sans valeur.

Ce n'est pas relativement au commerce de transit seulement qu'il faut comparer les deux tracés, mais *principalement* par rapport au commerce intérieur beaucoup plus important à l'égard de la route en fer.

Les avantages du tracé actuel, par Louvain, sont :

- 1° D'abrèger de 19 kilom., ou près de quatre lieues les distances d'Anvers à Liège, de Bruxelles à Liège, de Gand ou d'Ostende à Liège (1).
- 2° D'obtenir au moyen de cette surélévation une pente uniforme extrêmement favorable aux transports dans le sens où ils sont le plus considérable; d'établir les plans inclinés au centre des houillères et à l'extrémité de la ligne, tandis que dans le tracé primitif, le plan incliné se trouvait à moitié chemin.
- 3° De faire participer au bénéfice de la route en fer l'industrielle vallée de la Vesdre et d'obtenir ainsi un moyen de réduction de péages par l'augmentation du

(1) La distance d'Anvers à Cologne par le tracé primitif modifié par Malines est de 237 kil.
La distance par le nouveau tracé, par Malines, Louvain, Liège et Verviers est de 248 k.
Différence. 11 k.

On voit donc que la différence en faveur du transit suivant la direction que M. Vifquain recommande, n'est point comme il le dit de 4 à 5 lieues, mais de 2 environ seulement.

mouvement commercial et des voyageurs d'Eupen et Malmédy, de Spa et Stavelot; tandis que la direction primitive par Visé et Moresnet, montagneuse et difficile, ne rencontrait que l'exploitation de calamine du pays neutre.

Une seule machine locomotive pouvant amplement suffire sur cette section, à tous les transports du mouvement commercial énoncés dans notre tableau des revenus, les chances de rencontres de convois sont nulles, tout en admettant cinq départs par jour de la ville de Liège et autant de Verviers.

4° De faciliter au moyen d'une descente uniforme de 17300, c'est-à-dire de 3 173 millimètres, les transports les plus considérables; ceux du pays de Liège vers Louvain, Bruxelles et le port d'Anvers, transports dont la proportion en descente est à celle en remonte comme 3 est à 1. Le tracé primitif obligeait au contraire, tour à tour, à des contrepentes de 2 millimètres entre l'Escaut et la Meuse, et de 4 millimètres entre la Meuse et la frontière, contrepentes inévitables dans cette direction et excessivement onéreuses au principal tonnage sans être d'aucune utilité pour les transports en retour.

5° D'établir la voie de fer en pente uniforme et continue plus avantageuse qu'une route platte, la masse des transports en descente étant trois fois plus considérable qu'en remonte;

D'éviter une percée souterraine de 1700^m de longueur et en pente de 2 millimètres, occasion de retards et de dangers pour les convois par sa longueur, son obscurité et son inclinaison inévitable;

Et d'obtenir tous ces avantages par la nouvelle direction, au moyen de quelques ouvrages de terrassements qui ne peuvent raisonnablement donner lieu à aucune objection, à aucune inquiétude, ni pour leur construction ni pour leur conservation, lorsqu'on les compare aux immenses déblais et remblais du canal d'Antoing.

6° De traverser le pays dont l'industrie déjà existante languit en attendant des moyens de transport perfectionnés qui seuls puissent l'empêcher de succomber contre la concurrence étrangère; de fournir à la population beaucoup plus nombreuse dans la zone traversée par la nouvelle direction, l'approvisionnement économique du combustible, de la houille, ce premier élément de l'industrie; de stimuler les relations déjà si animées

Où un chemin de fer à une voie ne sera jamais sûr.

4° De n'avoir que de faibles pentes au lieu de celles de 4 millimètres par l'autre direction.

5° De placer la voie de fer sur un sol plat.

Ne comportant qu'une percée souterraine dans la pierre tendre.

Et non la traverse de cinq grands déblais, dont deux d'énorme profondeur avec galerie au centre et celle de cinq grands remblais de quinze à dix-huit mètres de hauteur. Dans ces déblais et remblais la route sera soumise à bien des chances d'interruption en temps de dégel et de grandes pluies qui amèneront les terres sur le chemin, à moins de faire beaucoup d'ouvrages pour en écarter le pied ou retenir les écoulemens.

6° De traverser le pays qui a le plus besoin de communications, tandis que sur le nouveau tracé, les routes existantes avec leurs faibles droits de barrière combatteront avantageusement le chemin de fer pour les transports à de petites distances et de ville à ville, le chemin s'en tenant assez éloigné.

de ville à ville , en offrant à la circulation des voyageurs une voie rapide et peu coûteuse (1).

7° D'économiser l'embranchement vers Diest si la ligne rouge qui le représente au plan est bien comme il faut le croire un projet à exécuter (2).

8° De coûter d'Anvers à la Meuse 5 millions de moins , et d'Anvers à Cologne la dépense totale sera d'environ 7 millions moins forte.

L'année dernière à l'appui du premier tracé les auteurs disaient au conseil des Ponts et Chaussées que le chemin ne pouvait être plus heureusement placé que dans ce pays peu riche, ou les terrains, les pierres et les bois coûtent si peu, et qu'en peu d'années il y créerait de la population et de la richesse; il me semblait alors comme aujourd'hui que ce n'était pas si mal raisonner.

7° D'économiser l'embranchement de Lixhe à Liège qu'exigeait le tracé primitif d'Anvers à Cologne par Visé; et de raccourcir de près de moitié l'embranchement qui s'exécutera nécessairement de Namur vers le port d'Anvers (2).

8° D'obtenir entre l'Escaut et la Meuse au moyen d'un supplément de dépense d'établissement de 1,300,000 fr., et d'une dépense annuelle de 82,000 fr. pour la rente du capital et l'entretien de la route, une voie plus courte de 20 kilom., entre Anvers et Liège, Bruxelles et Liège, Liège et les Flandres; d'obtenir une route plus économique à l'égard du fret parce que la pente y favorise le plus fort tonnage, et plus économique sous le rapport des péages parce que le mouvement commercial y est beaucoup plus considérable.

D'avoir entre la Meuse et le Rhin sans aucune augmentation de dépense, un plan incliné de moins à gravir (3).

Nous n'avons point changé d'avis sur le mérite intrinsèque du tracé par Diest, mais le même système qui nous porta l'année dernière à lui donner la préférence sur celui de la Campine, nous oblige aujourd'hui à lui préférer par des raisons identiques mais plus impérieuses, la direction encore plus favorable qu'une étude complète nous a fait découvrir.

(1) Ce ne peut être que par erreur et sans avoir consulté nos plans, que M. Vifquain paraît n'attribuer qu'à la direction actuelle de *se tenir assez éloignée des villes.....* à cet égard les avantages comme les inconvénients, se balancent dans les deux tracés: Tongres dans l'ancien projet était plus écarté de la route que Tirlemont dans le projet actuel.

Quant aux craintes sur la concurrence des chaussées existantes, il suffit de rappeler qu'en Angleterre une infinité de chemins de fer d'une demi lieue à deux lieues d'étendue, combattent non-seulement le roulage mais même les canaux du voisinage. Et il a été reconnu qu'un chemin de fer procurerait aux houillères du Flénu, une économie de 100 pour 100 sur les transports à petites distances qui ont lieu aujourd'hui par les nombreuses routes pavées.

(2) Un embranchement de la route principale vers Diest par St.-Trond, tel qu'il est tracé sur notre carte générale, construit sur des proportions convenables, peut compter, attendu la pente heureuse du terrain, sur un tonnage qui en charbon seulement pour l'approvisionnement de la vallée du Demer couvrira amplement toute sa dépense.

L'embranchement également indiqué sur Namur, mettra le port d'Anvers en relation directe avec la Meuse supérieure; son exécution ne peut être douteuse, quand on considère l'importance du commerce déjà établi et l'augmentation dont il serait susceptible comme voie de transit pour l'intérieur de la France.

(3) D'après nos calculs, dont nous aurons occasion dans le cours de cette réplique de démontrer la justesse, la route suivant le tracé primitif modifié par Malines comme M. Vifquain le propose, aurait 138 kil., coûterait 11,100,000 fr.; suivant le tracé actuel, la route n'a d'Anvers à Liège que 118 kil. et ne coûte que 12,400,000 fr. pour son établissement.

Quant à la dépense de la Meuse à la frontière ou de la Meuse à Cologne, elle est sensiblement égale dans les deux directions.

(2) Je ne pense pas qu'on ait jamais eu l'intention sérieuse d'exécuter ce chemin de fer et l'embranchement vers Namur, ni l'un ni l'autre ne pourraient rendre les sacrifices qu'ils exigeraient.

Aujourd'hui on abandonne tous ces avantages et pourquoi ?

Pour le profit du transit ?

Mais cette direction est plus longue, plus tortueuse, plus montueuse et quoi qu'on en dise d'un transport plus coûteux et moins rapide, difficile pour la régularité des locomotives. Le transit doit la repousser à tout jamais.

Serait-ce pour le plus grand avantage des marchandises de Liège et les productions de la vallée de la Meuse ? Mais toutes demandent le chemin de fer dans Liège et au-dessous, excepté quelques houillères du plateau supérieur.

Car elles arriveront à Anvers et à Bruxelles bien plus vite et à meilleur marché par la vallée du Demer.

Le point de départ du premier tracé approche du centre de Liège, il convient de le conduire jusqu'au Pont des Arches et au-delà.

Tandis que pour aller trouver le second tracé toutes les marchandises de Liège devront aller à un quart de lieue et monter 60 mètres de hauteur.

On a montré comme d'une grande importance les marchandises que le chemin de fer prendrait dans la traversée de Liège à Louvain, mais hormis un peu de houille elles se réduiront à peu de chose, la route passe trop loin de Waremme et de Tirlemont et est toujours jusqu'à Louvain en grand déblais et remblais avec des approches difficiles.

Parce que, conformément à la comparaison qui précède, les avantages de la direction actuelle sont beaucoup plus considérables encore :

Les transports du transit y seront moins coûteux ; car quoique la durée du trajet d'Anvers à Cologne augmente de 15 à 20 minutes, la certitude de trouver dans les nouvelles localités qu'on traverse un chargement utile en retour, rendra les expéditions plus régulières, plus faciles et beaucoup plus économiques. Le commerce de transit, qui réclame particulièrement l'économie, doit donc préférer la direction actuelle.

C'est pour le plus grand avantage des consommateurs belges ; c'est pour avantager autant que possible l'exportation des produits de la Meuse belge et française, pour l'avantage de l'industrielle vallée de la Vesdre, pour l'avantage du commerce de Liège, de ses houillères et de ses fabriques dont les plus importantes sont à l'amont et non à l'aval de la ville.

Les marchandises arriveront évidemment de Liège à Anvers, à Bruxelles et dans les Flandres plus vite et à meilleur compte par le tracé actuel, la distance étant plus courte de 20 kilomètres, la descente uniforme et sans contrepente ; et le mouvement commercial étant plus considérable, que par la vallée du Demer, les droits de péages seront moins élevés.

De même que dans le tracé primitif, un embranchement s'étend vers le centre de Liège jusqu'au pont des Arches.

Le tracé actuel a l'avantage d'atteindre à la fois la ville haute et la ville basse, et de traverser trois faubourgs industriels ; les marchandises expédiées de Liège vers le centre de la Belgique seront élevées sur les plans inclinés avec autant de célérité et plus d'économie qu'elles ne franchiraient les pentes ascendantes de plus de trois lieues d'étendue inévitables dans la vallée du Jaar ; et seront délivrées du passage incommode, difficile et obscur d'un souterrain de 1700 mètres de longueur.

Que l'on revoie avec attention les tableaux donnés page 87 et 92 du mémoire, et l'on reconnaîtra, que dans les calculs des revenus présumables, nous n'avons compté, en ce qui concerne les transports locaux, comme à l'égard du grand commerce, que sur les quantités incontestablement acquises à la nouvelle voie,

Est-ce aux marchandises et denrées provenant de Louvain pour Anvers? Mais la voie d'eau jusqu'à cette ville, et Bruxelles est bien plus économique.

C'est pour cela que Louvain a demandé que le chemin de fer ne partît que de l'extrémité de son canal.

Est-ce pour les voyageurs?

Mais ceux venant par la route d'Allemagne, de la vallée de la Meuse et de Liège seront retardés.

Ils perdront leur temps et leur argent sur les plans inclinés (1).

Quant aux voyageurs intermédiaires on en aura peu, par la raison que le chemin passe à distance de Waremme et de Tirlemont et n'entre point dans Louvain.

quoiqu'elle ne passe pas justement dans Waremme, ni dans Tirlemont. Les déblais et remblais exigés pour l'inclinaison favorable de la route ne changent et n'exposent en rien, les apports du mouvement commercial.

Sans doute les canaux de Louvain et de Bruxelles à Anvers seront toujours préférés pour la masse des transports parce qu'ils offrent une voie moins coûteuse: aussi nous n'avons compté parmi les transports de la route en fer que les marchandises expédiées journellement par essieu et pendant les interruptions de la navigation.

Il importe de remarquer ici que par l'adoption du tracé conseillé par M. Vifquain, la ville de Louvain perdrait complètement et pour toujours, ses relations avec le pays de Liège et l'Allemagne dont elle est aujourd'hui un des principaux entrepôts.

Si par la nouvelle direction les voyageurs de Cologne à Anvers éprouvent un retard d'environ une demi heure, ceux d'Anvers à Liège, de Liège à Bruxelles, d'Ostende à Liège, gagneront une heure dans la durée de leur voyage.

En Angleterre les transports s'effectuent actuellement sur les plans inclinés aussi vite qu'en plaine; et d'après notre proposition de tarif, les voyageurs ne paient rien de spécial à l'égard des plans inclinés.

Les voyageurs entre Liège, Waremme, Tirlemont et Louvain, prendront tous la route en fer, parce qu'elle leur procure rapidité et économie, quoiqu'elle ne traverse point ces endroits: Les routes en fer en Angleterre n'entrent nulle part dans les villes, ni à Manchester,

(1) La hauteur de 85 mètres de différence de niveau des points supérieurs des deux tracés ne peut être rachetée à moins de 80 centimes, c'est le droit de passage sur 15 à 20 kilomètres de longueur.

(1) Le passage du plan incliné établi à Looz dans le projet primitif coûtait par tonneau	fr. 0 46
Le double plan de Liège dans le projet actuel ne coûte, à cause d'un tonnage plus considérable et de la proximité des charbonnages, que.	0 60
<hr/>	
Différence en faveur du tracé primitif quant aux plans inclinés . .	0 14
Par contre, considérant le sens de la marche principale du tonnage, l'avantage que l'on obtient dans la pente uniforme de Liège à Louvain, comparé avec l'inconvénient de la montée dans la vallée du Jaar, produit en faveur du projet actuel quant aux frais de hallage, une économie de plus de.	0 45
<hr/>	

Donc à l'égard du fret, le tracé actuel procure au commerce d'entre Escaut et Meuse, une économie de plus de 30 centimes par tonneau, économie résultante de la sur-élévation de 85 mètres dont il est fait mention ci-contre.

ni à Darlington, ni à Glasgow, ni même à Liverpool, excepté le souterrain aboutissant aux docks pour les marchandises; et cependant ces routes reçoivent tous les voyageurs des villes extrêmes et des lieux intermédiaires beaucoup plus écartés que Waremmé et Tirlemont.

De cette ville à Bruxelles on n'en aura point, puisqu'on n'ira point sensiblement plus vite et qu'il en coûtera plus que par les diligences actuelles.

Des 85,000 voyageurs qui parcourent la route actuelle de Bruxelles à Louvain, nous n'avons compté que les 10,000 qui se dirigent sur Liège, Verviers et l'Allemagne; et qui iront évidemment d'un seul trait de Bruxelles à destination.

Il n'y a nul doute que le tracé primitif aura plus de voyageurs intermédiaires.

La circulation des voyageurs est proportionnelle aux populations et aux relations commerciales; or, la direction actuelle parcourant des localités plus riches, plus populeuses et d'un commerce plus animé, il est incontestable qu'elle recevra un plus grand nombre de voyageurs intermédiaires :

Car il aura nécessairement tous ceux de la route de Maestricht, Ruremonde et Venloo et le pays avoisinant, de Tongres, Bilsen, Hasselt, Diest, Sichem, Aerschot, etc.

Car elle aura nécessairement tous ceux de Verviers, Spa, et Herve; de Waremmé, Huy, Hannut et Namur; de Tirlemont, Hoegarde et Jodoigne, etc., etc., et des pays environnants; et en outre, la majeure partie des voyageurs arrivant de Maestricht et de Tongres sur Anvers, Bruxelles et les Flandres.

Est-ce pour passer à Verviers?

Nous pensons qu'il vaut mieux établir la route à l'intérieur du pays par Verviers et Eupen, par Chenée, Chaudfontaine, par cette vallée, enfin, si industrielle, que par le pays aride et montueux de Visé à Moresnet qui touche la frontière hollandaise.

Mais cette partie du tracé de la route de transit est la plus mauvaise par ses sinuosités, sa grande pente, ses ponts nombreux et de biais sur un torrent, ses percemens dans la pierre, son approche du bord dangereux de la rivière; cette route ne sera pas praticable dans l'obscurité et mille autres inconvénients.

Cette partie du nouveau tracé est infiniment préférable, même pour le transit, à celui qu'on pourrait établir dans la direction primitive: les sinuosités le long de la Vesdre, ayant au moins 300 mètres de rayon, n'occasionneront, ainsi que l'expérience le démontre en Angleterre, ni retards ni inconvénients; le tracé primitif nécessitait des pentes aussi fortes que par la Vesdre et exigeait en outre par ses contrepentes inévitables un plan incliné de plus pour atteindre les hauteurs qui s'étendent d'Eupen à Aix-la-Chapelle.

La crainte d'inconvénients au passage des ponts et de trois galeries de 2 à 300 mètres, est sans aucune importance, de même que la peur de l'obscurité: une seule locomotive pouvant dans la journée suffire au trans-

port ordinaire. D'ailleurs on a remarqué en Angleterre que les voyages de nuit n'étaient plus nécessaires par suite de la rapidité des transports du jour.

Est-ce enfin pour amener les charbons du haut plateau de Liège à Anvers, Malines, Louvain, Bruxelles, dans les deux Flandres et la partie occidentale de la Hollande?

Ce motif se trahit évidemment au mémoire page 84, il est facile de prouver que la pensée de faire marcher le chemin au travers le pays montueux et des plus difficiles, entre Liège et Louvain dans l'intérêt du charbon de Liège, est déraisonnable, injuste et contraire aux principes les plus simples d'économie politique.

C'est déraisonnable parce qu'il va être prouvé que ces charbons ne peuvent arriver sur le marché au port d'Anvers, qu'autant qu'on ne les chargera que d'un droit de péage bien au-dessous de celui qu'exige l'intérêt de la dépense, et l'entretien du chemin.

C'est injuste parce que ce bénéfice ne pourra être accordé à cette localité que sur un emprunt garanti par la nation, ce qui revient à faire opérer ce bénéfice par ceux qu'il ruinera.

C'est contraire à la raison publique et aux plus simples principes d'économie politique,

Parce qu'à ce sujet on froisse le transit,

Et qu'il y a du danger à mettre en jeu les intérêts contraires des Provinces.

Je vais maintenant faire voir à l'évidence par les calculs et les considérations les plus simples, que le charbon de Liège ne saurait venir à Anvers qu'à l'aide d'un dégrèvement particulier, et que le tracé primitif de la route de transit est préférable sous tous les rapports à celui aujourd'hui proposé.

Oui : c'est aussi afin de faciliter l'arrivage des charbons sur nos principaux marchés que nous y avons reporté le tracé d'une route qui s'approchait d'excellens charbonnages. C'est afin de réduire autant que possible à l'avantage des consommateurs et de l'industrie, le prix de la houille à Tirlemont, à Malines, à Louvain aux nombreuses brasseries et distilleries; à Anvers dont les raffineries deviendront plus prospères; à Anvers surtout où doivent dorénavant s'embarquer les houilles que Liège fournira de nouveau à la Hollande occidentale. Et pourquoi, si Bruxelles même, si Gand et les Flandres peuvent par la route en fer ouverte dans un pays montueux obtenir de la houille à meilleur compte que par leurs canaux existans, pourquoi faudrait-il les priver de cet avantage?

Notre réplique prouvera à l'évidence que les charbons de Liège arriveront au marché d'Anvers sans aucun sacrifice particulier;

Et que les consommateurs et l'industrie en général, à l'avantage desquels tournera ce bénéfice, couvriront seuls la dépense sans la participation de ceux qui ne profiteraient pas directement de la nouvelle voie.

Faciliter sans sacrifice la circulation des produits de notre sol et favoriser leur exportation, voilà la véritable économie politique.

Par la direction nouvelle le transit obtient tous les avantages qu'il réclame, sans entraîner l'État à aucun sacrifice.

Aucune des provinces de la Belgique n'a d'intérêts contraires à l'Entreprise projetée : toutes profiteront de la Route, directement ou indirectement; nous ne concevons donc point le sujet du danger auquel on veut faire allusion ci-contre.

(6) *Calculs du devis estimatif rectifiés.*

Il est de toute nécessité que j'entre, quoique malgré moi, dans les calculs d'estimation portés au mémoire, mais il faut bien justifier mes assertions.

Le devis estimatif de la totalité du chemin entre Bruxelles, Anvers, Lierre et Verviers, porte au tableau une dépense de fr. 16,500,000.

1° Le titre I^{er} *acquisition de terrains* est estimé à 2,204,960

Au détail il est porté 420 hectares de terre à acquérir en jardins, prairies, terres labourables, bois, ce qui donne 23 mètres de superficie par mètre courant de chemin.

Cette quantité ne me paraît que bien juste pour une double voie, vu les énormes tranchées et remblais de Louvain à Liège qui exigent une grande largeur d'emprise (1).

Or, le prix moyen par hectare y compris indemnités de superficie, plantation, fumure, location et frais d'acquisition ne saurait être porté au-dessous de 4,500 francs, donc pour 420 hectares fr. 1,890,000

Il ne resterait donc sur ce chapitre que la somme de 314,000 francs pour toutes autres indemnités telles que maisons, clôtures, entrées des villes, emplacements de bâtimens, etc., etc.

A reporter fr. 1,890,000

(1) On se tromperait, si on croyait pouvoir donner moins de 10 mètres de largeur à la route dans les grands déblais, elle serait sans cela interrompue à chaque pluie.

(6) *Considérations à l'appui du devis estimatif.*

1° La surface de terrains à acquérir n'a pas été établie d'après une moyenne hypothétique, elle résulte de calculs détaillés et de l'importance des déblais et des remblais.

La moyenne générale de largeur d'emprises est de 24 et non de 23 mètres; mais ce n'est pas d'après une moyenne générale que l'on peut apprécier si la surface calculée se trouve suffisante: en effet, de Louvain à Liège cette largeur moyenne revient à 36 1/2 mètres, tandis qu'elle n'est que de 16 entre Bruxelles et Anvers. (Dans le projet qu'il a dressé pour la Société particulière, M. Vifquain ne comptait que sur 15 mètres seulement, y compris la surface nécessaire pour le placement ultérieur d'une seconde voie).

Toutes nos estimations ont été faites sur les lieux et après avoir consulté les personnes les plus expertes parmi les notables des localités: le minimum d'estimation est de 3,240 francs pour les terres les plus médiocres et de 12,960 pour celles de première classe ou d'une situation favorable.

Une vérification de nos prix par une moyenne générale est tout à fait illusoire, et d'ailleurs la somme de 4,500 francs fixée ci-contre est exorbitante en comparaison de celle de 3,500 francs, moyenne de l'estimation au canal de Charleroi à Bruxelles, laquelle n'a pas été dépassée, la majeure partie des terrains de ce canal ayant été acquis, à l'amiable et en notre présence, aux prix de 11 à 1,500 florins et très-peu seulement à un prix de 1,500 à 2,000 florins. Il faut remarquer en outre que le canal est presque entièrement établi dans des prairies, tandis que la route en fer ne traverse généralement que des terres labourables; et que le premier occasionne de plus fortes demandes d'indemnités parce qu'il nuit davantage aux propriétés riveraines, en les séparant, en les exposant aux infiltrations, etc., etc.

Les indemnités pour abattage de plantation, clôtures, etc., ont été également et largement estimées sur place, et seront suffisantes, tant pour les abords des villes que pour le restant de la ligne dans les intervalles: le tracé que nous avons proposé ne touche à aucune habitation importante.

(1) La route de Liverpool, à double voie, n'a que 6-00 à 8-50 de largeur dans les plus grands déblais; celle de Darlington à 2 voies, 6-50; celle de Bolton, à simple voie, 4 mètres; et jamais elles n'ont été interrompues ni par la pluie ni autrement.

Report fr. 1,890,000

Or, suivant l'estimation bien modique ci-dessous :

Abords d'Anvers et entrée	150,000	}	215,000
id. de Malines . . .	25,000		
id. de Bruxelles . . .	40,000		
id. de Louvain	10,000		
id. de Liège	100,000		
id. de Verviers	25,000		
id. de Lierre	2,000		

Et dans l'intervalle au moins
10,000 par lieues ce qui fait pour
35 lieues 350,000

TOTAL. 702,000 702,000

Il faut ajouter à ces sommes le rachat de la concession de la route de la Vesdre (1) qu'on ne peut éviter, que nous estimons à . . . fr. 1,000,000

TOTAL. 3,592,000

Ce qui porte le prix par mètre courant à fr. 20

Pour montrer combien la distribution ci-contre est arbitraire, qu'il nous suffise de faire remarquer que M. Vifquain est en contradiction avec lui-même quand il porte ici 215,000 francs uniquement pour les abords d'Anvers, Malines et Bruxelles, tandis qu'il n'évaluait dans son devis pour la Société particulière qu'à 169,000 francs toutes les indemnités quelconques pour les entrées de villes et pour maisons et clôtures sur toute la ligne.

Nous n'avons pas cru nécessaire d'agiter dans notre Mémoire la question d'une indemnité éventuelle en faveur des concessionnaires de la route de la Vesdre. Cette route n'existe pas uniquement dans l'intérêt des localités qu'elle parcourt, et elle devait être en quelque sorte comprise dans les grandes communications du Royaume. Dans le cas où l'équité, porterait le Gouvernement à entrer à cet égard en arrangement avec la Société concessionnaire, alors la possibilité d'utiliser pour la nouvelle route elle-même une grande partie de la chaussée actuelle et de ses ouvrages d'art, permettrait de trouver l'indemnité dont il s'agit dans les économies qui en résulteraient. D'ailleurs la perte qu'il y aurait sur les revenus des barrières entre Grivegnée et Verviers, sera en partie compensée par l'augmentation des produits sur les embranchements de Verviers à Eupen, et de Pepinster à Theux.

Le million que M. Vifquain propose d'ajouter à cet effet au devis, est donc un double emploi.

Nous avons déjà fait remarquer combien les comparaisons par moyenne générale sont illusoire dans l'application : ici M. Vifquain estime les acquisitions de terrain dans toute l'étendue de la route au prix de 20 à 21 francs le mètre courant, tandis que lui-même, dans le projet pour la Société particulière, ne portait entre Bruxelles et Anvers que fr. 14-50 et cependant cette partie de la route comprend les terrains les plus chers.

(1) La route de la Vesdre faite par concession a coûté environ 1,700,000 francs, nous n'avons porté ici qu'un million pour indemnité. Donnera-t-on cette route comme exemple de prospérité des concessions ? elle ne rend pas 3 p. 0/0 d'intérêt et on veut y en accoller une seconde.

(1) Si la route de la Vesdre ne rapportait pas même 3 0/0 aux actionnaires, cela n'aurait rien d'étonnant si on se rappelle que le tarif des péages qui doit couvrir l'entretien et l'établissement est le même que celui qu'on perçoit aux barrières des grandes routes comme simple péage d'entretien.

La nouvelle route projetée procurera au commerce une diminution de plus de 100 pour 100 dans les frais de transport de la voie actuelle.

A la route de Manchester à Liverpool cet article s'élève par mètre courant à	35
A celle de St.-Étienne à Lyon à	24
De St.-Étienne à la Loire , simple voie à	20

A la route de Liverpool , d'après les comptes rendus de la compagnie , cet article s'élève à près de 50 francs au lieu de 35 ; et à la route de St-Étienne à la Loire à fr. 15-70 seulement au lieu de 20 fr. marqués ci-contre. On aurait pu citer en outre le chemin de Roanne à Andrézieux , où les acquisitions de terrains n'ont coûté que 14 fr. le mètre , y compris les terrassements et travaux d'art.

Quant au canal de Charleroi nous sommes persuadés que le montant de 1,365,000 florins calculé au devis , pour les acquisitions , indemnités , etc. , n'a pas été dépassé , comme on peut s'en assurer par le dépouillement des procès-verbaux de la commission d'emprises nommée par les États Députés des provinces ; quant au canal de Pommerœul à Antoing , nous pensons que les prévisions furent également suffisantes si l'on déduit des acquisitions faites la valeur des terrains emprisis pour faciliter les travaux , propriétés indépendantes du canal et retournant à l'Entrepreneur. — Nous regrettons de n'avoir aucun détail positif à l'égard de la Sambre et du canal de Terneuse : mais nous ferons remarquer qu'en général , dans les acquisitions de terrains les concessionnaires ne craignent nullement d'user largement du droit d'expropriation , assurés qu'ils sont de pouvoir toujours revendre plus tard avec bénéfices comme lieux d'embarquement , quais particuliers , les terrains qu'ils prétextent avoir besoin pour chantiers , fabrications de briques , dépôts , etc. , etc. , et qui se trouvent être favorablement situés.

Le montant des acquisitions de terrains et indemnités doit donc rester comme nous l'avons porté au Mémoire à la somme de fr. 2,204,940

Nos calculs de terrasses pour le projet actuel , comme pour celui de l'année dernière examiné et adopté en Conseil , ont été établis sur les profils résultants des nivellemens :

Reposant ainsi sur des données exactes et spéciales , nos calculs méritent sans contredit plus de confiance que l'approximation globale de M. Vifquain , qui toutefois ne diffère avec nous qu'en ce qui concerne la valeur de la construction en plaine , et qu'il voudrait porter à 6 ou 8 francs , probablement parce que dans son propre devis pour la Société qui demande la concession entre Anvers et Bruxelles , il a porté les terrassements au prix de fr. 8,86.

Au canal de Pommerœul à Antoing et à celui de Bruxelles à Charleroy , au canal de Terneuse , à la canalisation de la Sambre , toutes les prévisions ont été dépassées.

Ces résultats d'expérience et nos calculs autorisent à le porter au moins à 20 fr. par mètre courant , donc 173,500 mètres à 20 fr. 3,470,000

Terrassements.

2° Le terrassement est évalué à fr. 3,186,000

L'année dernière , les auteurs du Mémoire ont trouvé en terrassement sur le projet primitif 1,559,000 mètres cubes , qui estimés fort bas pour les grandes distances exigeaient une dépense de fr. 1,100,000 , environ pour 130,000 mètres de longueur ou 8 francs par mètre courant.

Ce prix peut être regardé comme celui moyen qui conviendrait pour les parties du chemin entre Anvers et Bruxelles , Malines à Louvain , et de la Meuse à Verviers , cependant nous n'estimerons le mètre courant qu'à 6 fr. dans ces parties.

Mais de Louvain à la Meuse , où se trouvent des déblais et remblais continus dont quelques-uns ont jusqu'à 18 et 24 mètres de profondeur , on ne peut porter par mètre courant moyen de terrassement moins de 40 fr. L'expérience de pareils ouvrages ne peut laisser aucun doute à ce sujet ,

Nul chemin de fer n'a encore été conçu et exécuté dans des circonstances de terrassement aussi défavorables.

Au chemin de Manchester à Liverpool cet article coûte par mètre courant plus de 70 francs et plus de 50 à celui de St.-Étienne à Lyon, ce qui montre la modération de nos estimations.

Or, 100,430 mètres à 6 fr.	602,580
71,200 id. à 40 fr.	2,848,000
La dépense totale du terrassement ne se sera pas moindre de	<u>fr. 3,450,580</u>

C'est ici le lieu de remarquer que malgré ces terrassements, cette route ne sera encore qu'un chemin de fer peu perfectionné qui aura encore 7,700 mètres de longueur, de 0,002 à 0,0027 de pente, 55,000 mètres de 0,003 à 0,0033, 7,800 mètres à 0,004 et 3,200 mètres à 0,005 de pente (?). Ce n'est point là une route à vitesse rapide comme à Liverpool et Manchester, qui cependant devrait avoir lieu au moins entre Anvers et Bruxelles.

(?) Le projet de la compagnie au maximum d'un millimètre de pente, avec ponts fixes sur les rivières navigables, passages au-dessus et au-dessous des chemins tant soit peu fréquentés, était une œuvre dont la perfection était en rapport avec l'importance de son but; elle coûtait plus cher.

Jamais route en fer n'a présenté de circonstances plus favorables, tant sous le rapport du profil que sous le rapport de l'exécution.

Au chemin de Manchester à Liverpool, les déblais et remblais ont coûté 5 millions de francs ou 115 francs par mètre courant (et non 70 francs comme il est marqué ci-contre) et cela n'a rien d'étonnant quand on considère que la route est entièrement établie, ou sur des marais spongieux et mouvans, ou en profondes tranchées dans la pierre: 720,000 yards cubes de roche ont dû être transportés en remblais à 3 et à 6 kilomètres de distance; il est donc impossible de la choisir ici pour terme de comparaison. Au chemin de St.-Étienne à Lyon, les terrassements y compris pontceaux et aqueducs n'ont pas coûté 40 francs le mètre, au lieu de 50 francs pour les terrassements seuls.

Les terrassements pour les sections de Louvain à la Meuse s'élèvent dans notre devis à fr. 2,745,000; ceux pour les autres sections en plaine montent à fr. 441,000, ce qui revient pour ces dernières au prix moyen de fr. 4,40; pour démontrer que ce prix est amplement suffisant, que l'on jette les yeux sur les plans et profils joints à notre Mémoire et l'on sera convaincu que la route dans ces endroits, étant généralement à fleur du terrain ou à 1/2 ou 3/4 de mètre en déblai ou remblai, n'exige par conséquent que 4 ou 6 mètres cubes par mètre de longueur, et ne peut coûter que 2 à 3 francs; et il faut remarquer en outre que, dans beaucoup d'occasions, le déblai s'employant utilement en remblai, la dépense par mètre courant se trouve réduite en conséquence.

La route de Liverpool si perfectionnée, modèle de route à vitesse rapide, présente cependant des rampes de plus de 1 centimètre, sur une demie lieue de longueur à gravir, soit que l'on vienne de Manchester, soit que l'on vienne de Liverpool; à Darlington, où le tonnage principal marche en descente, il y a également des pentes de 1 centimètre.

La route que nous avons projetée, et où l'inclinaison maximum ne dépasse pas entre la Meuse et l'Escaut 1/3 de centimètre, ayant comme le chemin de Darlington un mouvement commercial plus fort dans un sens que

(?) Les avantages qui servent de prétexte à la cherté exorbitante du projet de la compagnie sont complètement illusoires, comme notre réplique le démontre, et quant aux pentes, aux ponts fixes, et quant aux passages dessus ou dessous des chemins traversés.

dans le rapport de 3 à 1; offrira par la distribution même de ses pentes uniformes dans un seul sens, beaucoup plus d'avantages aux transports que si elle était d'un niveau parfait.

Notre projet entre Bruxelles et Anvers ne présente nulle part, de pente de plus de 1 millimètre, excepté la descente de Mortsel à Anvers, que nous nous sommes gardés de réduire, parce qu'elle est favorable au principal tonnage.

La traversée des fortifications est estimée 93,000 fr. dans le projet de M. Visquain pour une société particulière; nous avons pour le même objet dans nos devis 70,000 francs, que nous regardons comme suffisants attendu que le passage est plus facile à l'endroit que nous avons choisi et que nous n'avons point de magasin à poudre à déplacer.

Dans le cas d'une entrée unique, celle que nous proposons aboutissant aux bassins maritimes est incontestablement la meilleure, puisqu'il importe que les marchandises soient, ainsi qu'à Liverpool, directement chargées ou déchargées à l'entrepôt ou sur les quais. Quant aux voyageurs, nous pensons qu'arrivés aux abords de la porte de Borgerhout, ils préféreront l'usage d'*omnibus* qui les conduiront, comme à Liverpool et à Manchester, dans les divers quartiers de la ville; cependant (quoique le projet de la Compagnie particulière ne comportait également qu'une seule entrée par le marché aux tourbes, entrée que le transit doit repousser à tout jamais), si l'on voulait établir une branche spéciale d'arrivage pour les voyageurs, la direction que nous suivons offre l'avantage d'une ligne de 1500 mètres parallèle à l'enceinte d'où on pourrait partir d'un point quelconque.

L'examen de nos détails estimatifs spéciaux doit faire changer d'opinion à cet égard.

Cette assertion est inexacte : les rivières navigables sur lesquelles existent déjà des ponts fixes en aval du passage de la route en fer telles que la Dyle, la Meuse et l'Ourthe, reçoivent un pont fixe dans notre projet. La Nèthe, qui jusque dans le port de Lierre a des ponts mobiles, ne peut être barrée à Duffel par un pont fixe, sans entraver la navigation à voile. Quant à la dépense nous aurions toujours cru qu'elle était moindre pour un pont fixe que pour un pont mobile dans ces localités.

Le chemin de fer, surtout d'Anvers à Bruxelles doit passer dessus ou dessous les chemins tant soit peu fréquentés. C'est un défaut capital dans le projet.

Ce prétendu défaut capital existe, sans donner lieu au moindre inconvénient, sur les plus belles routes en fer de l'Angleterre : à Wavertree, à 174 de lieue de Liverpool, on croise à niveau la grande route de Run-corn ; et plusieurs grands chemins sont dans le même cas sur le reste de la ligne. A Glasgow, à Airdrie, à Darlington, Newcastle, etc., on croise également à niveau une infinité de chemins et de grandes routes. Le Parlement anglais a quelquefois exigé la construction de *Viaducs*, non par utilité publique, mais seulement pour complaire à quelques grands propriétaires et par un respect superstitieux pour l'aristocratie. C'est ainsi que sur certains de nos canaux on voit des ponts ou des passages voûtés construits pour des seigneurs, tandis qu'à côté, des chemins communaux sont anéantis.

On n'a rien calculé en murs de soutènement au pied des talus dans les mauvais terrains et là où il y aura nécessité de les roidir.

Par une raison bien simple : n'ayant trouvé nulle part leur application nécessaire.

La descente à la Meuse du haut plateau de Liège exigera beaucoup de travaux pour contenter les propriétaires.

Nous espérons avoir prévu tous les travaux désirables dans l'intérêt des riverains.

Est-il présumable de pouvoir construire pour la somme de 793,000 fr. les ouvrages d'arts suivants, de la Meuse comprise à Verviers comme elle est portée au devis ? à moins de faire des ponts en bois sans conditions de durée.

Dans les sections de la route où le mouvement est considérable, les ponts fixes sont en fer ; mais de Liège à Verviers, où les transports ont moins d'importance, nous les avons projetés avec travées ou arches en charpente reposant sur piles et culées en pierre et présentant toutefois les conditions voulues de solidité et de durée.

Deux grands ponts sur la Meuse et l'Ourthe qu'on ne peut estimer à moins de fr.	150,000
17 ponts sur la Vesdre presque tous de biais qui coûteront au moins.	312,000
Un pont sur la rivière de Spa à.	5,000
17 pontceaux et aqueducs à	17,000
3 souterrains dans la pierre ensemble de 780 mètres de longueur à 600, le mètre courant.	468,000
Murs de soutènement à la Vesdre	50,000
Menus ouvrages.	20,000
<hr/>	
TOTAL.	1,022,000

Répartie suivant l'exigence de localités, la somme de 793,200 francs sera suffisante, la distribution de cette dépense étant tout autre que celle énoncée ci-contre :

Notre détail estimatif pour le pont de la Meuse seul, s'élève à. fr.	360,000
Le pont sur l'Ourthe, les ponts, aqueducs, dans la vallée de la Vesdre montent ensemble à.	283,200
Quant aux trois galeries creusées dans la pierre, n'exigeant par leur peu d'étendue, aucun puits et point d'épuisemens, dont la surface en coupe, n'atteint pas 18 mètres, elles pourront être effectuées à moins de 150 fr. le mètre courant, conformément aux prix du roctage dans cette vallée et aux données de l'expérience de semblables travaux ; donc ci.	117,000
Les autres ouvrages complémentaires s'élèvent à la somme de.	33,000
<hr/>	
TOTAL.	793,200

Cette assertion est inexacte : les rivières navigables sur lesquelles existent déjà des ponts fixes en aval du passage de la route en fer telles que la Dyle, la Meuse et l'Ourthe, reçoivent un pont fixe dans notre projet. La Dyle, qui passe dans le port de Bône à des ponts mobiles, ne peut être portée à Delft par un pont fixe sans entraver la navigation à voile. Quant à la Vesdre nous aurons toujours en elle un état mobile pour un pont fixe que pour un pont mobile dans ces localités.

Par ces motifs il est nécessaire d'augmenter cet article du devis de 20 p. 0/0 au moins, nous l'estimons donc à fr. 2,674,800

4° Voies à rouage portées au projet pour fr. 6,433,500

Les auteurs du Mémoire disent, à Manchester et Liverpool le mètre courant de rails pesait primitivement 17,35 kil. mais reconnus trop faibles pour la marche des locomotives et l'usure, ils sont aujourd'hui remplacés par des rails pesant 22,30 kil. le mètre courant : en conséquence nous les porterons à 17 kilogrammes; cette manière de raisonner ne paraîtra pas bien logique et l'estimation des rails pas du tout mathématique (1).

Les éclaircissements qui précèdent doivent convaincre de l'inopportunité de cette augmentation d'ailleurs arbitraire.

Nous avons dit, page 45 de notre Mémoire, que « les Ingénieurs anglais qui, en 1826, lorsque le prix du fer était plus élevé qu'aujourd'hui, faisaient fabriquer des rails de 28 livres par yard (13 k. 86 le mètre) suffisants pour soutenir comme à Darlington le roulage des plus puissantes locomotives, trouvaient quelque économie sur l'entretien à augmenter le poids de ces rails en raison de l'abaissement du prix du fer; »

Nous avons dit, page 46 que sur la route de Liverpool on remplaçait de même par des ornières plus fortes, mais seulement dans les réparations, les rails de 35 livres (17 k. 33 le mètre) avec lesquels la route a été construite et dont elle est encore composée sur plus des 19/20 de sa longueur.

Si donc, les 19/20 des ornières, du poids de 17 k. 33 seulement, résistent au roulage de cette route trois fois plus considérable que sur celle projetée; à plus forte raison, elles seront suffisantes chez nous, et doivent être préférées, le prix du fer étant plus élevé qu'en Angleterre. Ce raisonnement nous paraît logique et l'estimation qui en résulte tout-à-fait convenable (1).

La forme contribue plus que le poids à la solidité des supports; nous avons adopté à cet égard les nouveaux modèles anglais.

On sait que la route de Darlington construite en 1825 pour un mouvement présumé de 100,000 tonn., à une seule voie, et avec ornières de 28 livres de yard courant, achetées au prix de 15 liv. st., a vu son mouvement commercial s'élever successivement à plus de 350,000 tonneaux. C'est alors que la compagnie fit poser une seconde voie, et à l'occasion de la baisse extraordinaire du prix des fers en 1831, augmenta le poids des ornières. Ayant visité cette route à deux époques différentes : au com-

(1) Des concessionnistes, bons logiciens à leur manière, sauraient démontrer théoriquement à l'avance, que la sûreté publique exigera des rails de plus de 22 kil.; mais après avoir obtenu un tarif en conséquence, ils prouveront par l'expérience que des ornières de moins de 17 k. satisfont pleinement : l'économie en dépense se convertissant ainsi en dividendes au profit des actions d'industrie.

Le poids du rail était de 136 1/2 livres; l'usure reconnue était donc 17273 et non de 1749 comme on pourrait le croire d'après la citation erronée ci-contre. (Wood's Treatise, édit. 1832, page 472).

Il est aussi reconnu que des supports de 5 kilogrammes de poids, ne sont pas assez forts et brisent souvent; ce qui est un grand inconvénient.

Au chemin de fer de Darlington à Stokton les premiers rails étaient trop faibles, ils cédaient sous la charge, ce qui oblige de les remplacer par des plus forts et entraîne dans de grandes dépenses et pertes.

(1) On répondra peut-être, nous inventerons, nous avons inventé des locomotives plus légères, mais les Anglais qui inventent réellement, n'en font pas moins leurs rails plus forts. On pourra dire encore, mais la compagnie de Manchester à Liverpool ne regarde point à la dépense, elle a bien raison pour les rails, car ils sont partout reconnus trop faibles.

L'ingénieur Wood rapporte qu'au chemin de Darlington à Stokton, une barre de fer de 15 pieds de longueur a perdu 8 onces de son poids, qui était de 24 1/2 liv., en 12 mois, sous le transport de 86,000 tonneaux, l'usure mettra donc ce rail hors de service en moins de 40 années.

En France ils sont presque partout reconnus trop faibles.

Les auteurs du Mémoire, après avoir dit que le chemin doit être libre, sans cependant laisser entrevoir si on admettra à la fois des locomotives et des chevaux,

Essayent de prouver qu'une simple voie suffit même entre Anvers et Bruxelles,

Mais que font des raisonnements contre la pratique, là où on veut vitesse rapide, il faut deux voies.

Et certainement on ne peut se passer, même au début de la route, de doubler à Malines et aux abords de Bruxelles et Anvers, sur d'assez grandes longueurs, comme au projet de la compagnie,

Qui s'engageait à doubler partout la voie aussitôt qu'il serait reconnu nécessaire, voilà encore pourquoi son chemin coûte plus cher (1).

(1) Dans la brochure sur le chemin en fer, on dit que pour s'assurer que les compagnies estiment plus cher que les ingénieurs du gouvernement, il suffit de faire voir qu'au projet de chemin de fer présenté par la compagnie le tonneau de fer y est porté à 555 francs.

Ce n'est point à 555 fr., mais à 529 fr. le tonneau, 250 florins; on y oublie de dire qu'au projet d'Anvers à la Meuse le prix de fer pour rails y était porté vers la même époque à 508 francs par les auteurs, différence insensible; depuis un an et demi que le projet est resté entre les mains du gouvernement le prix du fer est tombé. Cette attaque est entachée de mauvaise foi.

Il est important de remarquer que si le fer a diminué de prix depuis ce tems on a reconnu l'insuffisance de la force des rails, il y a plus que compensation.

Quant à prendre le fer dans le pays, ce doit être une des obligations du cahier des charges.

mencement de 1830 et à la fin de 1832, nous affirmons que la voie primitive existe encore dans son entier avec les rails de 28 livres, qui résistent parfaitement au roulage.

Nous le concevons facilement: ces ornières étant sans renforts entre les points d'appui, et pesant moins de 28 livres, le yard.

Nous avons dit page 72 du Mémoire que l'emploi des chevaux ne devait être toléré qu'avec de sévères restrictions, dans des localités spéciales et seulement en faveur de l'agriculture et d'usines du voisinage, bien entendu que leur emploi soit reconnu ne nuire en rien à l'exploitation principale de la route.

Sans aucun doute, une seule voie suffit entre ces deux villes, pour un mouvement plus considérable que celui présumé: attendu que deux locomotives se croisant à Malines dans un rayon de 3 à 4 kilomètres, satisferont amplement à tous les transports de voyageurs et de marchandises, en leur offrant de même qu'à Liverpool, huit départs par jour de Bruxelles et d'Anvers.

La pratique n'enseigne point qu'il faut deux voies là où on veut vitesse rapide; car s'il n'y avait à transporter, même avec la plus grande rapidité, qu'une seule personne et un seul tonneau par jour entre Bruxelles et Anvers, à coup sûr, la simple voie suffirait; c'est donc le mouvement commercial qui décide le nombre de voies nécessaires.

M. Vifquain prouve de nouveau ici qu'il critique notre projet sans l'avoir examiné, car il devait reconnaître (pages 49 et 51 du Mémoire) que nous avons porté une plus grande longueur en double voie que celle promise par la Compagnie.

Mais en attendant que cette nécessité soit reconnue, pourquoi la Compagnie veut-elle se faire payer d'avance une double voie que peut-être le mouvement commercial ne réclamera jamais?

A la vérité il n'est porté au devis de la compagnie que 529 francs, à l'article *établissement des rails*, mais il ne faut pas laisser dans l'oubli la somme de 207,224 fr. pour *imprévu* de 1720 qui pèse sur la totalité des estimations: ainsi donc 529 fr. plus 1720 font bien 555 francs 45 cent. Et nous le répétons, le prix des fers de l'espèce dans le commerce à cette époque, n'atteignait pas la somme de 300 francs.

Quant à la force des rails, la compagnie avait rectifié par une annexe au devis du 2 février 1833, cette prétendue insuffisance de poids, non en compensation du prix trop élevé, mais par une augmentation de dépense.

Comment en effet, se figurer des locomotives appartenant à plusieurs et marchant, soit à la suite ou à la rencontre, avec la plus grande vitesse, dans les journées d'hiver, le matin et le soir, les brumes, les neiges et les pluies, sans accidents;

On aura beau réglementer, fixer des heures, tout cela s'embrouillera,

Comment se dépasser au moyen d'une place d'évitement de 150 mètres de longueur? on se choquera, on se culbutera, la chose est évidente à l'intelligence la moins réfléchie,

Il n'y a point d'exemple d'une simple voie, pour une route comme celle qui doit être exécutée entre Anvers et Bruxelles.

Le même raisonnement s'applique aux abords de Liège, dans les contours sinueux de la Vesdre, où les locomotives ne se verront pas venir et tomberont subitement l'une sur l'autre; comme aussi aux exploitations qui fournissent des voitures au chemin.

Vu les parties essentielles de ce chemin oubliées ou omises et le trop peu de force des rails, il est absolument nécessaire que cet article du devis soit augmenté au moins de 15 p. % donc il s'éleva à. fr. 7,398,525

5° Plans inclinés évalués au devis à. . fr. 318,000 (1)

Dans le projet primitif se trouvait un plan incliné de 1,200 mètres de longueur à 3 centimètres de pente avec deux machines de 50 chevaux qui étaient estimées par les auteurs du Mémoire à. fr. 177,000

Ici les deux plans inclinés ont ensemble près de quatre fois cette longueur et il s'y trouve deux machines à haute pression de 80 chevaux, en restant dans les mêmes errements il faut tripler cette dépense et certes le devis du plan incliné que nous prenons pour base de l'estimation n'était point exagéré en prix; cependant pour rester en dessous de la dépense réelle nous ne porterons que 2^{1/2} fois cette dépense, donc fr. 442,000

Si des locomotives marchaient à volonté à la rencontre sur une simple voie, il pourrait arriver des accidents, surtout pendant les brumes; mais comme le mouvement commercial et les distances entre les villes ne sont pas assez considérables pour exiger ces départs irréguliers, et qu'on peut les empêcher sans causer la moindre gêne au commerce, les sections ne seront jamais occupées que par des locomotives marchant dans le même sens, ce qui rend toute rencontre impossible.

Cela ne s'embrouille nullement sur les routes d'Angleterre à simple voie et à vitesse rapide.

On se croiera sans choc ni culbute, comme en Angleterre; d'ailleurs, dans le projet de la Compagnie particulière pour la route d'Anvers à Bruxelles, on ne donne que 100 mètres aux places d'évitement.

S'il croit sérieusement à un danger réel, pourquoi M. Vifquain propose-t-il donc alors une seule voie dans son projet pour la Compagnie; dire qu'il n'existe point de route à simple voie pour vitesse rapide, c'est induire le public en erreur: les routes de Bolton et Leigh, de Warrington, etc. Routes tout aussi importantes que celle d'Anvers à Bruxelles, et qui reçoivent les locomotives de Liverpool, n'ont qu'une seule voie.

D'après nos devis, la route aux abords de Liège est doublée sur 7,000 mètres de longueur, non compris 4,000 d'embranchement; et dans la vallée de la Vesdre sur 8,300 mètres, ce qui est amplement suffisant.

Les détails que nous venons de donner tant par rapport à la double voie que par rapport au poids des ornieres, prouvent la suffisance de nos calculs et l'inutilité de l'augmentation des 15 p. % ci-contre.

Un placement plus favorable, la concentration de la force motrice, un système plus simple et mieux combiné d'engrenages d'après les derniers perfectionnements anglais, enfin des données exactes sur le prix des machines et de leurs attirails, sont la cause de la différence qu'on remarque entre les 159,000 francs, valeur de chacune des machines stationnaires des plans actuels de Liège, avec la somme de 177,000 francs montant de celles du plan de Looz dans l'avant projet.

(1) Je sais bien que les auteurs peuvent prouver qu'on peut faire toutes ces constructions pour les prix portés, mais la convenance et la solidité ne seraient point atteintes, ce qui est nécessaire; d'ailleurs au moment de l'exécution on changerait d'avis.

Nous pouvons affirmer qu'au moyen des perfectionnements actuels des machines à vapeur à haute pression moyenne, en usage sur les plans inclinés d'Angleterre, ces constructions ont toutes les conditions désirables d'économie, de convenance et de solidité.

6° *Dépendances* estimées au devis fr. 422,100

Cet article s'éleva à près de 700,000 francs.

Il suffit d'examiner l'estimation de la partie du chemin entre Anvers et Malines porté à 72,500 francs, il y a évidemment erreur ;

1° Un grand bâtiment et bureaux à Anvers pour l'exploitation, certes pour celui qui connaît le prix de construction, à Anvers à moins que de faire une baraque il coûtera. fr. 50,000

2° Une maison de pontonnier à Duffel coûtera 4,000

3° 12 maisons de gardes qu'on appelle loges à 2,000 fr. 24,000

4° Un pont à peser avec sa maison 5,000

5° Deux stations d'eau et non un réservoir à 12,000 francs (1) y compris machines. 24,000

6° 12 barrières doubles à 150 fr. 1,800

7° bornes millières à 12 fr. 288

8° 30 plattes formes tournantes à 300 francs. 9,000

TOTAL. 118,088

Tous ces prix sont des plus modiques.

Cet article s'éleva sans doute à (pour mémoire). fr. 700,000

(1) Il faut au moins 2 stations d'eau, aux deux entrées qu'il faut pratiquer à Anvers.

Les sommes portées à notre devis pour construction et dépendances seront reconnues suffisantes par tous ceux qui ont visité les chemins de Darlington, d'Edinbourg, de Bolton, de Glasgow, etc.

La répartition au détail estimatif pour la section critiquée est ainsi qu'il suit :

12,000 francs, pour le bâtiment d'exploitation à Anvers destiné au bureau d'un receveur des péages, bâtiment qui n'a pas besoin d'être plus somptueux que ceux construits pour le même objet et à moins de 8,000 francs aux canaux d'Antoing et de Charleroi.

5,000 fr. pour la maison du pontonnier à Duffel.

18,000 fr. pour les 12 loges de garde : ce qui fait la somme convenable de 1500 francs pour chacune de ces demeures d'un ouvrier manœuvre.

6,000 fr. pour le pont à peser.

6,000 fr. pour le réservoir d'alimentation des locomotives et non pour deux stations : réservoir dont la dépense d'eau ne sera pas de 20 mètres cubes par jour ;

7,200 fr. pour les barrières,

300 fr. pour les bornes,

18,000 fr. pour les plattes formes tournantes.

72,500 fr. ensemble.

Ces prix étant pour la plupart beaucoup plus élevés que ceux qu'on nous oppose ci-contre, les autres n'étant majorés que par erreur, nous croyons que le chiffre total de l'article dont il s'agit, doit être conservé comme nous l'avons établi à 442,100

De même que la compagnie particulière nous avons 5 réservoirs d'alimentation pour les locomotives sur la route d'Anvers à Bruxelles, savoir : 1° à Anvers ; 2° à l'origine de l'embranchement de Lierre ; 3° à Malines à l'origine de la route de Louvain ; 4° à Vilvorde et 5° à Bruxelles.

Les deux derniers articles, frais d'administration et conduite des travaux, et frais de l'étude du projet peuvent être estimés, comme au mémoire à 460,750 fr., pour une durée d'exécution de 3 à 4 années;

Mais que de chances pour que le travail se prolonge au-delà quand le gouvernement exécute!

Un article tout entier, article bien essentiel dans le devis d'un travail nouveau, si grand, si chanceux, *l'imprévu*, qui survient toujours est entièrement omis; je pense qu'il y aurait par trop de présomption de croire qu'on a tout prévu dans l'avenir d'une pareille exécution: ce serait de l'imprudence condamnable (*).

Nous examinerons l'article général renfermant les trois points derniers du devis et l'imprévu sous le titre:

Travaux accessoires ou dépendances, frais généraux du tracé, de conduite des travaux, administration, dépenses imprévues, ces objets sont estimés au devis 902,850 francs moins l'imprévu.

Nous aurons occasion de démontrer dans le cours de cette réplique que les chances de retard d'achèvement ne sont pas plus à craindre dans l'exécution par le Gouvernement que par une Compagnie.

Nous n'avons pas eu la prétention de vouloir dénombrer et spécifier à l'avance tous les sujets quelconques de dépense d'une semblable entreprise; mais au lieu de faire de l'imprévu un article global impossible à apprécier en masse et qui pourrait devenir une source d'abus, nous avons cru raisonnable, de même que nous l'avions fait jadis de concert avec M. l'Inspecteur à l'occasion de deux grands projets de canaux et autres travaux importants, d'ajouter à l'estimation particulière de chaque ouvrage la somme d'imprévu que sa nature plus ou moins chanceuse réclame: c'est ainsi, quant aux emprises, que nous avons ajouté au prix de l'hectare plus de 25 p. %; c'est ainsi que dans les sous-détails de terrasses 1710 au moins pour imprévu est compris. A l'égard des ouvrages d'art, une somme à valoir relative à l'importance et aux difficultés probables, a été ajoutée aux détails particuliers de chacun d'eux: cette somme pour les grands souterrains, a été portée à 174 dans l'estimation; le pont de la Meuse à 1710; etc., etc., tandis que les petits ponceaux et autres ouvrages de cette espèce n'entraînant à aucune difficulté d'exécution n'ont pas eu besoin d'être augmentés d'un imprévu. Dans l'estimation de la voie à rouage, le prix du fer qui est actuellement côté dans le commerce à moins de 300 fr. pour l'espèce, a été porté à 400 francs; le prix des machines et attirails de plans inclinés sont également très-élevés en comparaison des prix courants; et nous avons compris dans les frais d'administration et de conduite, tous les traitemens d'un personnel complet pour une marche prompte et sûre des travaux.

On voit donc que l'article essentiel dont il s'agit, n'a pas été omis dans nos devis estimatifs, qu'il a été au contraire l'objet d'une attention toute spéciale.

(* Le chemin de Manchester à Liverpool estimé à 12,750,000 a coûté 22 millions. Celui de St-Étienne à la Loire a coûté le double de son estimation. Tous les grands ouvrages dont j'ai connaissance ont éprouvé de grands imprévus.

Notre constitution exige l'indemnité préalable, source d'imprévus sans limites.

Les dépenses d'établissement de la route de Liverpool, n'ont pas excédé l'estimation préalable de l'Ingénieur, montant à environ 13 millions de francs; (510,000 liv. st.) les 25 et non les 22 millions que les derniers comptes publiés par la Compagnie renseignent, comprennent la totalité des dépenses après deux années d'exploitation: dépense dans laquelle figurent, les magasins et entrepôts de marchandises, souterrains et embranchements supplémentaires; locomotives, voitures et chariots; arsenaux; tout le matériel des transports, et autres établissements indépendants de la route, enfin les frais extraordinaires occasionnés par l'acte du Parlement.

Quant à la nouveauté de l'entreprise, soi-disant si chanceuse, nous ferons remarquer, qu'à l'exception de la voie à rouage, qui ne présente toutefois aucune difficulté, et dont nous avons étudié tous les détails de pose, de main-d'œuvre, d'exécution sur les principales routes en fer d'Angleterre et d'Écosse, les terrassements, ponts, bâtimens, et tous les autres ouvrages à établir, sont absolument semblables à ceux que l'on construit journellement en Belgique, beaucoup moins chanceux, d'ailleurs, que les terrassements, écluses et constructions hydrauliques, et n'offriront dans leur exécution pas le quart de difficultés rencontrées et surmontées aux canaux d'Antoing et de Charleroy.

Des estimations séparées pour chaque article et basées sur l'expérience comme nous l'avons fait ne sont point des calculs hypothétiques.

Cet article s'est élevé à fr. 24-50 et non à 40, et il faut remarquer que les dépendances dont il s'agit, sont construites avec le plus grand luxe; que les frais de conduite et d'administration sont beaucoup plus considérables que chez nous, le personnel étant beaucoup mieux rétribué.

Les frais généraux et dépendances ne se sont élevés qu'à fr. 7-40. Il faut observer que cette route n'a que 21 kil., de longueur, ce qui proportionnellement occasionne des frais plus élevés.

Les devis portent effectivement ces dépenses à fr 14-80, mais on reconnaît par le rapport de M. Dupin du 21 octobre 1830 qu'elles ne s'élèveront qu'à fr 5-07.

Suivant notre projet, la somme de fr. 902,850 pour dépendances et frais généraux divisée par la longueur totale de la route, donne environ fr. 5-20 par mètre courant.

Considérant que notre chemin de fer se rapproche bien plus, quant aux difficultés du travail, de la route de Roanne que de celle de Liverpool, attendu que sur les 173 1/2 kil. de son étendue, il ne rencontre pas le quart des obstacles qu'on a dû surmonter pour la route de Liverpool sur 50 kil. de longueur; considérant que nos galeries souterraines, nos déblais et remblais aux environs de Tirlemont sont infiniment moins chanceux que ne l'étaient les travaux de même espèce que nous avons exécutés avec succès aux canaux d'Antoing et de Charleroy; considérant que le tracé du chemin projeté n'exige la destruction d'aucune propriété bâtie, et que les prix de nos devis sont largement estimés, et com-

La dépense qu'exige ces articles se déduit mieux de l'expérience que de calculs hypothétiques.

Au chemin de fer de Manchester à Liverpool, cet article est estimé par mètre courant à. fr. 40

Au chemin de St.-Étienne à la Loire. 19

A celui d'Andresieux à Roanne pour une seule voie. 15

Prenant en considération que notre chemin de fer se rapproche bien plus du premier par son importance, les difficultés du terrain qu'il présente, la vitesse à y imprimer et les nombreux accessoires que son exploitation exige;

Que les travaux chanceux comme souterrains, grands ponts, énormes déblais et remblais y sont nombreux.

Que l'expropriation des propriétés bâties, jardins, etc., est sujette à de grands mécomptes, on ne peut sans risque de se tromper, estimer l'ensemble de cet article à moins de 15 francs par mètre courant, donc $174,000 \times 15 = . .$ fr. 2,610,000

prennent pour l'imprévu des sommes à valoir suffisantes; nous pensons que l'augmentation globale, proposée par M. Vifquain, sur des analogies erronées et inapplicables, doit être entièrement rejetée.

Ayant fait voir dans les paragraphes qui précèdent combien les bases de la prétendue rectification proposée par M. l'Inspecteur étaient fautives; et ayant, nous l'espérons, expliqué suffisamment ici chaque article de notre devis en particulier, articles dont les éléments de calculs sont déposés à la Chambre, et sur lesquels nous offrons d'ailleurs tous les éclaircissemens désirables; nous soutenons que l'estimation des travaux de la nouvelle route montant à 15,274,310 fr. est suffisante.

Quant aux intérêts des capitaux pendant l'exécution, nous les avons calculés séparément pour chaque section en proportion de l'importance des avances et de la durée des travaux, et ce jusqu'au moment de la perception suffisante des péages; et nous avons supposé le taux des fonds à 5 p. %, parce qu'en donnant sa garantie et de plus l'hypothèque de la route, il y a lieu de croire qu'à ce taux le Gouvernement pourra emprunter; la Compagnie particulière qui demandait la concession à ses risques et périls de la route d'Anvers à Bruxelles, ne supposait pas un taux d'intérêt plus élevé que 5 p. %; et certes le Gouvernement, à cette occasion, se procurera des fonds plus facilement et à meilleur compte qu'une compagnie particulière, qui n'a pas à offrir à ses actionnaires la garantie nationale.

Le calcul avancé par M. l'Inspecteur pour les intérêts pendant l'exécution, est l'article le plus considérable et le plus remarquable des augmentations qu'il propose à nos devis: il en résulterait qu'une entreprise de ce genre exécutable en trois années, comme il en convient lui-même, nécessiterait pour couvrir l'intérêt des avances successives, une somme égale à plus de 175 de la dépense totale des travaux. Les 21 p. % en trois années, ne sont nullement en rapport avec les 5 p. % en deux années qu'il calculait pour la Compagnie particulière,

Plusieurs des sections de la nouvelle route ne demandent qu'une ou deux années d'exécution et seront d'un rapport immédiat. Il faut observer en outre qu'une route en fer peut être ouverte à la circulation avant l'achèvement complet des ouvrages.

Récapitulatif :

	ESTIMATION AU MÉMOIRE.	ESTIMATION RECTIFIÉE.
1 ^o Acquisition de terrains	2,204,960	3,592,000
2 ^o Terrassemens	3,186,000	3,450,580
3 ^o Ouvrages d'art	2,229,000	2,674,800
4 ^o Voies à rouages	6,433,500	7,398,525
5 ^o Plans inclinés	318,000	442,000
6 ^o Frais d'administration		
7 ^o Dépendances	902,850	2,610,000
8 ^o Frais de l'étude du projet.		
9 ^o Imprévu.		
TOTAUX FR.	15,274,310	20,167,905

Intérêt du capital d'exécution pendant trois années (1) moyennes à 7 p. %, car les fonds ne seront point empruntés à moindre intérêt.	1,225,690	4,235,260
CAPITAL D'EXÉCUTION FR.	16,500,000	24,403,165

(1) J'ai porté trois années moyennes, parce que les fonds resteront quelque temps sans emploi, et qu'on n'arrivera pas de suite à percevoir de quoi en payer l'intérêt.

On peut, sans doute, par des raisonnements comme ceux du Mémoire, soutenir que ces estimations sont trop élevées, moi j'ai plus grande foi dans l'expérience que dans la recherche de moyens économiques qu'on veut obtenir bon gré malgré.

Nous n'avons porté que 1,450,000 francs d'imprévu, on pourrait nous reprocher que c'est encore trop peu pour un projet aussi grand, au travail duquel on n'a consacré qu'un temps très court.

Les auteurs du projet s'étendent en longs raisonnements et en recherches pour prouver que le fret sur les chemins de fer ne coûte presque rien, et en grands tableaux de produits présumés; tandis que la dépense d'exécution et d'entretien n'est présentée qu'en passant, toute maigre et incomplète.

Il est évident par là que nos estimations ne doivent point se rencontrer et que les compagnies en général estimeront plus cher que les ingénieurs qui estiment trop peu.

(7) *Quels exemples d'exécution rapide et économique par le Gouvernement?*

Mais la profonde conviction des auteurs est-elle appuyée d'exemples dans lesquels les ouvrages projetés pour le gouvernement et exécutés directement par lui, sont restés dans les évaluations primitives?

Est-ce le canal de St.-Quentin, qui a coûté deux fois son estimation primitive, surtout en intérêts des fonds, dépenses pendant longtemps sans résultat avant de donner une naviga-

ni avec les intérêts présumés à l'occasion des canaux d'Antoing et de Charleroy, montant à 16 p. % pour cinq ans.

Et, nous aussi nous avons la plus grande foi dans l'expérience et c'est pour acquérir cette expérience, à l'égard des chemins de fer, que nous avons visité et étudié tous les travaux d'Angleterre et d'Écosse, relatifs à ce nouveau genre de communication.

En faisant le dépouillement des sommes à valoir que nous avons ajoutées aux estimations de chaque ouvrage, on trouverait dans le montant des travaux plus de 1710 pour l'imprévu, c'est-à-dire sur la masse plus de la somme citée ci-contre.

Quant à la promptitude du travail, l'intervalle était court, mais le temps, nous le croyons, a été bien employé.

En développant dans tous leurs détails, les données relatives au véritable coût du fret sur les chemins de fer, notre intention n'a pas été de prouver que les transports n'y coûtaient rien, mais seulement de mettre le public et le commerce en garde contre les gens qui cherchent à profiter de l'ignorance actuelle pour faire croire que ce genre de transport coûte beaucoup. Nous n'avons pas fait publier avec le Mémoire les éléments de dépenses pour travaux, parce que nous pensions que les gens de l'art n'auraient pas besoin de ces détails pour reconnaître la justesse de nos calculs: Nos devis peuvent paraître maigres pour une compagnie rapace, car nous nous sommes efforcés d'y apporter partout la véritable économie que commande l'intérêt du pays.

C'est très-bien conclure comme Ingénieur d'une Compagnie, et très-mal raisonner comme Ingénieur des Ponts et Chaussées.

(7) Oui, quant aux dépenses proprement dites d'exécution, et généralement pour tout ce qui dépend de l'action directe de l'Ingénieur.

Il est de notoriété publique que les travaux que chaque année l'Administration des Ponts et Chaussées projette et exécute pour plusieurs millions, non-seulement restent dans les évaluations primitives, mais s'entreprennent même souvent avec de grands rabais.

Ce canal entrepris d'abord par des concessionnaires n'aurait jamais été exécuté si le Gouvernement n'avait lui-même repris les travaux. La première estimation faite

tion passable, encore a-t-il fallu en finir par un concessionnaire (2).

Le grand canal de la nord Hollande commencé sous le devis de 3 millions, 14 millions n'ont pas suffi pour l'achever.

Le canal de Mons à Condé dont la dépense aurait été outrepassée de plus de moitié si on n'eût point, pour ainsi dire, surpris le terrain aux propriétaires.

La canalisation de la Sambre, dont les concessionnaires sont ruinés.

Le canal de Terneuse, qui en définitif ira au double de son estimation primitive.

Les canaux de France entrepris en 1821 et 1822 estimés d'abord à 130 millions, la dépense s'élève aujourd'hui à 270 millions sans parler des intérêts.

Le canal de Bois-le-Duc à Maestricht dont les dépenses ont été outrepassées de moitié.

par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, montait à huit millions, mais on ajouta trois millions et demi au devis pour modifications et augmentation de largeur; la dépense totale n'excéda pas douze millions. La durée des travaux fut la conséquence de l'insuffisance des allocations annuelles consenties au budget et non le résultat d'une lenteur d'exécution.

Effectivement un premier devis, avait été dressé pour un canal maritime de moyenne dimension, mais sur les instances réitérées de la ville d'Amsterdam, il fut ordonné d'agrandir et d'approfondir le canal pour recevoir les vaisseaux du plus fort tonnage; dans les 14 millions relatés ci-contre sont comprises les dépenses du bassin-sec avec ses machines à vapeur, ainsi que l'endiguement et l'approfondissement du *Nieuwe-Diep*.

Le canal de Mons à Condé a été en grande partie exécuté par régie et dans un temps de troubles, on ne peut le prendre pour exemple.

Les faux frais comme les fausses manœuvres, qui ont eu lieu dans ces travaux, ne peuvent être attribués aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées: leur action ayant été, de notoriété publique, complètement paralysée dans cette affaire.

Ce canal fut l'objet d'une concession: si le Gouvernement l'avait exécuté pour son propre compte, il est probable que le montant des devis n'aurait pas été surpassé.

Nous ne prétendons point justifier tous les devis des canaux dont il s'agit: il n'est que trop vrai que plusieurs, et par douzaine à la fois, ont été entrepris sur des données incomplètes; et qu'il en est résulté de grands mécomptes; quoiqu'il en soit, une des principales causes de l'augmentation de dépenses de ces canaux, réside dans les fausses spéculations financières adoptées pour parvenir à leur exécution.

Ce canal commencé en 1822 et achevé en 1826, n'a coûté en total que 4,450,000 florins: il a 122 kilomètres de longueur, vingt écluses de 7 mètres de large; nous ne pensons point qu'entrepris en concession on l'eût exécuté pour un prix moindre.

(2) Après quinze années de dépenses en pure perte pour fermer les filtrations, ce canal fut concédé pour 21 ans à MM. Honoré frères, sur la proposition de M. l'ingénieur en chef Minard; les filtrations furent fermées en quelques années.

Ce n'est point l'octroi exorbitant concédé à MM. Honoré qui arrêta les filtrations du canal de St.- Quentin, mais bien la couche de béton de la composition de l'ingénieur des Ponts et Chaussées M. Minard, à qui était dû l'étalement du canal du Centre.

Le canal de Pommerœul à Antoing qui, estimé à fr. 5,290,000 a coûté en finale fr. 5,900,000, les dernières emprises viennent seulement d'être liquidées (1).

Au canal de Charleroy à Bruxelles, les prévisions seront aussi dépassées de beaucoup, la totalité des travaux et des entreprises et expropriations n'est point encore terminée.

Le Pont de la Menai, exécuté au double du premier devis.

Le canal de Calédonien dont on ne saura jamais le coût. Et une foule d'autres grands ouvrages.

Cependant la plupart de ces ouvrages ont été projetés et exécutés par les ingénieurs, avec de plus grands moyens pour la mise en possession des terrains, par des ingénieurs très habiles.

Il serait absurde de croire que je veuille faire ici la critique des ingénieurs, mais moi j'ai la conviction plus profonde encore, de l'extrême difficulté de bien estimer un ouvrage de ce genre. Sans doute à l'aide de recherches, d'opérations, de calculs et de réflexions, les ingénieurs sont plus aptes que qui que ce soit d'estimer ce grand travail; mais ne craignent-ils pas, recherchant minutieusement toutes les dépenses qu'ils n'arrivent à des prévisions tellement élevées, quoiqu'exactes, qu'elles ne dégoûtent le gouvernement de l'exécution; pour cette raison et presque sans s'en douter l'ingénieur le plus consciencieux repousse ces dépenses chagrines qui pourraient empêcher l'approbation de l'autorité.

Le canal d'Antoing, n'a été estimé qu'à 2,300,000 florins ou 4,867,000 francs, et non 5,290,000 francs comme il est porté ci-contre; à la vérité des travaux supplémentaires ont été ordonnés, mais par contre des économies au moins égales avaient été faites pendant l'exécution, tel que la rectification du tracé de Roucourt à Calenelle, la suppression de la prise d'eau au ruisseau de Peruwelz, la simplification du système d'alimentation, le réhaussement du chemin de hallage dans les déblais; etc., etc.

Ayant pendant plusieurs années consécutives conduit spécialement les ouvrages les plus importants et les plus difficiles de ce canal, nous avons peine à croire que les prévisions du devis puissent être dépassées.

Ce pont avait été projeté en 1801, en fer de fonte, pour 290,000 livres sterling; en 1818, le Parlement autorisa son Ingénieur M. Telford à construire un pont de chaines, sans plans ni devis arrêtés, et accorda une première avance de 20,000 livres sterling: l'ouvrage exécuté entièrement en régie a coûté en définitive 128,500 livres.

Les comptes rendus en 1816 au Parlement, sur l'entreprise nationale du canal Calédonien, élevaient la dépense à 600,000 livres et on évaluait l'achèvement total à 200,000 livres sterling.

Chargé par le Gouvernement d'étudier la possibilité et les avantages réels d'un ouvrage, quel intérêt peut avoir l'Ingénieur de l'État, de taire les difficultés qu'il prévoit, ou cacher le vrai montant des dépenses probables? Quel mal résulterait-il pour lui en disant toute la vérité; quel bien a-t-il à attendre en proposant un devis qu'il sait être insuffisant?

(1) Les auteurs du Mémoire ignorent l'estimation et le coût du canal de Pommerœul à Antoing il a été estimé au cahier des charges à fl. 2,300,000 Plus une recette à la Mal-Maison sur tous les bateaux pendant l'exécution 0,09^c par tonneau présumée valoir 200,000

Donc estimation fl. 2,500,000 ou fr. 5,290,000 La dépense s'est élevée y compris les travaux de Grand Camp et les ponts additionnels à fr. 5,900,000

Nous avons sous les yeux le cahier des charges et conditions arrêtés par le Ministre de l'Intérieur, le 24 avril 1823, et qui a servi de base à la concession: l'art. 2 porte, la totalité des dépenses pour travaux à la somme de fl. 1,930,000 et pour achats de terrains et indemnités, celle de 370,000

Ensemble fl. 2,300,000

En outre de l'octroi de péage stipulé à l'art. 21, il est accordé au concessionnaire par l'art. 20, comme remboursement de ses dépenses, la recette du droit temporaire à percevoir à l'écluse de la Malmaison pendant la durée des travaux du canal. Ce droit temporaire qui a produit en recette une somme d'environ 200,000 fl. loin d'être considéré comme augmentant la dépense des travaux, doit être regardé au contraire comme premier dégrèvement.

Il n'en est pas ainsi, si une compagnie projette un grand ouvrage qu'elle doit exécuter sur ses propres fonds ; alors elle ne néglige rien pour s'assurer de la véritable dépense, elle aborde hardiment les difficultés et n'a de crainte que d'omettre quelque article inaperçu ; aussi cette crainte lui fait-elle quelquefois exagérer cette dépense.

Mais dans ce cas, suivant nos lois et réglemens sur les concessions, le conseil des Ponts et Chaussées est là pour examiner et redresser les erreurs et réduire les exagérations ;

Les enquêtes publiques appellent toute la nation à l'examen des conditions, des droits de péages :

Ainsi le Gouvernement a contre les compagnies des moyens de garantie bien établis ; et pour la rapidité et la solidité de l'exécution il a l'intérêt même des concessionnaires. Quelle garantie le Gouvernement a-t-il contre lui-même lorsqu'il exécute directement ?

(8) *Comparaison avec les chemins de fer de l'Angleterre.*

Comparons cette dépense de 24,403,165 francs pour les 35 lieues ou 700,000 fr. par lieue de la route de fer ; avec celle non pas d'exécution, mais calculée à l'avance par le savant et expérimenté ingénieur M. Rennie, qui est de 12,750,000 fr. pour un peu plus de 10 lieues de 5 mille mètres au chemin de Manchester à Liverpool ou 1,275,000 fr. par lieue, nous trouvons que notre évaluation n'est encore qu'un peu au-dessus de la moitié de celle-là, tandis que celle des auteurs du Mémoire ne s'élève qu'au tiers :

Il importe de remarquer que cette dépense de 12 1/2 millions s'est élevé à 22 millions dans l'exécution.

Au chemin de fer de Darlington à Stokton, on a dû, depuis son établissement, faire des changemens notables, on a doublé

Sans doute une compagnie ne craint jamais d'annoncer à l'avance toutes les difficultés réelles ou imaginaires et d'élever ses devis au montant le plus exorbitant possible : mais quel bien en résulte-t-il pour le public ?

D'après la loi actuelle le conseil des Ponts et Chaussées n'est appelé à émettre son avis que sur la possibilité d'exécution.

Ces enquêtes même, celles dans la forme adoptée en Angleterre, ne sont pas comme l'expérience le prouve un palladium suffisant pour garantir le commerce contre l'avidité des spéculateurs.

Quand le Gouvernement exécute lui-même des travaux, les économies obtenues tournent entièrement au profit de l'État, et le commerce et le public ont la certitude de ne jamais devoir payer pour la jouissance de la communication qui leur a été ouverte, que les droits strictement nécessaires pour en couvrir la dépense ; lorsqu'au contraire il abandonne les travaux à des Compagnies concessionnaires, il perd les bénéfices possibles et il se voit toujours forcé, malgré les stipulations contraires des cahiers des charges, de leur accorder des indemnités pour les moindres difficultés d'exécution.

(8) Nous avons déjà fait remarquer qu'une comparaison de cette nature est tout à fait oiseuse dans les détails comme dans l'ensemble ; et pour mieux faire comprendre cette assertion, il suffit d'observer que la route projetée offre elle-même dans son étendue la preuve qu'une pareille comparaison n'est pas admissible puisqu'entre Bruxelles, Anvers et Louvain, la lieue ne coûte moyennement que 310,000 francs, tandis qu'entre Louvain et Liège la dépense s'élève à plus du double de cette somme (675,000). Reconnaisant ainsi des variations aussi grandes de dépense, sur la même route, dans la même localité, comment vouloir alors mettre en regard avec la route projetée, celle de Liverpool, à double voie, pour un commerce immense, et d'une difficulté d'exécution sans exemple ?

Nous avons eu occasion (page 23) de démontrer que l'assertion ci-contre est complètement erronée.

On a doublé la voie non pas en plusieurs endroits, mais bien sur toute la longueur de la route à cause de

a voie en beaucoup d'endroits, on a renforcé les rails, les dépenses supplémentaires ont été très grandes ⁽¹⁾.

Enfin, c'est un cri général parmi les ingénieurs qui ont exécuté ces sortes d'ouvrages, qu'on ne saurait apporter trop d'études et de recherches pour bien les estimer; partout les prévisions ont été dépassées de beaucoup.

(9) *Entretien trop peu estimé.*

A la page 57 du Mémoire il est porté pour dépenses d'entretien, une somme de 315,400 francs, dont 40,000 pour entretien des terrassements : or 40,000 fr. pour 173,500 mètres du chemin, donne 22 à 23 centimes par mètre courant; c'est beaucoup trop peu.

Il ne faut pas confondre l'entretien d'un chemin de fer avec celui d'un canal. Celui-ci peut être entièrement abandonné dans ses terrassements une année, même deux, sans qu'il soit interrompu, même gêné, à un chemin de fer il faut l'entretien de tous les jours, de tous les instans ⁽²⁾.

On a porté 1780 environ du prix des terrassements comme s'il s'agissait d'un canal, ce n'est pas trop de l'estimer à 1770, encore dans les premières années il en coûtera beaucoup plus, surtout dans les grandes tranchées où les lavages des talus et les éboulements viendront couvrir le chemin, et dans les grands remblais où les pierres des rails seront souvent dégarnies : donc 1770 du coût des terrassements ou de la somme de fr. 3,450,580 = 50,000.

Il faut journellement des balayeurs dans les temps de neige, de pluie et de grands vents, ce n'est pas avec 50 hommes sur les 35 lieues que ce service pourra être assuré.

On pourra probablement avec 36,000 francs entretenir 2,600,000 fr. de travaux d'art, dont une grande partie en ponts mobiles, en ponts de biais sur une rivière torrentueuse, en travaux le long de la Vesdre où le chemin sera souvent attaqué; plus 442,000 fr. de dépendances qui se composent de près de cent bâtiments petits et grands qui devront être entretenus.

Nous continuerons à estimer cet article à 1775 donc fr. 45,000.

On ne porte que 1770 pour l'entretien, réparation et renouvellement des rails; cela suppose aux rails une trop longue durée; car avec cette somme d'entretien il faudra nécessaire-

l'augmentation successive du mouvement commercial; et malgré ces dépenses supplémentaires la valeur des actions de la Compagnie a triplé.

(9) L'entretien des terrassements pour un canal est toujours plus dispendieux que pour un chemin de fer dans les mêmes circonstances : pour un canal il faut arrêter des filtrations, défendre et rétablir les rives contre le battillage, dévaser la cunette; enfin les éboulements qui surviennent ne sont retirés du fond qu'avec de grands frais; tandis que les terrassements d'un chemin n'ont rien de semblable à redouter, et leurs dégradations, d'ailleurs moins importantes, se réparent avec facilité.

En évaluant l'entretien des terrassements de la route en fer projetée au même taux que pour un canal, nous pensons la somme de 40,000 francs suffisante; elle équivaut à 22 à 23 centimes par mètre courant, et nous ferons remarquer que l'entretien des terrassements de nos chaussées où les accotements sont constamment dégradés par le roulage, ne coûtent que 7 à 8 centimes par mètre courant.

En temps de neige, de pluies ou de grand vent, les routes en fer n'exigent pas plus de balayeurs que les chaussées ordinaires; d'ailleurs, il ne faut pas oublier que notre devis comprend le salaire de 84 cantonniers.

Le calcul détaillé correspond à 17100 environ de la valeur d'exécution : cette proportion est suffisante pour un chemin de fer, puisque sur le canal d'Antoing et autres où il existe beaucoup de ponts mobiles et où les écluses sont plus coûteuses et plus difficiles à entretenir, les dépenses annuelles ne s'élèvent qu'à 1750 ou 17300.

Notre estimation à 1770 repose sur l'expérience de divers chemins d'Angleterre et d'Écosse; la différence avec celle proposée ci-contre à 1760 est très-peu impor-

⁽¹⁾ Au chemin de St-Étienne à la Loire les dépenses portées au devis primitif ont été doublées; quand une compagnie exécute à forfait, elle supporte tous ces déficits, tandis que le taux des péages reste le même.

⁽²⁾ Entretien que le corps des Ponts et Chaussées tel qu'il est constitué ne peut garantir sur un chemin à vitesse rapide par locomotives.

A tel autre chemin de fer les dépenses ne se sont pas élevées à la moitié des devis primitifs; quand une compagnie exécute à forfait, elle empoche tous ces bénéfices, et le taux des péages reste le même.

Rien n'empêche d'apporter à la constitution actuelle du corps des Ponts et Chaussées, les modifications que l'entretien des nouvelles routes en fer pourrait rendre nécessaire.

ment réparer et renouveler tout le chemin plusieurs fois en un siècle ; en outre les supports en fonte cassent souvent, les pierres se déplacent dans les mauvais terrains et les dégels.

Dans les grands déblais, les souterrains, les terrains humides, les rails tirés seront mangés par la rouille, d'après les ingénieurs anglais on ne peut porter moins de 1760 pour cet objet. Donc 1760 de la somme de fr. 7,398,525 = fr. 123,000 (1).

Ces calculs prouvent évidemment l'inexactitude de ceux du Mémoire.

Veut-on en avoir une autre preuve ? tirons-la de l'expérience et de l'opinion des ingénieurs qui ont le plus étudié la matière.

Sur la route de Darlington à Stokton, la compagnie a traité à raison de fr. 500 par kilomètre pour la réparation de la route et des bandes de fer, ces bandes étaient fournies par la compagnie.

Au chemin de Manchester à Liverpool, cet article s'élève à 3 p. % de la dépense.

Aux autres chemins où l'on a admis les locomotives pour le service public, les 3 p. % sont atteints, tant l'usure et la réparation des rails, et l'entretien continu des chemins exigent des dépenses.

Mais, afin de rester toujours au-dessous de la dépense réelle, nous estimerons cet article à 2 1/2 p. % du prix d'établissement, donc pour les dépenses du chapitre d'entretien annuel et administration 2 1/2 p. % sur fr. 20,167,905 fr. 504,197

(10) Intérêt de l'emprunt porté trop bas à 5 p. % il coûtera 7 p. %.

Pour compléter la dépense annuelle il faudra ajouter à celle-ci les intérêts du capital dépensé.

Au mémoire les intérêts sont portés à 5 p. %

A reporter fr. 504,197

tante, bien entendu que la valeur d'exécution reste comme nous l'avons calculée à 6,433,500 francs.

Dans la somme de 30 à 35 livres sterlings le mille anglais (500 francs environ par kilomètre) est compris l'entretien de tous les terrassements ; ajoutant en conséquence, au prix de 530 francs, que nous avons porté à notre devis pour la voie à rouage seulement, les 230 francs, comptés séparément pour les terrassements, on doit reconnaître que le prix de 760 francs qui en résulte est suffisant, surtout en Belgique où la main-d'œuvre est moins chère.

A la route de Liverpool l'entretien total de la route ne coûte pas 2 1/4 p. % ; et y compris frais d'administration, police, perception, les dépenses annuelles ne s'élèvent pas à 3 p. %.

Outre les 315,400 francs pour dépenses *annuelles des ouvrages*, nous avons également prévu au devis et porté au Mémoire, 59,600 francs pour *frais généraux* d'administration et perception des péages ; nos calculs répondent donc à 2 1/2 p. % annuellement du coût total d'établissement : c'est autant que ce qu'estimait la compagnie demanderesse du chemin de Bruxelles à Anvers (52,000 florins sur 2,200,000 = 2 1/3 p. %) ; Et certes, se proposant d'exécuter avec ses propres fonds, elle aura eu soin de ne rien négliger pour s'assurer de la véritable dépense.

(10) En 1826, dans un temps de grande prospérité commerciale, alors que le prix des capitaux était très-élevé, le Gouvernement a su se procurer au pair, à 4 1/2 p. %, les 4 millions de florins qu'il avançait au concession-

(1) Pour être convaincu que cette estimation est au-dessous de la valeur, il suffit de calculer la détérioration des rails par l'usure, la rouille, les défauts du fer, les chocs et tout ce qui tend à les détruire ; cette recherche conduit à prouver que l'existence moyenne d'un rail ne sera pas plus de 25 années.

L'expérience prouve sur les chemins de Newcastle que les rails en fer maléable posés en 1808 soutiennent encore aujourd'hui le roulage continu des pesantes locomotives. D'après les expériences de Wood, l'usure ne met les rails hors de service qu'après 40 années.

Et il faut remarquer qu'il en est des rails comme des pavés de nos grandes routes : lorsqu'ils n'ont plus l'échantillon voulu pour la chaussée, on les emploie encore avec avantage dans des places d'évitements, embranchements où à des routes de 2^e classe.

Re port fr. 504,197
 comme si on empruntait au pair et sans frais ;
 avec les frais de courtage , d'encaissement , de
 transports de fonds sur les travaux etc. , etc.
 L'intérêt réel s'élève à 7 p. % , or, le capital
 d'exécution monte à fr. 24,403,165 donc 7 p. % . 1,708,221

Ainsi le produit annuel nécessaire pour cou-
 vrir l'intérêt des fonds et les dépenses d'entretien
 de perception et d'administration s'élèverait à fr. 2,212,418
 et non à 1,200,000 comme le prétendent les auteurs du Mé-
 moire.

(11) *Frais de transport ou fret.*

Les auteurs du Mémoire après avoir énoncé , comme ils
 l'ont lu dans les ouvrages anglais et français écrits sur la ma-
 tière , que les frais de transport pour des vitesses de 15 à
 20 kilomètres à l'heure , s'élevait à 3 et 4 centimes par ton-
 neau et par kilomètre , croient pouvoir , à l'aide de raisonne-
 mens et de sous-détails page 60 à 75 (1) , en déduire le prix
 incontestable de fret à 2 et 2 1/2 centimes pour la même dis-
 tance et le même poids.

Ces raisonnemens sont remarquables en ce que , partant des
 données de l'expérience , ils leur deviennent contradictoires.

naire du canal de Charleroi ; il en a été de même en 1824
 pour le canal du Zéderick. Les emprunts belges effec-
 tués pendant les troubles , n'ont pas atteint , convertis
 en perpétuels , le taux de 7 p. % : il est évident qu'en
 offrant aux bailleurs de fonds , outre la garantie par
 l'État d'un intérêt de 5 p. % , la route et ses revenus
 pour hypothèque , l'emprunt dont il s'agit , sera con-
 tracté , terme moyen , au-delà du pair.

C'est par erreur sans doute , qu'il est fait mention ci-
 contre de frais de transport de fonds sur les travaux.
 Quant aux frais de perception de péage et d'encaisse-
 ment , on a vu qu'ils étaient déjà compris dans un arti-
 cle spécial des dépenses annuelles.

Ainsi le produit annuel nécessaire pour couvrir l'in-
 térêt des fonds et les dépenses d'entretien , de percep-
 tion et d'administration , n'a pas besoin de dépasser
 les 1,200,000 francs indiqués au Mémoire.

(11) Nous avons énoncé dans notre Mémoire non-
 seulement pour l'avoir lu dans plusieurs ouvrages , mais
 pour en avoir fait à plusieurs reprises une vérification
 minutieuse sur les lieux , (vérification que notre contra-
 dicteur n'a pas encore eu l'occasion de faire) : page 62,
 que le fret se payait à Darlington 2 4/10 centimes non
 compris les chariots , pour un voyage avec retour à
 vide , locomotive de l'ancien système , vitesse de 8 kilo-
 mètres à l'heure ; d'où nous déduisons que , lorsque
 le retour a lieu à charge , le hallage ne coûte que 1 1/2
 centimes ; nous disions également , page 63 , que sur la
 route de Liverpool , où la vitesse est excessive , 28 à 32
 kilomètres à l'heure , la puissance locomotrice coûtait
 5 centimes. Nous tirions de ces données , que si sur la
 nouvelle route on employait des locomotives perfection-
 nées , à vitesse moyenne , le hallage pour transport avec
 retour à charge coûterait de 1 1/2 à 2 1/2 centimes , et
 pour transport avec retour à vide de 2 1/2 à 4 1/2 cen-
 times y compris la dépense des chariots , qui ne s'élève
 qu'à 1/4 à 2/3 de centimes par tonneau et par kilomètre.

Nous ajouterons ici que d'après le compte rendu de la
 Compagnie de Liverpool , à la date du 23 janvier 1833 ,
 le fret par tonneau et par kilomètre ne s'est élevé pour la
 houille qu'à 2 1/5 et pour les marchandises à 3 1/10.

(1) Il est remarquable que le Mémoire dont les 3/4 sont écrits pour rechercher ,
 exlumer des transports et pour démontrer que sur ce chemin , contrairement à ce
 qui se passe ailleurs dans des circonstances identiques , le fret sera pour rien ,
 n'emploie que quelques pages pour établir le point essentiel du projet , la dé-
 pense , et dit en bloc , l'entretien coûtera fr. 315,400.

Nous avons eu occasion d'expliquer , page de cette réplique , les motifs qui
 nous ont fait supprimer dans la publication du mémoire , les minutieux éléments
 des devis ; et en même temps les raisons spéciales qui nous engagèrent à donner
 sur la valeur moins connue du fret et plus intéressante pour le commerce , tous
 les éclaircissements désirables.

Le chemin de fer que les auteurs se plaisent à citer comme un modèle d'économie, celui de Darlington à Stokton, a d'abord été fait fort légèrement pour le transport des charbons, on le refait presque entièrement depuis qu'il est donné au service public des diligences et qu'on y emploie de fortes locomotives.

Or, on lit dans ces ouvrages sur ce chemin : la société des actionnaires paie, aux entrepreneurs des transports, par chevaux 3,1 centimes par tonneau et par kilomètre, mais ils ramènent les chariots à vide ; il faut ajouter à ce prix les frais de réparations et de renouvellement desdits chariots qu'on estime 1 cent. par tonneau et par kilomètre, donc en total 4,1 cent.

Les auteurs disent puisqu'il y aura un retour utile, le transport sur notre chemin ne coûtera que 2^c par tonneau et par kilomètre :

D'abord ce retour utile pour les charbons n'aura lieu que très-rarement, parce que la marchandise à transporter vers Liège, qui serait d'ailleurs en bien moindre quantité, d'après les tableaux de produits des auteurs, ne se trouverait pas justement là où le chariot de houille aurait déchargé, comme aussi ce chariot de houille qui devra s'arrêter sur le haut plateau de Liège ne pourra rendre cette marchandise à destination.

Plus loin page 62, les auteurs ajoutent, que la même compagnie paie aux entrepreneurs pour le transport d'un tonneau à un kilomètre par machine locomotive 2, $\frac{4}{10}$, les chariots et leur entretien non compris ; ce qui élève ce prix à 3, $\frac{4}{10}$ avec les chariots,

On voit donc que l'expérience confirme nos raisonnements.

Nous avons déjà dit, (page 29 de cette réplique) que l'augmentation considérable du mouvement commercial sur cette route a seule nécessité l'établissement d'une seconde voie, et que les rails de la voie primitive n'ont pas été changés. Les allégués du § ci-contre, prouvent que le contradicteur ne connaît point le hallage du chemin de Darlington : car aux diligences de cette route on n'emploie que des chevaux, et quant aux locomotives actuelles elles sont plus fortes mais moins pesantes que les anciennes.

Aucun auteur n'a porté à 1 centime par tonneau et par kilomètre la dépense des chariots. Tredgold, Walker, Thomson, Rastrick, d'après les expériences qu'ils ont faites, l'évaluent tous beaucoup en dessous de cette somme : Tredgold ne compte que 7 farthings (18 centimes) par tonneau et par jour, pour un hallage par chevaux ; d'après nos attachements en Angleterre et conformément aux sous-détails que nous en avons donnés, page 70 du Mémoire, la dépense par jour, quand on emploie des locomotives, varie de 32 à 41 centimes, selon la vitesse employée, ce qui revient de 174 à 172 centime lorsque le roulage a lieu constamment à charge, ou lorsque les chariots sont ramenés à vide au point de départ.

A propos du hallage par chevaux, quand le retour a lieu à charge, nous l'avons évalué non pas à 2 centimes, mais à 2 172 centimes, non compris les chariots (voyez page 61).

En donnant le tableau du prix du fret, sur la route projetée, nous n'avons point compté que les chargements et déchargements auraient lieu justement au même endroit ; mais il est évident qu'après avoir conduit des coloniales à Liège, les convois qui n'auraient pas des marchandises en retour, prendront ou compléteront un chargement utile à leur passage aux houillères ; de même, les chariots appartenant aux exploitations houillères, revenant d'Anvers avec des marchandises en destination pour Liège et environs, n'auront besoin de parcourir à vide, que la distance insignifiante des magasins à leurs exploitations.

Ainsi que nous venons de le faire remarquer tout à l'heure, la dépense des chariots, ne s'élève pas à 1 centime ; le prix total du fret à Darlington n'est donc que de 2 $\frac{2}{10}$ à 2 $\frac{8}{10}$ par tonneau et par kilomètre suivant que le retour a lieu à charge ou à vide.

Mais ils oublient de faire remarquer, comme on le lit encore dans ces mêmes ouvrages, que le transport par machine locomotive devient, par suite de la détérioration qu'elle fait éprouver aux rails, aussi cher que par chevaux.

La ligne de Darlington à Stokton a été assez généralement favorisée par le niveau, excepté les 5 premiers milles ;

Mais quel serait le fret de la Meuse à Verviers sur des pentes de 4 millimètres,

Où suivant la table des auteurs du Mémoire, page 69 où la charge doit se réduire aux 273 au plus.

D'après les ingénieurs anglais les plus renommés, tels que Thompson, Tredgold, Stephenson, Wood, Walker, etc., etc., le prix du transport ou fret sur chemin de fer, soit par chevaux, soit par locomotives à la vitesse de 10 à 12 milles à l'heure, s'élève y compris l'entretien et le renouvellement des chariots, à 4 centimes et plus par tonneau et par kilomètre.

Pour les marchandises qui doivent partir à jour et à heure fixe comme celles de diligences, de roulage en partie, chasse marée, animaux, souvent la charge que demandera la locomotive ne sera pas complète, on devra marcher à 172 à 173 de charge, alors le fret ou transport s'élèvera à 5,6 et même 7 cent. par tonneau et par kilomètre.

Je ferai encore remarquer que le prix des charbons et des machines est bien moindre en Angleterre qu'ici.

L'entretien des ornières ayant été porté au devis dans la supposition d'un hallage par locomotives, il y aurait double emploi à porter de nouveau cette détérioration dans le prix du fret.

Le profil de la route projetée, de l'aveu même de M. Stephenson est infiniment plus avantageux que celui de Darlington, de Liverpool ou de tout autre route construite jusqu'à présent en Angleterre.

Le fret par la vallée de la Vesdre sera moins coûteux qu'il ne l'aurait été sur les *contre-pentes* de 4 millimètres, et sur les plans inclinés du tracé primitif par Visé et Moresnet; le fret de Verviers à la Meuse, n'ayant aucune contre-pente et point de plan incliné sera extrêmement avantageux.

La même table indique également qu'une locomotive peut traîner sur une pente de 4 millimètres, la même charge qu'en plaine, en ralentissant sa vitesse.

Tredgold, Thomson, et Walker écrivaient avant le concours de Rainhill, avant l'invention des locomotives perfectionnées, leurs données ne sont plus applicables aujourd'hui. Si on consulte MM. Wood et Stephenson, qui ont écrit depuis, on trouverait qu'ils évaluent le fret à moins de 1 1/2 à 4 1/2 centimes, tel que nous l'avons évalué à la page 72, suivant la vitesse plus ou moins grande ou le retour avec charge utile.

Dans des cas extraordinaires, où les convois marcheraient à 173 de charge dans les deux sens, il est évident, même d'après les données de notre Mémoire, que le fret s'élèvera par tonneau aux prix portés ci-contre; mais le prix moyen n'en reste pas moins entre les limites de 1 1/2 à 4 1/2 centimes.

Il ne faut pas oublier qu'en portant à 1 1/2 cent. par personne et par kilomètre, le prix moyen de cette espèce de transport, cela revient à environ 20 centimes par tonneau (voyez page 72).

Nous avons fait remarquer que, grace au monopole des Compagnies propriétaires de voies publiques, le prix du charbon dans les villes en Angleterre, était aussi élevé que chez nous (voyez page 80 et 82); quant à la construction des locomotives, elle sera moins coûteuse en Belgique : de même qu'aujourd'hui, les autres machines à vapeur y sont moins coûteuses qu'en Angleterre, tout en ayant le même degré de perfection.

Je n'entrerais point dans la vérification du sous-détail du fret présenté par les auteurs; le sous-détail est un moyen trop élastique, lorsque les données sur lesquelles il est basé ne sont point d'expérience commune et vulgaire.

(12) Récapitulant les résultats généraux de ces diverses estimations, nous trouvons :

	Suivant les auteurs du Mémoire.	Suivant les données de l'expérience et après rectification des calculs.
Capital d'exécution.	16,500,000	24,403,165

Dépense annuelle sans gain aucun, pour l'entretien, l'administration, la per- ception et les intérêts du capital d'exécution.	1,200,000	2,212,418
---	-----------	-----------

Frais du transport ou fret moyen par kilomètre et tonneau.	0,015 à 0,025	0,03 à 0,04
	0,025 à 0,045	0,045 à 0,06

La comparaison de ces résultats, explique suffisamment comment les auteurs arrivent avec leur tableau de produits à un tarif de péages à prix si modique.

(13) *Fixation arbitraire du péage sur les charbons à 2 centimes.*

Les auteurs après avoir, sans savoir trop pourquoi, avancé que 114,000 tonneaux de houille se rendront par le chemin de fer de Liège à Malines et Anvers pour le bas Escaut, les Flandres et la Hollande, aux prix de 5, 80 par tonneau,

Quand il s'agit de dépenses, reposant sur des données d'expérience commune et vulgaire, les sous-détails sont oiseux et inutiles; quand il s'agit, au contraire, de dépenses d'une nature toute nouvelle dans le pays, l'évaluation globale mérite seule le reproche d'être élastique; à notre avis, l'emploi de l'analyse, le sous-détail, appuyé des résultats d'expérience, est le meilleur moyen de trouver la vérité.

(12) Récapitulant les principales erreurs sur lesquelles repose la rectification proposée par M. l'Inspecteur, nous trouvons,

Quant à la *dépense d'exécution*: qu'après avoir arbitrairement augmenté les divers articles d'après des comparaisons indues et inexactes, il a en outre d'un seul coup, forcé le montant de plus de 3 millions, sous le prétexte que les intérêts des fonds pendant l'exécution s'élèveraient pour notre route à 21 p. %, tandis que lui-même ne comptait que 5 p. % dans le projet pour une compagnie particulière.

Quant aux *dépenses annuelles*: qu'après avoir compté séparément telle partie de l'entretien à des prix excessifs, il veut les faire payer de nouveau dans tel autre article; et qu'il calcule la rente de l'emprunt dans la supposition qu'on ne pourrait le négocier qu'en dessous de 75 p. %.

Quant au *fret*, il confond les cas extraordinaires avec les prix moyens.

Ce qui explique suffisamment la différence de nos résultats avec ceux de M. l'Inspecteur.

(13) Le pourquoi dont M. Vifquain s'inquiète ici, est, nous le pensons, clairement expliqué aux pages 77 et suivantes du Mémoire; le lecteur de bonne foi verra que sur les 100,000 tonneaux de houille (et non 114,000) qui descendront vers Malines et Anvers :

60,000 appartiennent aux expéditions habituelles de Liège pour la Hollande, qui avaient lieu autrefois par la Meuse, voie actuellement surchargée de droits par suite du traité du 15 novembre.
24,000 Pour Anvers; c'est-à-dire 5,000 t. que Liège y a toujours fournis par le roulage et 19,000 que les facilités de la nouvelle route lui permettront

de fournir pendant les interruptions d'été et d'hiver sur les canaux et rivières.

10,000 Pour la consommation dans la banlieue d'Anvers, au voisinage de la nouvelle route.

6,000 Pour Malines, dans lesquels figurent les 2,000 t. que Liège y expédie déjà annuellement.

On verra également que les 100,000 tonn., dont il s'agit, pour arriver de concurrence à Malines et Anvers avec les houilles des autres charbonnages belges; pour parvenir à chasser de la Hollande les produits de Newcastle, de concurrence avec les charbonnages du Hainaut qui jouissent depuis la révolution d'une grande diminution de droits sur leurs canaux de Charleroi et d'Antoing; ne peuvent être soumis sur la route en fer qu'à une dépense totale de transport, droits et hallage, que de 5 fr. 20 (et non 5 fr. 80 ci-contre).

Qu'attendu, que les frais de hallage exigeraient, terme moyen, 2 fr. 60 pour toute la distance; il ne reste à frapper comme péage sur ces houilles, qu'un droit de 2 centimes par tonneau et par kilomètre en outre du péage spécial sur les plans inclinés.

La hauteur des péages sur une voie quelconque est, ou devrait toujours être, relative aux dépenses de construction et d'entretien divisées par la masse du tonnage, et répartie proportionnellement à la nature des marchandises. La comparaison que l'on prétend faire ici entre des tarifs spéciaux est donc tout à fait sans objet, d'autant plus que les péages cités sont le résultat d'un système que l'on commence enfin à reconnaître onéreux; d'ailleurs, cette comparaison même tourne à notre avantage; car, en considérant la valeur actuelle des actions que ces péages remboursent, on verra par exemple: qu'à Liverpool, où elles valent aujourd'hui de 180 à 200 pour cent, le droit de plus de 9 centimes dont les houilles sont chargées, ne devrait être maintenant que de 4 7/12 centimes; et à Darlington où les actions de 100 livres sterlings ont atteint 320 livres, le péage de 7 centimes pourrait être réduit à 2.

Fixent le péage pour les charbons à 2 centimes par tonneau et par kilomètre (1); or, suivant eux le fret, n'étant que de 2 centimes pour le même poids et la même distance, on arrive aux résultats suivants :

Comparaison du prix du fret sur les chemins exécutés, avec ceux inventés par les auteurs du Mémoire.

	Maximum des droits de passage par tonneau et par kilomètre pour la houille.
Au chemin de Manchester à Liverpool . . .	fr. c. 0,09-37
— Darlington à Stokton	0,07-00
— St.-Étienne à Lyon	0,05-80
— St.-Étienne à la Loire	0,12-00
— d'Andresieux à Roanne	0,10-00
— Rodway Hill à la rivière Avon	0,09-00
Prix moyen	0,10-00
Plus bas prix	0,05-80

(1) Qu'une compagnie concessionnaire des droits de péage sur la route à faire, veuille descendre ces droits pour les houilles jusqu'à 2 centimes, pour les faire arriver sur le marché d'Anvers, c'est de droit, parce que le concessionnaire peut disposer de sa propriété; il pourrait d'ailleurs donner une prime équivalente à cette déduction; mais cette fixation avant l'adjudication ne peut être faite ainsi arbitrairement, la raison publique qui est aussi la justice distributive, a imposé l'enquête par les intéressés pour la fixation des péages.

Ainsi parce qu'un concessionnaire aura obtenu l'octroi d'un péage onéreux (c'est-à-dire d'un péage susceptible de devoir être réduit) il n'appartiendrait qu'à lui seul de faire des réductions nécessairement lucratives (car sans cette condition d'augmenter les revenus il ne rabaisserait pas le péage) et cette faculté lui appartiendrait de droit, quand bien même il en résulterait un dommage réel pour le reste du pays!.....?

Mais cette fixation ultérieure des péages, devenue arbitraire après l'enquête et l'adjudication, pourquoi ne pas l'éviter en profitant du moyen que nous proposons et qui conserve à la législature l'initiative des modifications éventuelles des tarifs dans l'intérêt de la généralité?

Chemin de fer de Marimont-Houdeng au canal de Mons avec la supposition d'un transport de 100,000 tonneaux, mémoire publié par M. l'ingénieur De Ridder. . .	0,06-33
---	---------

Projet de chemin de fer d'Anvers à la Meuse mis en adjudication l'année dernière, maximum des droits de péage (2).	0,08-46
--	---------

Au chemin de fer aujourd'hui proposé pour droits de péage	0,02-00
---	---------

Or, il faut croire les Anglais, dont le parlement n'accorde les concessions, qu'après les enquêtes les plus sévères, bien sots pour payer de pareils tarifs, ou bien il faut convenir que les auteurs du Mémoire en fixant, suivant leur vouloir, ce prix de 2 centimes se sont étrangement trompés sur la véritable valeur, surtout quand l'année dernière, ils fixaient le maximum du droit sur la houille à fr. 0,0846.

Comme ce n'est point 1,200,000 fr. ni 1,475,000 fr. qu'il faut produire pour couvrir les dépenses annuelles, mais bien 2,212,418, il en résulte évidemment, les voyageurs étant

Ce chemin de fer n'avait à espérer uniquement que le transport des houilles; aucune autre marchandise, aucun transport de personnes ne venait dégrever les péages comme sur la route d'Anvers au Rhin; il en est de même du projet de chemin de fer de M. Vifquain, des charbonnages du Flénu au canal de Mons, sur lequel il demande la concession perpétuelle d'un péage de plus de 14 centimes par tonneau et par kilomètre, pour un tonnage quatre fois plus considérable au moins que sur le chemin projeté pour Houdeng.

La plus longueur de 13 kilomètres dans le tracé de l'avant projet, et principalement la contrepente de 2 millimètres dans la vallée du Jaar, rendaient le fret trop coûteux pour penser à une exportation par l'Escaut, dans cette direction: le tonnage se bornait donc, en ce qui concerne les houilles, à l'approvisionnement de 30,000 tonneaux, pour le pays traversé jusqu'à Diest. D'ailleurs, ce droit de 4 cents (8^e 46) était le maximum de la route d'Anvers à Liège, considérée *isolément*; et nous avons démontré au conseil des Ponts et Chaussées, que l'exécution simultanée d'un embranchement sur Bruxelles aurait réduit ce droit de beaucoup.

Les détails du Mémoire sur la *dépense* et sur le *tonnage* présumable, prouvent à l'évidence que le droit qui sert de base à nos calculs est suffisant. La législature décidera de sa convenance.

Nous avons déjà dit pourquoi et comment le péage sur les houilles était de 8 centimes dans notre avant projet; et comment et pourquoi la raison oblige à ne point forcer ce droit au-delà de 2 centimes, dans le projet actuel. Si, pour régler nos tarifs, on imitait la marche gothique de la législature anglaise, il arriverait nécessairement comme en Angleterre, qu'on appercevrait trop tard d'avoir donné un octroi onéreux.

Comme 12 à 1400,000 francs suffiront pour couvrir les dépenses de la nouvelle route, et que le mouvement commercial, soumis au droit que nous proposons, peut

(2) L'année dernière la pensée de protéger l'arrivage des houilles à Anvers aux dépens du budget n'était pas encore créée.

Aujourd'hui les houilles de Mons et de Charleroi n'arrivent à Anvers et à Bruxelles qu'aux dépens du budget (faveur dont les houilles de Liège ne jouissent pas). En proposant comme base du tarif de la nouvelle route un droit réglé pour les houilles, en proportion de la concurrence; non-seulement les charbonnages de Liège contribueront pour plus d'un quart dans les revenus nécessaires; mais en même temps ils permettent une réduction de plus de moitié sur les droits à imposer aux autres marchandises, notamment à celles du transit: ce sont donc les houilles de Liège qui délivrent le budget du subside dont notre contradicteur prétend le charger en faveur du transit.

tarifés trop haut, que les droits sur les marchandises et la houille, qui sont de 4 et 2 centimes par tonneau et par kilomètre, doivent être portés à un taux plus élevé pour obtenir le revenu nécessaire sans aucun gain.

Ainsi le fret du charbon calculé à 0,02^c par tonneau et par kilomètre démontré insuffisant; le chiffre du prix de transport y compris droit porté à 0,04 devrait au moins pouvoir s'élever à 8 et 10 centimes; mais à ce prix de transport, les charbons de Liège ne peuvent entrer en concurrence avec ceux de Charleroy, Marimont-Houdeng et de Mons, à Malines, à Anvers et dans l'Escaut.

(14) *A quels sacrifices inutiles le changement du tracé conduit.*

Nous avons prouvé que de Malines à Liège, le tracé avait été reporté au midi de Liège, pour le faire passer sur le haut plateau de ce district houillier, et faire arriver par ce moyen les charbons de ce pays à Anvers.

Or, cette marche de charbons ne pouvant plus avoir lieu, si on ne leur fait une faveur particulière, nous allons montrer à quels sacrifices inutiles et en pure perte ce changement de tracé conduit.

Suivant le devis estimatif du projet de chemin de fer par Diest et Tongres, publié et mis en adjudication l'année dernière, ce chemin qui arrivait dans Liège et qu'il faut pousser jusqu'au Pont des Arches et au-delà, était estimé à la somme de. fr. 10,500,000

Pour le plus de longueur par Malines et le surplus d'intérêt calculé trop bas au projet primitif et le prolongement dans Liège	1,400,000 (*)

	11,900,000

(*) Surplus d'intérêts qui étaient calculés à 2 1/2 pendant 3 années et qu'il faut porter à 3 1/2 pendant 4 ans ci.	fr. 637,000
Allongement de la route de plus d'une lieue environ à Malines.	450,000
Prolongement dans Liège jusqu'au Pont des Arches.	313,000

Somme semblable fr.	1,400,000

produire ce revenu; il en résulte évidemment qu'on ne peut sans injustice augmenter les tarifs pour les marchandises et la houille; et quoique le tarif proposé pour les voyageurs soit susceptible d'augmentation (attendu qu'il est de 175 moindre que celui proposé par la Compagnie particulière) nous croyons devoir également le conserver sans modification aucune.

Ainsi le fret du charbon calculé à 2 c. ayant été démontré suffisant; et le chiffre du prix de transport y compris droit, compté à 4 centimes ne devant pas s'élever à davantage; à ce prix de transport les charbons de Liège entreront *de droit et sans subside du budget*, en concurrence avec les produits du Hainaut, à Louvain, à Malines, à Anvers et jusques dans la Hollande pour chasser, de concert avec les autres charbonnages belges, les produits de Sunderland et de Newcastle, des marchés de Schiedam et de Rotterdam.

(14) Nous allons prouver de nouveau qu'en facilitant par la direction actuelle, la rentrée des houilles de Liège en Hollande, le commerce de transit d'Allemagne, comme le commerce intérieur d'Anvers, de Bruxelles et des Flandres avec les pays de Liège et de Namur, obtiendront une réduction considérable sur les frais de transport du tracé primitif.

L'avant projet dont il s'agit, ayant été arrêté en conseil des Ponts et Chaussées, le 14 mars 1832, au montant de 5 millions de florins tout compris : faisant en francs. ci. fr. 10,580,000

Pour la plus longueur d'environ 8 kil. résultant de la transformation du passage de Wayre N. D. par Malines, calculée sur les mêmes bases que le projet primitif	520,000 (*)

	11,100,000

(*) Les raisons que nous avons données page 25 de cette réplique, contre l'augmentation des intérêts au projet actuel, sont également applicables au projet primitif: car dans les deux cas, le gouvernement empruntera à meilleur compte qu'une compagnie les fonds nécessaires. Quant à la durée d'exécution le terme de 3 années avait été reconnu suffisant par le conseil. Il est toutefois à remarquer que dans le calcul ci-contre, la perte en intérêt n'est évaluée que sur le pied de 14 p. % pour 4 années, tandis que le contradicteur portait ces mêmes intérêts pour 3 années seulement à 21 p. % dans sa rectification.

Quant au prolongement de l'ancien tracé jusqu'au Pont-des-Arches, la dépense était comprise dans le devis primitif, on ne peut en conséquence la reporter ici sans faire un double emploi.

D'après nos calculs, la somme à ajouter au devis du 14 mars 1832 pour la modification du tracé par Malines, s'élève, compris imprévu, intérêts pendant l'exécution, frais de conduite et de surveillance, à la somme de 520,000 francs.

Ajoutant à cette dépense, bien mieux calculée, quoiqu'encore trop basse et qui avait subi l'examen du conseil des Ponts et Chaussées, 15 p. % comme supplément et imprévu, cette route devrait coûter alors. 13,685,000

Or, entre Anvers et la Meuse, le projet actuel coûterait après les rectifications et compléments de dépenses, suivant les calculs que nous avons donnés (1) 17,338,000

La différence du coût des deux directions est donc 3,653,000

Calculant l'intérêt de cette somme à 7 p. % 255,710

La dépense d'entretien, surveillance, administration et perception, etc., etc., très-grande dans les énormes déblais et remblais entre Louvain et Liège, et des immenses plans inclinés, ne saurait être estimée à moins de 2 1/2 p. % donc 91,325

(1) Coût total du chemin de fer d'Anvers à Bruxelles et à Verviers. fr. 24,403,165
Dédution des parties de chemin de Malines à Bruxelles, de la Meuse à Verviers et de la branche vers Lierre, en ayant égard au million d'indemnité porté pour le rachat de la route de la Vesdre dont le coût s'élève à 7,065,165
Somme semblable fr. 17,338,000

Il n'y a rien à ajouter au montant ci-dessus de 11,100,000 fr. : dans lequel l'imprévu figure pour 1720 conformément à ce qui avait été unanimement arrêté en conseil dont M. l'Inspecteur faisait partie; pourquoi vouloir accoler ici de nouveau un surcroît de 15 p. % c'est-à-dire 1,785,000 fr., c'est être en contradiction avec soi-même.

L'ancien projet modifié par Malines ne coûte donc que. fr. 11,100,000

Or, le projet actuel, qui n'exige d'après les éclaircissemens que nous avons donné en réponse aux observations de M. l'Inspecteur, aucune modification de dépense, s'élève pour la partie d'Anvers à la Meuse (1) à fr. 12,420,000

La différence du coût des deux directions n'est que de fr. 1,320,000

Calculant l'intérêt de cette somme ainsi que nous l'avons dit à 5 p. % 66,000

Et calculant le surplus d'entretien, l'administration, etc., non d'après la proportion globale et arbitraire de 2 1/2 p. % mais d'après les sous-détails des dépenses annuelles (2) à 60,000

(1) Coût total de la route d'Anvers et Bruxelles à Verviers. . . fr. 16,500,000
A déduire les sections de Malines à Bruxelles 1,404,000 }
De Liège à Verviers 2,406,000 } 4,080,000
Embranchement de Lierre 270,000 }
Somme semblable fr. 12,420,000

(2) Le total des dépenses annuelles du projet primitif par Wavre N. D. arrêté en conseil était de fr. 210,000
A ajouter pour la plus longueur de 8 kilomètres en passant par Malines 10,000
Ensemble fr. 220,000

Dans le projet actuel les dépenses annuelles pour travaux s'élèvent suivant les détails donnés au Mémoire page 57, à fr. 315,400
Dépenses d'administration générale et de recette page 77. 59,600
Total pour la route d'Anvers et Bruxelles à Verviers 375,000
A déduire les sections de Bruxelles, Lierre et Verviers 95,000
Reste pour l'entretien d'Anvers à la Meuse fr. 280,000
Somme égale fr. 60,000

Total de la dépense annuelle pour la différence du coût et l'entretien plus grand du tracé par le midi de Liège 347,035

De la Meuse au Rhin, le tracé primitif au nord de Liège avait 22 1/2 lieues de 5 kilomètres. — Celui par le midi de cette ville 26 1/2 lieues, la différence entre ces distances, que devra parcourir tout le commerce du transit que nous ne pouvons estimer à moins de 600,000 fr. par lieue, donc pour le paiement des intérêts et dépenses d'entretien et d'administration calculée à 9 1/2 p. % sur 2,400,000 228,000

La différence à cet égard, entre les dépenses annuelles, des deux tracés n'est donc que de 126,000 (A)

De la Meuse au Rhin, suivant la direction actuelle, par Verviers et Eupen, les dépenses d'exécution s'élèvent, conformément aux devis publiés, à la somme de . . . fr. 11,726,000

De la Meuse au Rhin, suivant le projet primitif, elles s'élevaient à (1). 11,520,000

La différence en faveur du tracé primitif, quant au capital d'établissement, est donc de 206,000

La rente annuelle pour cette différence de capital, calculée à 5 p. % s'élève à 10,300

Les dépenses d'entretien et d'administration dans le projet primitif montaient (2) à fr. 154,000 tandis que dans le projet actuel, elles ne s'élèvent qu'à 106,000

La différence, quant aux dépenses d'entretien est donc en faveur du tracé par Verviers de 48,000

D'où résulte une différence totale, quant aux dépenses annuelles d'établissement et d'entretien, en faveur du projet actuel de . . fr. 37,700 (B)

Les frais de transport de 40,000 tonneaux de marchandises de transit sur vingt kilomètres, que la route entière aura de plus par le second tracé, à 4^e au moins par tonneau et par kilomètre seront donc 32,000

A reporter fr. 557,035

Quant au commerce de transit considéré séparément : entre la Meuse et Cologne, les 40,000 tonneaux auraient par le tracé primitif une moindre longueur de 15 kilom. à parcourir ; et en admettant, comme ci-contre le chiffre de 4 centimes par kil., cela ferait par tonneau fr. 0,60

(1) Quoique dans le tracé actuel la distance de la Meuse au point de rencontre des deux projets soit plus grande, la différence de 206,000 francs peu marquante entre les dépenses d'établissement, résulte des ouvrages plus coûteux que les localités occasionnaient entre Visé et Hergenrath : il fallait racheter 202 mètres d'élévation au moyen de 3 plans inclinés, et traverser deux vallées profondes, la Gulpe et la Geul, par des déblais et remblais considérables et un pont de plus de 200 mètres d'ouverture.

(2) Les sommes de 154,000 et de 106,000 fr. ne sont relatives qu'à la partie de la route depuis la Meuse jusqu'à la frontière de Prusse.

Report fr. 607,035

Mais il faut opposer à cette économie l'augmentation de frais résultant d'une hauteur de 117 mètres de plans inclinés à graver en plus, qu'on ne peut évaluer par tonneau à moins de fr. 0,60

Donc entre *Meuse et Cologne*, les avantages comme les inconvénients se balancent à l'égard des frais de transport.

Entre *Anvers et la Meuse*, le tracé primitif n'exigeait qu'un plan incliné et des pentes et contrepentes de 2 millimètres; le tracé actuel a des pentes de 3 1/3 millimètres et un double plan incliné, mais ce dernier sans contrepentes, est plus court que le projet primitif de 4 kilomètres. Balançant les avantages et les inconvénients respectifs des deux tracés; et prenant en considération qu'à l'égard des 40,000 tonneaux dont il s'agit, 3/4 s'expédient en remonte et 1/4 seulement en descente; on trouve pour différence en faveur du tracé primitif relativement aux frais de transport du transit, de 80 centimes au plus de bénéfice par tonneau en remonte, ci pour les 30,000 fr. 24,000

Mais de 40 centimes au moins de perte par tonneau en descente, ci pour les 10,000. 4,000

Partant, différence totale dans les frais de transport du transit en faveur du tracé primitif, ci fr. 20,000 (C)

Nous ferons observer d'abord qu'en tenant compte de la différence de hauteur à graver dans les deux projets, notre contradicteur omet de la prendre en considération à la descente; il omet également de faire mention de la différence des longueurs à parcourir, non pas entre Anvers et la Meuse seulement, mais entre Anvers et Liège, différence de 19 kilomètres en faveur du projet actuel.

Comparant, dans les avantages et inconvénients respectifs, les profils des deux tracés, on trouve que le fret entre Anvers et Liège, coûterait par tonneau :

Par le tracé primitif (de 139 kil. de longueur),
Savoir : { à la remonte — 2,50 } moyenne, 2,40
 { à la descente — 2,30 }

Par le nouveau tracé (de 120 kil. de longueur),
Savoir : { à la remonte — 3,00 } moyenne, 2,40
 { à la descente — 1,80 }

Partant, dans la supposition d'un tonnage égal en remonte au tonnage de la descente, le prix moyen du fret serait le même dans l'un comme dans l'autre projet.

La différence de la hauteur à graver,		
entre Anvers et la Meuse pour plus de		
120,000 tonneaux de marchandises, ce qui		
vaut au moins 50 centimes par tonneau.		60,000
A reporter fr.	667,035	

Report fr. 667,035

Total de la dépense annuelle, à laquelle on serait conduit en exécutant le chemin de fer suivant le nouveau tracé, en sus de la dépense à faire par le tracé primitif; à laquelle il faut joindre le tems perdu et mille difficultés résultant de la traversée des grands déblais et remblais et de la vallée de la Vesdre.

667,035

Mais ainsi que nous l'avons dit, page 7 de cette réplique, et comme d'ailleurs le prouvent les tableaux insérés au Mémoire, le mouvement commercial de Liège étant trois fois plus considérable à la descente qu'à la remonte, il en résulte que, même en n'admettant comme ci-contre qu'un tonnage de 120,000 tonneaux, la somme totale du fret s'éleverait :

Par le tracé primitif,
 Pour 30,000 tonn. en remonte à 2,50 = 75,000
 90,000 = en descente à 2,30 = 207,000
 Ensemble fr. 282,000

Tandis que par la direction actuelle il n'en coûterait que,
 Pour 30,000 tonn. à 3,00 = 90,000 } 252,000
 90,000 tonn. à 1,80 = 162,000 }
 On voit donc que sur les 120,000 tonn. seulement dont il est question ci-contre l'économie en fret par la direction nouvelle s'élève à. fr. 30,000 (D)

Récapitulant les pertes et gains, résultant pour notre tracé, de la comparaison qui précède, on trouve que la soi-disant perte de 667,035 fr., portée ci-contre, se réduit en définitive, savoir :

- (A) Sur les dépenses annuelles d'entretien et d'établissement de la route entre Anvers et Meuse.
- (B) Idem, idem, entre Meuse et Cologne
- (C) Sur le fret du transit
- (D) Sur le fret des 120,000 ton. supposés entre Anvers et Liège

	PERTE.	GAIN.
	<i>fr.</i>	<i>fr.</i>
(A)	126,000	
(B)	—	37,700
(C)	20,000	
(D)	—	30,000
A quoi il faut ajouter en bénéfices, l'augmentation incontestable des revenus sur la nouvelle direction par suite des relations commerciales plus animées existantes dans les localités qu'elle traverse; augmentation consistant au minimum, savoir :		
1° <i>Entre Anvers et Meuse,</i>		
Sur 50,000 tonneaux parcourant une distance moyenne de 75 kil., et taxés seulement à un péage de 2 centimes, un revenu de	—	75,000
A reporter.	146,000	142,700

A quoi il faut ajouter en bénéfices, l'augmentation incontestable des revenus sur la nouvelle direction par suite des relations commerciales plus animées existantes dans les localités qu'elle traverse; augmentation consistant au minimum, savoir :

1° *Entre Anvers et Meuse,*
 Sur 50,000 tonneaux parcourant une distance moyenne de 75 kil., et taxés seulement à un péage de 2 centimes, un revenu de

	PERTE.	GAIN.
	fr.	fr.
Report.	146,000	142,700
Sur 15,000 voyageurs parcourant la même distance et payant 4 centimes.	—	45,000
2° <i>Entre Meuse et Cologne,</i>		
Sur le produit des péages dans la vallée de la Vesdre, déduction faite des produits présumés au projet primitif entre Visé et Moresnet; revenu qui en marchandises et voyageurs pour Chaudfontaine, Verviers, Spa, Eupen, Malmedy, s'élève à plus de	—	100,000
3° <i>Au pont de Meuse,</i>		
Mieux placé à Liège qu'à Visé, ci	—	2,300
TOTAUX.	146,000	290,000

La différence en dépenses annuelles à laquelle on est conduit en suivant le nouveau tracé par Liège et Verviers, est donc en faveur de ce tracé de plus de 144,000 fr., nonobstant tous les autres avantages qu'il présente et que nous venons de détailler, pages 6, 7 et 8 : d'une réduction du taux des péages; d'une économie de temps dans les transports entre Liège et Anvers, Bruxelles et les Flandres; enfin d'une situation préférable sous le rapport politique industriel et stratégique et même sous celui de l'économie dans la construction des embranchements ultérieurs notamment celui de Namur.

D'où il résulte que loin d'être une occasion de perte dans l'entreprise projetée, le transport des charbons de Liège vers Louvain, Anvers et la Hollande est au contraire une des plus puissantes causes de la réussite de cette entreprise : en effet le tonnage des houilles qui circuleront sur la nouvelle route, est égale en poids à toutes les autres marchandises qui doivent la parcourir, et dans la supposition que la part de ces transports dans l'entretien du chemin, s'élève comme il est porté ci-contre à 50 centimes par tonneau, en revanche, ils contribuent dans les revenus pour 2 fr. 60 centimes par tonneau suivant le tarif minime que nous avons pris pour base de notre évaluation des revenus.

Divisant cette somme par 114,000 tonneaux de charbon, que les auteurs du Mémoire supposent devoir être transportés à Malines et à Anvers, on trouve que pour obtenir cette compensation des pertes ci-dessus, il faudrait pouvoir charger ce transport par tonneau de

5,85

	Grosse houille.	Gaillettes.	Menu Gailleteux.	Menu.
Le charbon de Liège coûte à la fosse	17,00	11,00	6,50	3,50
Transport moyen de la fosse au chemin de fer	0,50	0,50	0,50	0,50
A reporter.	17,50	11,50	7,00	4,00

	Grosse houille.	Gaillettes.	Menu Gaillettes.	Menu
Report.	17,50	11,50	7,00	4,00
Fret sur le chemin de fer de Liège à Anvers au prix de 2 centimes	2,30	2,30	2,30	2,30
Part dans l'entretien du chemin où il entre pour plus de 1/4 .	0,50	0,50	0,50	0,50
Somme ci-dessus par tonneau, qu'il devrait faire récupérer pour que le nouveau tracé ne soit point fait en sacrifice à ce genre d'exploitation . . .	5,85	5,85	5,85	5,85
Total par tonneau rendu à Anvers non compris le droit de péage.	26,15	20,15	15,65	12,65
Or, le Mémoire dit page 80 que les houilles coûtent à Anvers :				
Venant de Charleroy . .	23,50	17,50	12,50	9,00
— de Marimont . .	23,00	19,00	13,00	
— de Houdeng . .				

Donc les houilles de Liège ne peuvent se rendre à Anvers, sans le sacrifice de 3 fr. par tonneau moyen en leur faveur, sacrifice qui ne pouvant venir du budget sans injustice criante et impolitique envers les concurrents, ne peut avoir lieu à moins que la province ou les intéressés ne le fassent directement sur leurs propres fonds (1).

Ainsi reporter le tracé au sud de Liège, c'est nuire au transit et surcharger la nation d'un emprunt considérable, dont elle ne trouvera jamais le remboursement, et mettre en jeu les intérêts contraires des districts charbonniers.

Donc, les houilles de Liège, en profitant de la nouvelle voie pour rentrer en Hollande, rendent en même temps la nouvelle voie plus économique aux autres transports; et ces houilles arriveront à Anvers de concurrence avec les produits du Hainaut sans aucun subside quelconque de la part du budget; ainsi toutes les craintes d'injustice et d'impolitique qu'on avait soulevées à cet égard, doivent tomber, car elles sont à l'évidence dénuées de tout fondement (1).

Ainsi reporté en amont de la ville de Liège et passant par Louvain, le nouveau projet délivre la Nation d'un subside au capital de 5,040,000 francs, que M. l'Inspecteur lui-même reconnaît inévitable en suivant la direction primitive par Diest et Visé, direction par où les houilles de Liège ne pourraient venir dégrèver le transit, des frais de construction de la route qu'il réclame; ainsi, reporté sur le plateau houiller, la direction actuelle offre aux charbonnages de Liège, un moyen facile, dont ils paieront les frais, pour leur exportation, et en même temps fera disparaître les motifs de jalousies provinciales qui existent aujourd'hui, par suite des travaux ordonnés par l'État à l'avantage des autres districts charbonniers de la Belgique.

(1) Si la province ou les particuliers intéressés directement, veulent faire ce sacrifice, il n'y a plus d'objection, car au moyen de certaine prime, il n'est pas douteux que les charbons de Liège ne puissent se vendre aujourd'hui sur le marché d'Anvers.

(1) De temps immémorial et l'année dernière encore, les houilles de Charleroy et de Liège arrivaient à Anvers de concurrence au prix de 15 francs de transport par tonneau. Depuis l'ouverture du canal de Charleroy, construit à l'aide de la garantie du budget de l'État, les houilles de Charleroy y arrivent au prix de fr. 6-50....

Ainsi le droit de 2 centimes, proposé pour la houille, ne s'appuie, ni sur l'estimation des dépenses à faire, ni sur la quantité des transports, il est tout à fait sans raison, arbitraire et ne dérivant que de l'idée fixe et injuste de vouloir amener à Anvers le charbon de Liège, coûte que coûte à la nation.

Il ne faut donc pas compter sur le revenu de 324,000 fr. sur la houille.

Or, lorsque le charbon ne peut être raisonnablement ni financièrement, amené à Malines et Anvers, lorsque le tarif pour les voyageurs est trop élevé, ce qui obligera de rehausser le prix du tarif sur les marchandises au-delà de 4 centimes : comment vouloir persister à exécuter le chemin de fer par ce tracé si coûteux, lorsqu'on en possède un autre plus économique et plus favorable.

(15) *Le tarif pour les voyageurs est un maximum.*

J'ai dit que le prix au tarif pour les voyageurs à 4 centimes par kilomètre et par personne était un maximum, parfois trop élevé; dans le système des auteurs du Mémoire, il en coûterait aux voyageurs fr. 2-76 pour aller de Bruxelles à Anvers.

A ce prix on sera conduit de l'Allée-Verte à Bruxelles au faubourg de Borgerhout à Anvers, or, il est nécessaire d'ajouter au moins 50 centimes pour ces deux trajets, ce qui porte le prix par personne à fr. 3-26, c'est celui des diligences, qui par l'effet de l'établissement des chemins de fer pourra encore

Le droit de 2 centimes que nous avons pris pour base de nos calculs du revenu, *suffit* pour couvrir la part du transport des houilles de Liège dans les frais d'établissement et d'entretien de la nouvelle voie; cette fixation du droit, quant à la quantité *habituelle* de l'expédition vers Louvain, Malines, Anvers, et surtout relativement aux 60,000 tonneaux destinés à Rotterdam, ne ferait tort à personne, elle serait un avantage pour les consommateurs et une justice vis-à-vis des producteurs.

Quelque soit d'ailleurs, le tarif uniforme ou non, auquel la législation taxera les transports dont il s'agit, on peut évidemment compter à cet égard sur un produit minimum comme au Mémoire de 324,242 francs.

Or, comme le charbon arrivera raisonnablement et financièrement à Louvain, Anvers, etc. Attendu que son transport n'use la route, par tonneau, que pour 50 centimes, tandis qu'il y fait un apport de fr. 2,60, au tarif minime de 2 centimes par kilomètre; et comme (ainsi qu'il va l'être démontré) le tarif de 4 centimes pour les autres marchandises et les voyageurs est convenable et nullement trop élevé; il demeure incontestable que le tracé, plus coûteux d'exécution par Louvain et Liège, est en définitive beaucoup plus avantageux au commerce et plus économique, que le tracé primitif, non-seulement entre Anvers et la Meuse, mais encore entre Anvers et le Rhin.

(15) Nous avons dit, page 88 et 89 du Mémoire, que quoique la dépense du transport pouvait s'élever, droits et hallage compris, à 6 centimes par personne et par kilomètre, c'est-à-dire 4 1/2 centimes de péage et 1 1/2 centime pour les frais proprement dits de transport; et qu'à ce taux, tout le mouvement actuel des voyageurs était assuré à la route en fer; nous pensions ne devoir établir le calcul des revenus que sur une moyenne de péage de 4 centimes par personne et par kilomètre: de manière que le prix total du transport entre Bruxelles et Anvers, dans notre système ne s'élèverait pas à fr. 2,76 comme il est porté ci-contre, mais seulement à fr. 2,50.

A ce prix moyen de fr. 2,50 on sera conduit du boulevard de l'Allée-Verte à la porte de Borgerhout ou aux bassins d'Anvers; et en supposant comme ci-contre que des voyageurs voulussent se servir d'*omnibus* pour se transporter des extrémités de la route dans les divers

diminuer, car les chevaux et leur nourriture tomberont de prix (1).

quartiers intérieurs des villes, l'addition de 50 centimes pour ces trajets, n'élèvera notre prix total du transport qu'à trois francs par personne (2), ce qui est moins élevé que le prix demandé par la Compagnie particulière, qui était de fl. 1 50 (fr. 3,17) pour conduire les voyageurs du boulevard du pont St-Jean Népomucène à la porte de Berchem, ou peut-être au marché aux tourbes à Anvers, si le génie militaire le permettait; ajoutant également au prix de la Compagnie les 50 centimes d'*omnibus*, que M. l'Inspecteur ajoute dans notre projet, on voit donc que la dépense totale par voyageur s'élèverait dans le projet de la Compagnie à fr. 3,67. Et il faut observer que l'octroi perpétuel qu'elle demandait de ce péage, n'était basé que sur un mouvement annuel de 91,000 voyageurs, tandis qu'on ne peut douter d'une augmentation considérable de circulation, comme entre Manchester et Liverpool; circonstance qui, dans notre système, permet de réduire encore les 4 centimes par personne et par kilomètre que nous avons proposé.

Il est en outre à remarquer que les locomotives ne pouvant marcher sans danger et vite, dans l'obscurité sur une voie simple, les voyageurs, pour une partie de l'année seront perdus pour le chemin de fer.

Malgré la possibilité physique de voyager pendant la nuit, il n'y aura jamais nécessité morale à le faire entre Bruxelles et Anvers, séparées seulement par quelques minutes de distance; en Angleterre où la valeur du temps est si bien appréciée, à Liverpool et Manchester, dont les relations sont si intimes, on ne voyage plus la nuit, malgré les deux voies que la route en fer présente.

Avec la voie simple la traversée des routes à niveau, les ponts mobiles et le prix de péage de 4 cent. celui pour le transport étant facultatif aux entrepreneurs de voitures, la vitesse seule pourra procurer des voyageurs à la route qui ne sera pas plus économique, mais plus dangereuse que celle actuelle.

La voie simple dans notre projet, doublée sur une plus grande longueur que celle proposée par la Compagnie (voyez ci-dessus page 20) avec le même nombre de ponts mobiles (voyez page 17) sera aussi perfectionnée et beaucoup moins coûteuse pour les voyageurs et marchandises; elle sera plus économique, non-seulement en péages mais surtout en frais de transport dont la Compagnie concessionnaire demandait le monopole.

Ce n'est pas avec ces imperfections que ce chemin de fer atteindra la prospérité qu'on voudrait lui assigner.

On veut des produits d'une œuvre parfaite comme celle de Manchester à Liverpool, on ne propose qu'une voie de fer médiocre.

(1) La compagnie a proposé fr. 3-35 comme maximum de prix des voyageurs d'Anvers à Bruxelles et s'engageait à faire régulièrement la route en 100 minutes; son intention qu'elle a souvent exprimée n'était point d'avoir un prix fixe de 3 francs qu'elle regardait comme une moyenne, ainsi par exemple les personnes riches auraient payé 5 francs dans de superbes voitures.

Les voyageurs ordinaires 2-50 }
et les peu moyennés. { 1-50 } dans des voitures plus ou moins commodes.
1-00 }

Les personnes pour la bourse dont la vitesse aurait encore été accélérée auraient payé plus.

Ce tarif est bien plus favorable au public que celui du Mémoire; vis-à-vis ces chiffres tombent les absurdes et ridicules attaques qui furent faites contre les intentions des personnes qui se sont mises à la tête de cette affaire.

(2) En proposant fr. 2-50 comme prix moyen pour un voyage d'Anvers à Bruxelles, trajet en 90 à 120 minutes, notre intention suffisamment exprimée au mémoire, n'est point d'avoir un prix fixe de fr. 2-50, que nous regardons seulement comme une moyenne; ainsi par exemple, ceux qui voudraient se servir de superbes voitures, paieraient 4 francs,

Les voyageurs ordinaires fr. 2 00 }
Et les peu moyennés . . { 1 25 } dans des voitures plus ou moins commodes
0 80 }

On conçoit que notre prix moyen étant beaucoup plus faible que celui de la compagnie, on peut le modifier suivant les diverses classes de voyageurs dans une proportion plus avantageuse.

Ce qui vient d'être dit de la route de Bruxelles à Anvers , s'applique à celle de Bruxelles à Liège.

D'après le Mémoire on payerait par personne fr. 7-08

A cette somme il faut ajouter au moins un franc pour arriver aux centres des villes. 1-00

Le prix actuel est de 6 francs par les concurrences , mais on l'a vu très-souvent à 8 francs , encore près des 2/3 des voyageurs marchent la nuit.

Le prix des diligences entre Bruxelles et Louvain est de fr. 1-50 , tandis que d'après le Mémoire il en coûterait par personne sur le chemin de fer 2-53 , le droit de péage seul serait de fr. 1-64 , ainsi devant passer par Malines on ne gagnerait presque rien en vitesse pour aller de centre à centre de ville , et on payerait beaucoup plus ; donc pas de voyageurs.

Il n'y en aurait non plus que très-peu entre Tirlemont et Louvain ou Bruxelles , parce que la route de fer ne passe qu'au bord de Louvain qui est très-étendue , et n'arrive qu'à une demi lieue du centre de Tirlemont ; d'ailleurs il n'y aura pas de meilleur marché ni plus de vitesse de centre à centre.

Dans les petites distances la route ordinaire l'emportera sur le chemin de fer en économie et en vitesse , parce qu'à ce dernier il faut toujours ajouter deux distances à parcourir sur la voie ordinaire , parcours dont l'importance augmente en raison inverse des distances entre les points de départ et d'arrivées du chemin de fer.

Je conclus qu'il faut réduire ce tarif dans certains cas , pour obtenir le nombre des voyageurs qu'on espère (1) ,

(16) Ce que j'ai dit pour les voyageurs s'applique aux marchandises , surtout celles du roulage partant et arrivant des magasins particuliers ; en effet , pour toutes les distances il y aura toujours chargement , déchargement en plus que par la route ordinaire et deux distances à parcourir en dehors le

Le prix moyen des places entre Bruxelles et Liège , d'après notre Mémoire (voyez pages 88 et 89) calculé sur le tarif de 4 centimes par personne et par kilomètre , ne s'élève , droits et hallage compris , qu'à fr. 6,40 à quoi ajoutant pour omnibus , 50 centimes comme dans l'exemple précédent et non 1 franc comme ci-contre , on reconnaît que la dépense totale du transport , monterait à fr. 6,90 du centre de Bruxelles au centre de Liège. Le prix moyen peut être modifié suivant les classes de voitures de 3 à 10 francs sans nuire aucunement à la recette présumée des péages.

Tout ce qui vient d'être dit à l'égard de la route entre Bruxelles et Anvers ou de Liège à Bruxelles , s'applique également aux autres sections ; quant aux objections réitérées ci-contre à l'égard des trajets intermédiaires de ville à ville , nous croyons inutile de répéter ce que nous avons déjà dit aux pages 10 et 17 de cette réplique.

La moyenne de 4 centimes pour la base du tarif étant de beaucoup inférieure aux prix des places dans les messageries ordinaires , la célérité et la sûreté des transports beaucoup plus grandes que sur les routes pavées , nous estimons que les 4 centimes du tarif sont tout-à-fait convenables.

(16) Ce que nous avons dit pour les voyageurs à l'égard du trajet à domicile s'applique également au transport des marchandises vers les magasins particuliers ; les frais de ces transports , en dehors du chemin , pour les marchandises qui ne doivent pas être embarquées ,

(1) Mais dira-t-on la compagnie demandait fr. 3,35 donc plus : elle demandait fr. 3-35 en moyenne , ce qu'on ne peut faire par le projet des auteurs du Mémoire , parce que le gouvernement ne fait point le transport et que les places à choisir sont offertes par l'entrepreneur du transport , les bénéfices à faire sur l'amour propre , l'amour du bien être , le luxe , étaient faits par la compagnie , au profit des gens peu moyennés qu'on conduirait à fr. 1-50 et même à 1 franc.

En Angleterre on ne comprendrait pas le projet des auteurs du Mémoire.

Aujourd'hui sur les chaussées où le gouvernement perçoit barrière , les voyageurs trouvent dans les messageries actuelles des places de différents prix. Pourquoi ce choix de places serait-il moins praticable dans les messageries d'une route en fer ? Le tarif est-il nécessairement uniforme en appartenant au gouvernement et ne peut-il varier comme de besoin suivant les diverses classes de voitures ? nous pensons au contraire que l'économie si désirable pour la classe moyenne et les ouvriers sera bien mieux assurée et beaucoup plus efficace , suivant notre projet , où l'on admet la libre concurrence des transports , comme en Angleterre , mais où les péages seront réductibles par la législation , qu'en se fiant à cet égard sur la compassion de concessionnaires possédant un octroi perpétuel , et le monopole des transports.

chemin de fer, or, les frais de ces transports hors le chemin, seront en raison inverse des distances, ce qui sera cause du peu de transports de ce genre.

soit à Bruxelles, soit à Anvers, doivent sans contredit être payées séparément, ainsi que cela a lieu en Angleterre. Il en était de même dans la demande de la Compagnie sur la route d'Anvers à Bruxelles, dont le cahier des charges ne l'engageait qu'au transport sur la route en fer seulement.

On voit donc, qu'au prix moyen proposé dans notre Mémoire, savoir : fr. 1,84 pour péage, 0,91 pour hallage, ou fr. 2,75 par tonneau sur la route en fer; et en ajoutant les frais de transport des points d'arrivage jusques chez les particuliers; on est encore loin d'atteindre le prix moyen de 4 à 8 florins, c'est-à-dire fr. 8,40 à fr. 16,90 demandé par la Compagnie, et qu'en conséquence on peut compter sur le mouvement commercial que nous avons présumé.

D'Anvers, à Bruxelles, à Malines, à Louvain les transports par eau sont bien plus économiques que ceux sur les chemins de fer. On ne peut compter là que sur les marchandises de diligences et de roulages, et pas toutes (2).

Ainsi que nous avons eu occasion de le dire page 10 de cette réplique, nous n'avons compté entre Anvers, Bruxelles et Louvain, que sur les transports de marchandises qu'on expédie journellement entre ces villes *par essieu* et sur celles que l'on peut espérer pendant les interruptions annuelles des canaux. Il suffit pour apprécier l'inexactitude de l'objection ci-contre, de comparer au mouvement annuel des ports de Bruxelles et de Louvain, le faible tonnage qui figure au tableau des revenus, page 92 du Mémoire, tonnage qui, pour la plupart est fourni aujourd'hui par le roulage.

Le transport annuel entre Manchester et Liverpool se trouve être par toutes les voies d'environ 1,400,000 tonneaux.

Il est inexact de dire que la route de Liverpool, n'a pu s'attirer que 100,000 tonneaux, car les comptes rendus de la Compagnie, renseignent, pour l'année 1832, 235,259 tonneaux, marchandises et houilles; et il y a lieu de croire que si ces transports ne sont pas plus considérables, c'est, qu'ayant à peu près atteint le maximum de dividende que son octroi lui permet, elle préfère s'en tenir aux transports plus lucratifs des voyageurs et des marchandises précieuses à l'égard desquels la condition de réduction des tarifs est plus ou moins *élastique*; et elle se dégage ainsi de l'entretien plus coûteux qu'occasionnerait le transport des matières bru-

De cet énorme transport le chemin de fer n'a encore pu s'emparer que de 100,000 tonneaux, par la raison que les canaux pour beaucoup de marchandises et matières brutes, encombrantes, pondéreuses et non pressées, sont plus économiques.

(2) En effet comment compter sur des transports entre Bruxelles et Anvers qui se font par le canal, lorsque par ce dernier il n'en coûte que 2 fr. à 2-20, tandis que les droits de passage sur le chemin de fer seraient de fr. 1-84. — La compagnie n'a nullement compté sur ce genre de transport qu'elle laissait au canal et ne prétendait conduire que ceux du roulage hormis dans les gelées et les interruptions du canal; ainsi quand dans une brochure on a comparé 4^c à 18^c, car 19^c est inexact, on a voulu induire en erreur, parce que pour ce prix de 18^c on transportait de centre à centre de ville, tandis que 4^c n'était que le droit de barrière, ce qui n'est pas la même chose.

De même que la compagnie, nous n'avons point compté transporter entre Anvers et Bruxelles de concurrence avec le canal; et pour preuve, nous ferons remarquer que si l'on retranche du produit brut de fl. 112,000 calculé par la compagnie, à l'appui de sa demande, les frais de transport qu'elle suppose de 2 cents par tonneau, ci. 17,000 Elle comptait sur un revenu de florins 95,000 Tandis qu'il ne figure au tableau des revenus dans notre projet pour un tonnage toutefois supérieur entre Anvers et Bruxelles que la somme de francs 92,000 Dans son cahier des charges, ni dans sa requête à l'appui, la compagnie ne s'engageait nullement pour les 19 1/3 à 38 1/2 centimes par kilomètre (4 à 8 fl.) à transporter les marchandises chez les particuliers.

Lorsqu'on résume avec attention le tableau des produits présumés, on est conduit d'après les remarques et calculs ci-dessus à ne trouver qu'un produit de 1,100,000 au plus.

(17) *Tableau des produits réalisables établi sans principe ni justice.*

Une pièce fort curieuse est le tableau approximatif des produits réalisables des péages, que les auteurs du Mémoire ont fait imprimer dans une brochure : qu'on ajoute à la troisième colonne de ce tableau les dépenses qu'exigera le transport des marchandises des houillères ou magasins au chemin de fer, comme de celui-ci aux habitations ou magasins d'arrivée, et que l'on ôte à la seconde ce qu'il y a d'exagéré et la réduction que produira nécessairement sur les voies existantes, l'établissement du chemin de fer; les prix de transport par l'ancienne voie et la nouvelle différeront si peu qu'il n'y aura plus d'avantage à faire le chemin de fer; si on réalisait le produit de péages il faudrait au moins 40 p. % de rabais, dans le nouveau moyen de transport, pour qu'il porte des fruits.

Je ne m'arrêterai pas à faire remarquer ce qu'il y a d'extraordinaire dans ce tableau qui, s'il était réalisé en pratique ferait des chemins une monstrueuse invention (1).

tes, pondéreuses et encombrantes, dont elle laisse l'embarras aux trois canaux du voisinage (a).

Nous osons espérer que si on résume avec attention nos réponses aux objections qui précèdent, on sera convaincu que le produit de fr. 1,475,000 annoncé page 93 de notre Mémoire, n'est qu'un minimum dont la recette est pleinement assurée sous tous les rapports.

(17) Nous sommes charmés que la pièce curieuse dont il s'agit, ce tableau fantasmagorique, comme l'a fort bien appelé un honorable député, apparaisse aux yeux même de M. l'Inspecteur, dans toute sa monstruosité. Si on se rappelle le préambule de ce tableau à la page 24 de notre brochure sur la question d'exécution, et les conclusions à la page 27, on reconnaîtra que la critique ci-contre est un nouvel appui pour nos raisonnements.

Notre but en rédigeant le tableau dont il s'agit, a été de démontrer que les intérêts raisonnables de 5 pour cent des capitaux demandés pour la construction de la route étaient pleinement assurés avec le tarif de 2 et 4 centimes proposé dans le Mémoire : puisque tout en offrant au commerce intérieur, une économie de 20 à 25 pour cent sur les frais actuels des transports, et tout en laissant le transit libre de droits sur la nouvelle route, on pouvait

(a) « *Candidus* says that on the Liverpool and Manchester Railway, instead of » 624,000 tons of goods, only about 86,000 tons have been conveyed along it » during the half year ending 31 december 1832; but are we to infer from this, » that because the estimated quantity of goods has not been conveyed during the » first two years, that it will not or cannot reach that quantity? Surely not: all » the world knows that the directors have their hands full, or nearly so, with » passengers alone at present. *Candidus* knows that passengers pay for carrying » much better than goods; and any one knows that people having their choice of » two good things, usually take the best, as, in choosing between two evils, » they generally choose the least. What inducement, then, can the directors of » the Manchester and Liverpool Railway have to struggle with the canal pro- » prietors, for that which they can do exceedingly well without? *Candidus* » remarks, that sugars and other articles are often warehoused, and remain not only » days and weeks, but months after arrival, and hence jumps to the luminous » conclusion, that goods do not require a rapid conveyance. I can not think that » even *Candidus* can feel satisfied with this view of the case, as he must know » that immense quantities of merchandise are carried by such conveyance as fly- » boats, fly-vans, coaches, etc., at a considerable extra expense; proving at once, » if any proof were necessary, that many descriptions of goods do require a rapid » conveyance, and that, in commercial transactions, time is of the greatest » importance ».....

Voilà ce qu'on lisait, au mois de mai dernier, dans un journal très-réputé en Angleterre.

(1) On ne lit point dans ce tableau cité qu'il en coûterait 20 francs par tonneau d'Anvers à Liège : les 20 francs dont il s'agit sont le prix moyen pour les 22 lieues d'Anvers à Liège comme pour les 27 d'Anvers à Verviers. À ce prix moyen qui varierait suivant l'espèce et la destination, le commerce malgré les frais supplémentaires du transport à domicile trouverait une économie de 20 à 25 p. % au moins sur les prix actuels.

Le chiffre de 4 francs, également prix moyen d'Anvers à Bruxelles se déduit des frais des transports actuels dans la localité. On voit donc qu'en gratifiant d'un avantage égal le commerce actuel de chaque ville, il peut arriver que le nouveau

(1) N'est-ce pas bien extraordinaire de lire dans ce tableau, que par le chemin il en coûtera 20 francs par tonneau pour 120 kilomètres d'Anvers à Liège ou 91 centimes par lieue; tandis que d'Anvers à Bruxelles d'après le même tableau on paierait 4 fr. pour 46 kilomètres ou 44 centimes par lieue.

Quel nom donner à cette méthode qui consiste à faire coûter fr. 5-20 le transport d'un tonneau de charbon de Liège à Anvers, tandis qu'il en coûterait 8 fr. pour ne le transporter qu'à Tirlemont, à peu près moitié de la distance.

Il est impossible lorsqu'on veut atteindre un but en désaccord avec les moyens, de ne pas tomber dans ces étranges contradictions, en effet, quel sens y a-t-il de

à la rigueur, réaliser des péages tels qu'ils produisissent jusqu'à 15 pour cent du capital engagé, et rembourser ainsi l'emprunt intégralement en moins de 10 années. Mais nous avons soin de répéter en même temps combien cet amortissement possible nous semblait contraire aux vrais principes d'économie politique; et de faire remarquer que l'évidence de la possibilité d'un amortissement semblable, dévoilait la cupidité des spéculateurs qui, à cette époque, offraient à entreprendre la route à leurs risques et périls sur un tarif analogue sauf indemnités ou subside national pour le passage gratuit des transports du transit.

Nous avons fait voir que le produit de 1200,000 fr., calculé au Mémoire sur un tarif moyen de 2 à 4 centimes était suffisant pour couvrir toutes les dépenses d'établissement et d'entretien suivant la direction proposée par Liège et Verviers et que cette direction était en définitive la plus économique pour les transports, non-seulement entre Anvers et la Meuse, mais encore entre Anvers et le Rhin.

Nous avons vu page 32 que le produit annuel devait s'élever à 2,212,418 francs; or, tous les produits raisonnablement réalisables, en supprimant du tableau ce qui est absurde et exagéré, ne pouvant produire cette somme, il devient donc nécessaire d'adopter une direction plus économique.

(18) *Avantages du tracé primitif.*

Nous ne concevons pas comment la ville de Liège, qui a un si haut intérêt à ce que le chemin de fer la traverse du moins en partie, n'ait pas réclamé le tracé primitif, car fût-il absolument marcher vers Cologne par la vallée de la Vesdre, le placement du chemin de fer le long de la Meuse dans Liège serait toujours le plus favorable à cette ville et au transit.

Ainsi la conclusion toute simple de cette discussion est, que l'ensemble de cette affaire, en reportant le tracé au-dessus de Liège, ne vaut rien, parce qu'on a créé des dépenses réelles et des produits imaginaires, qu'on a rendu moins bonne la route de transit, et que ce qu'on peut faire de mieux est de revenir au tracé primitif, mais passant par Malines.

(18) L'évidence des avantages qui résultent du tracé actuel pour la ville de Liège, devrait nous dispenser de répéter ici que l'ancienne direction par Visé, laissait cette industrielle cité à 3 lieues *en-dehors* de la route d'Allemagne; augmentait de 4 lieues sa distance d'Anvers, de Bruxelles et d'Ostende; et rendait pour toujours impossible l'amélioration de ses communications avec la vallée de la Vesdre et le pays d'Outre-Meuse; tandis que la direction actuelle par l'économie de ses péages activera le transit par la ville de Liège, vivifiera la Hessebaye; et procurera aux charbonnages que le traité des 24 articles a déshérité de la navigation de la Meuse, une nouvelle voie pour regagner le marché de Rotterdam.

vouloir par la voie la plus coûteuse conduire les transports presque pour rien à Anvers. Entre la Meuse et Tirlémont on s'inquiète peu si le chemin sera utile au pays.

Entre Anvers et Bruxelles on voudrait prouver qu'on transportera à meilleur marché que la compagnie et pour cela on n'y fait payer que la moitié des péages qu'on peut raisonnablement retirer.

Tout cela semble bien peu réfléchi.

prix par kilomètre soit plus ou moins cher qu'entre deux autres points; une semblable fixation de péage, que d'ailleurs nous repoussons de toutes nos forces, n'est qu'une imitation de ce qui existe déjà sur des voies concédées: tel par exemple, que le canal de Charleroy, où l'embarquement à 1/4 de lieue à l'amont ou à l'aval de Ronquières fait varier le péage de 65 cents à fl. 1-70. Cette méthode est celle que préféreront toujours des concessionnaires, sinon avant, au moins après l'obtention de leur octroi.

Pour prouver qu'il n'y a point d'exagération dans les tableaux des revenus réalisables donné page 25 de la brochure, nous ferons remarquer que le mouvement commercial entre Anvers et Bruxelles, n'y figure que pour 480,000 fr., somme égale à celle que la compagnie particulière pour la route d'Anvers à Bruxelles, présumait en produits de péages, c'est-à-dire aux 261,875 florins de recette totale moins les 35,200 florins pour ses dépenses du transport.

Sur la direction par Diest et Tongres :

1° La route de transit jusqu'à Cologne n'a plus que 46 lieues au lieu de 50 lieues, sa première partie doit être prolongée jusqu'au centre de Liège.

2° Cette 1^{re} partie aux 5/6 en plaine, sera une des plus appropriées au roulage rapide et économique.

3° Elle fera fructifier un pays qui n'a besoin que de communications pour se couvrir de population et développer son industrie.

4° Le transport sur cette route ne coûtera entre Anvers et la Meuse que les deux tiers de ce qu'il coûterait par l'autre tracé.

5° On pourra y marcher avec une plus grande vitesse.

6° Elle sera construite à la moitié du temps, et l'on n'éprouvera pas pour l'occupation des terrains la moitié des difficultés que sur l'autre direction.

7° Elle fera économiser la construction de l'embranchement en fer tracé en rouge vers Diest.

8° Elle aura plus de voyageurs, parcequ'elle prendra ceux venant par la route de Venloo, Ruremonde, Maestricht, de Tongres, Bilsen, Hasselt, Diest, Sichem, Aerschot.

Sur la direction par Louvain, Liège et Verviers :

1° La distance de Liège est raccourcie de près de 4 lieues pour Anvers, Bruxelles et les Flandres; tandis que la route de transit n'est allongée que d'un peu plus de 2 lieues ou 20 minutes de temps. (Voyez ci-dessus (page 6)).

2° Ayant en longueur 4 lieues de moins, et en profil des pentes uniformes plus favorables que le tracé primitif, la direction actuelle sera plus économique et plus rapide. (page 7).

3° Elle empêchera la ruine des charbonnages de Liège, et fournira des moyens de prospérité à une population beaucoup plus nombreuse que celle de la zone traversée par l'ancienne direction (page 6 et 7).

4° La route ayant 4 lieues de moins, une pente plus favorable au tonnage principal et un mouvement commercial beaucoup plus considérable, elle sera plus économique aux transports en péage et en fret que par le tracé primitif (page 41).

5° On pourra y marcher avec la plus grande vitesse; et toutefois, en marchant *moins vite* que dans la direction primitive, on arrivera *plus tôt*, le trajet étant de 4 lieues plus court.

6° Elle sera construite en moins de temps, que celle par la direction primitive, parce que la construction d'aucun de ses ouvrages ne demande le temps qu'aurait exigé la percée souterraine de 1700 mètres du Jaar à Lixhe; et que d'ailleurs la longueur de la route est raccourcie de 4 lieues.

7° Elle économisera l'embranchement de Visé à Liège et facilitera la construction des embranchements ultérieurs vers Namur, etc. D'ailleurs les produits de Diest, St-Trond, seront toujours assurés à la direction actuelle qui reçoit sans intermédiaire les apports de Louvain, Waremme et Tirlemont.

8° Elle aura plus de voyageurs que dans la direction primitive, parce qu'elle traverse une zone plus habitée et plus riche (page 10 et 11).

9° Cette route d'Anvers à la Meuse et au centre de Liège et à Bruxelles coûtera 16,172,000, surcroît d'intérêt et d'entretien annuel 9 1/2 p. % 1,536,340 (1).

9° Cette route d'Anvers et Bruxelles à Liège et à Verviers, coûtera fr. 16,500,000 ; les dépenses annuelles pour intérêt et entretien s'élèveront à fr. 1,200,000.

Mais les personnes qui se laissent séduire par l'apparence, diront peut-être que les calculs des auteurs du Mémoire pourront bien être les meilleurs puisqu'ils promettent des bénéfices ; tandis que les miens les laissent en doute, je les prierai de remarquer qu'étant plus économique et atteignant mieux le but, il ne pourra pas manquer de saisir les dits bénéfices, s'ils se présentent ; tandis qu'il sera moins exposé puisque le capital engagé sera moindre.

(19) *Résumé de la première partie.*

(19)

Le port d'Anvers doit redevenir un port de haut commerce, et Ostende doit être mis à même de le remplacer et d'y suppléer, le cas échéant.

Une communication par l'intérieur plus économique que celle existante est nécessaire.

Un canal de la Meuse à la Prusse par notre territoire n'est point raisonnablement possible, un chemin de fer y convient mieux.

Entre Anvers et la Meuse un canal pourrait opérer les grands transports plus économiquement qu'un chemin de fer, mais il satisfèrait moins bien, à toutes espèces de transports, surtout celui des voyageurs, que le chemin de fer ; celui-ci doit être préféré.

A l'égard de l'économie supposée des canaux comparés aux chemins de fer, nous prions le lecteur, de revoir notre réplique pages 3 et 32 où nous avons mis en parallèle les véritables données du fret sur les deux genres de communication.

Deux tracés ont été étudiés d'Anvers à la Meuse, le premier mis en adjudication l'année dernière par Diest et Tongres, l'autre proposé au Mémoire par Malines, Louvain et le sud de Liège.

Le tracé primitif n'a été abandonné que pour favoriser les houillères du haut plateau de Liège.

La direction actuelle a été préférée au tracé primitif parce que de l'avis des chambres de commerce, des régences des villes et d'un conseil d'Ingénieurs ; la route par cette direction, traversant des localités plus industrielles est non-seulement la plus convenable sous le rapport commercial et politique ; la plus avantageuse à l'égard des trajets principaux ; mais encore la plus économique pour le commerce en péages et en frais de transport.

(1) La route d'Anvers à la Meuse et au centre de Liège coûtera p. 35.	fr.	13,685,000
Partie entre Malines et Bruxelles y compris la branche vers Lierre.		2,487,000
		<hr/>
Somme semblable		16,172,000
		<hr/>
L'intérêt des fonds à 7 p. %		1,132,040
Entretien et administration à 2 1/2 p. %		404,300
		<hr/>
Somme semblable		1,536,340

(1) Voyez réfutation, page 35.

Voyez page 25 et 35.

Le coût d'exécution du chemin de fer du Mémoire s'éleva à fr. 24,403,165, au lieu de fr. 16,500,000, après rectification.

L'entretien etc., etc., à fr. 2,212,418 au lieu de fr. 1,200,000. Les produits présumés au lieu de s'élever à 1,475,000 avec le tarif du Mémoire n'atteindront pas fr. 1,100,000.

La grande dépense à faire entre Louvain et Liège et la marche détournée et coûteuse du transit, rendent ce projet ruineux et contraire aux intérêts du pays.

Les charbons de Liège ne pourront être amenés à Anvers qu'à l'aide d'un sacrifice particulier, le transit en souffrira beaucoup.

Ce sacrifice à faire par la nation entière, au préjudice des districts houillers du Hainaut, des chauxfourniers et maîtres de carrières de Tournay, est injuste et impolitique.

Les charbons ne pouvant venir à Anvers par cette voie et le tarif des voyageurs étant au maximum, les produits raisonnablement réalisables ne peuvent atteindre la somme annuellement nécessaire pour couvrir les dépenses d'entretien, etc., et servir les intérêts du capital d'exécution.

Le tracé par Louvain et le sud de Liège est defectueux et ruineux, la préférence doit être donnée au tracé primitif qui remplit bien mieux et plus économiquement le but.

Le coût total du chemin de fer d'Anvers à Bruxelles et à la Meuse et Liège par Malines et la vallée du Demer sera de fr. 16,172,000, la somme d'intérêt, entretien, administration de 1,536,340.

Le chemin de fer doit être préféré à un canal entre la Meuse et Cologne par notre territoire.

Son tracé d'Anvers à la Meuse doit être dirigé par Malines, Diest, Tongres et la Meuse au-dessus de Visé, avec un embranchement dans Liège jusqu'au Pont des Arches.

De la Meuse à Cologne, il faut entrer immédiatement en pourparlers officiels avec la Cour de Berlin.

(20) Moyens de parvenir à l'exécution.

Ensuite des calculs raisonnés et appuyés sur l'expérience, que nous avons établis dans la première partie de ce Mémoire, il reste prouvé que si le Gouvernement pense devoir, comme mon opinion est, qu'il le doit, laisser passer sur ce chemin, le transit à un péage très-bas, même sans droits, en attendant la liaison au Rhin, on trouverait difficilement dans les produits

Les éclaircissements donnés dans cette réplique pages 12 et suivantes, convaincront enfin, nous l'espérons, M. l'Inspecteur, que ses objections portaient à faux.

Voyez ci-dessus pages 38 et 44.

Nous avons clairement prouvé page 46 de cette réplique, que le tarif moyen que nous proposons sur le passage des voyageurs, est un minimum, puisqu'en le comparant à l'octroi demandé par une société particulière on le trouve de 175 moins élevé.

La direction que nous avons proposée ne réclame l'imposition que d'un péage de 2 à 4 centimes suivant la nature des marchandises; la direction que M. l'Inspecteur recommande ci-contre, aurait besoin d'un tarif de 6 à 12 centimes, nonobstant un subside de 5 millions à fournir aux concessionnaires par l'État.

Le chemin en fer d'Anvers, de Bruxelles et d'Ostende vers Cologne, doit être dirigé par Malines, Louvain, Tirlemont, Waremmes, Liège, Chenée et Verriers.

Quand le Gouvernement prussien verra la Belgique travailler sérieusement à l'établissement d'une voie, dont l'usage serait du plus haut intérêt pour les provinces Rhénanes, la Cour de Berlin s'empressera, sans aucun doute, à offrir à notre Gouvernement tous les avantages de la réciprocité d'une voie semblable sur son territoire.

(20) Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre Mémoire, pages 90 et 93; dans notre brochure sur la question d'exécution, pages 27 et 35; et dans le cours de cette réplique, notamment à la page 47; le commerce intérieur des villes reliées par la nouvelle voie, suffira amplement à couvrir les capitaux d'établissement et les

de quoi couvrir les dépenses d'entretien et d'administration ainsi que les intérêts du capital d'exécution, plus une prime de gain.

Or, pour agir sagement en matières d'opérations industrielles, il faut trouver tous ces produits, si non, on tombe dans la plus grossière erreur, celle de chercher un bénéfice par un moyen annuellement plus dispendieux que le bénéfice même ; autant vaudrait acheter de l'argent au poids de l'or.

La route de transit, il faut le dire ne se présente pas, du moins aujourd'hui, avec des avantages tels qu'ils puissent la faire apparaître comme une bonne spéculation financière, on sait au contraire qu'il faut y faire des sacrifices.

Mais il est bien d'autres motifs que ceux des produits directs, qui rendent cette opération avantageuse à la nation.

D'abord comme nous l'avons démontré :

La prospérité nationale du port d'Anvers et subsidiairement d'Ostende ;

L'enchaînement des intérêts du commerce à notre indépendance politique ;

L'avantage de placer la Belgique sur la ligne des grandes relations et transports commerciaux, sur le chemin des voyageurs et des lumières qu'ils importent ; enfin de tout le mouvement ascensionnel de la civilisation et de l'industrie ;

La création d'un nouveau pays et d'une nouvelle population sur la ligne du chemin de fer ;

L'épargne pour le trésor de la route de fer projetée vers Diest ;

Tous les ouvrages généraux qui résultent pour le trésor d'un surcroît de prospérité.

Tous ces motifs doivent déterminer la nation à faire un sacrifice, mais ce sacrifice ne doit être fait que dans l'intérêt général, national, et non dans celui d'une localité, d'une branche d'industrie ; c'est dans cette distinction que se trouve la solution de la question financière de ce projet.

(21) Proposition d'emprunt garantie par l'État.

Les auteurs du projet ont conseillé de proposer aux chambres un projet d'emprunt de 18 millions pour l'exécution de la route de fer.

dépenses d'entretien de la route ; tout en laissant au commerce de transit, l'avantage d'un passage libre de droits, et sans cependant surcharger les péages ou le budget d'une prime de gain ou d'un subside en faveur de concessionnaires.

Avant de penser à créer un pays nouveau et une population nouvelle, il faut commencer par mettre les localités déjà peuplées et industrielles, à même de soutenir la concurrence de l'étranger : c'est en protégeant d'abord, et en améliorant de plus en plus ses principaux foyers commerciaux, que l'Angleterre a su donner aux produits de son industrie, le monde entier pour marché.

En abandonnant le tracé primitif par Diest, on raccourcit de près de 4 lieues la distance d'Anvers à Liège, et on épargne au trésor les embranchements sur Louvain, Tirlemont, Waremme, Verviers, etc.

Par le nouveau tracé la Nation obtient, sans aucun sacrifice, tous les avantages généraux qu'elle réclame.

(21) Nous n'avons point parlé d'un emprunt de 18 millions pour l'exécution de la route en fer ; mais bien de 16 millions et demi : l'excédant demandé aux chambres

pour dépenses d'exploitation est suffisamment motivé à la page 101 du Mémoire, par la considération « qu'afin » de rendre la route utile au public dès l'achèvement » de chaque section, et empêcher qu'avant l'établissement d'une concurrence suffisante des intérêts particuliers, ne vienne faire peser un monopole sur les premiers transports, ce qui arrêterait l'essor du mouvement commercial, et compromettrait la rentrée des recettes; il importait de maintenir en activité des moyens de transports capables d'assurer le service et de réduire le prix du fret à un taux raisonnable. L'emprunt supplémentaire autorisé à cet effet devant être spécialement couvert par les sommes payées pour le transport, et par la location ou la vente successive du matériel. »

Quoique les produits réalisables puissent s'élever à plus de 17 1/2 p. %, il ne faudra toutefois réaliser, que 7 1/2 p. % seulement (page 77 du Mémoire).

Nous avons démontré page 35 de cette réplique, que le tarif proposé ne nuit en rien ni à Namur, ni au Hainaut, ni à aucun autre district quelconque.

Les produits présumés au Mémoire n'ont jamais été regardés comme insuffisants par nous, le tableau des produits réalisables a été donné pour les raisons expliquées ci-dessus, page 49.

Nous avons démontré ci-dessus, page 49, que les assertions de notre contradicteur sont erronées.

Nous avons répondu aux objections ci-contre, page 9.

Deux objections se présentèrent immédiatement, la première, le chemin de fer produirait-il de quoi payer environ 10 p. % du capital nécessaire ?

La seconde, le tarif établi à l'avantage du district de Liège, est préjudiciable et ruineux aux districts de Namur, du Hainaut, appelés à donner leur part de cette dépense ou de la garantie demandée.

Apprécions la première objection : les produits présumés au Mémoire et qui y sont regardés comme suffisants, devinrent ensuite, pour les auteurs mêmes, trop maigres, et cela devait être nécessairement, car après avoir assuré que 16,500,000 fr. suffiraient, déjà et avant exécution on y ajoute un million et demi : ils firent donc paraître, pour y suppléer, le tableau approximatif des produits réalisables sur le chemin, dont nous avons parlé page 49.

Ce tableau est curieux en ce qu'au fond, comme nous l'avons déjà démontré, il faudrait que les transports sur le chemin, coûtassent plus que par les routes actuelles pour obtenir la réalisation annoncée.

Mais alors pas ou peu de transport et point de produits.

Dans ce tableau on ne tient aucun compte ni de la diminution du prix de transport sur les routes actuelles, pour les voyageurs et les marchandises par l'effet de la concurrence du chemin, ni des frais supplémentaires à ceux dudit chemin pour aller du magasin au domicile, du départ au domicile et magasin d'arrivée (*).

(*) Depuis l'ouverture de la navigation du canal de Charleroy le prix du transport par voitures de Marimont à Bruxelles est tombé des 273 au moins de ce qu'il était, une lieue sépare les bouillères du canal, les voitures continuent à marcher sur la route.

(*) Le nombre des voitures est considérablement diminué sur cette route, mais le prix du transport y est resté le même qu'autrefois.

Entre Bruxelles et Anvers et Louvain, le prix de transport sur le chemin de fer serait plus élevé de beaucoup qu'il ne l'est aujourd'hui sur les canaux.

Le fret y est calculé, au plus, aux deux tiers de ce qu'il coûtera.

Les houilles sont par trop singulièrement taxées, elles coûteraient venant de Liège beaucoup plus chers à Tirlemont qu'à Anvers; n'est-ce pas folie que de vouloir faire croire qu'on pourrait réaliser de pareils produits entre Louvain et Liège, à quoi bon promener cette route à travers toutes les difficultés de ce pays, pour ne lui faire aucun avantage?

Nous avons déjà vu qu'avec un droit de péage convenable, les houilles de Liège ne pourraient concourir avec celles du Hainaut sur le marché d'Anvers.

Les produits sur les voyageurs pour être réalisés exigent une augmentation sur le prix des diligences actuelles⁽²⁾.

(22) *Absence de tarif.*

Il est vrai que les auteurs du tableau diront que c'est le maximum des produits réalisables, mais qu'il ne serait pas besoin de le prendre, puisque les dépenses annuelles ne réclament point cette somme de 2,568,000 francs.

Mais, si on ramène la généralité du tarif de manière à donner 40 p. 100 au moins d'avantages sur le chemin de fer, ce qui est nécessaire pour obtenir les transports raisonnablement présumés; si réfléchissant au bas prix du fret sur les canaux et rivières entre Anvers, Bruxelles, Louvain et Malines; si on considère que l'obligation d'aller chercher le chemin assez loin empêchera beaucoup de voyageurs de s'en servir, surtout sur les petites distances; que les houilles ne peuvent arriver à Anvers ni être menées à Tirlemont et Waremme qu'en raison de la distance, on restera convaincu que les produits vraiment réalisables de ce tableau ne monteront point à 1,460,000 fr. tandis que nous avons prouvé page 14 que la dépense annuelle devait s'élever à 2,212,418 fr.

Ce tableau trahissant toujours l'idée de favoriser les districts houillers de Liège aux dépens du Hainaut, sur le marché d'Anvers où il n'a jamais expédié, les deux objections ci-dessus restent entières et elles ont même acquis plus de force.

Nos prix sont plus élevés que sur les canaux, mais non pas de beaucoup; ceux demandés par la Compagnie particulière le sont 4 à 5 fois d'avantage.

Les détails donnés sur le véritable coût du fret, répondent à cette allégation (page 41.)

Voyez à cet égard page 44.

Idem page 47.

(22) D'après la base moyenne de 4 centimes par tonneau et par kilomètre proposée dans notre Mémoire, l'économie sera non de 40, mais de plus de 60 p. 100 sur les frais actuels de transport. Cependant notre contradicteur trouve encore ce tarif trop élevé..... Il faut donc qu'il y ait contradiction ou confusion dans ses idées, puisque, d'une part, dans son projet de route entre Anvers et Bruxelles les prix qu'il propose, sont plus élevés que ceux d'aujourd'hui; et dans son projet de Malines à Liège par Diest, qu'il regarde comme excessivement avantageux au commerce, ses prix seraient encore plus forts que ceux que nous avons portés au tableau fantasmagorique des péages réalisables, et dont il a lui-même reconnu la monstruosité; il est essentiel de faire observer que pour obtenir cette prétendue modération de tarif, notre contradicteur exige, comme on le verra tout-à-l'heure, un subside de 5 millions sans lequel, dit-il, les concessionnaires qu'il propose, ne seraient pas à même de faire jouir le commerce des avantages annoncés.

(2) On ne verra plus jamais quoiqu'en disent les auteurs du Mémoire, le prix des diligences de Bruxelles à Liège de 11 à 13 francs et de celles d'Anvers de 4 à 5 francs.

(1) Il est à désirer que ces prix diminuent, mais si la route nouvelle était donnée en concession, le taux marqué ci-contre serait bientôt rétabli, et la concurrence à jamais anéantie.

Il est vrai qu'aucun tarif n'est présenté et qu'il restera aux chambres à le déterminer par la suite.

Je ne conçois pas comment et pourquoi les auteurs du Mémoire reculent vis-à-vis le tarif ; mais pour le pays , pour le transit , pour le commerce , la fixation du tarif est tout ; le chemin de fer n'est que l'outil ; c'est la vitesse , le tarif qui sont les avantages.

La loi présentée reste de cette manière sans motifs.

Le motif d'un prêt pour le prêteur c'est l'intérêt qu'il en retirera , ainsi on dit à la nation prêtez-moi 18 millions et on ne lui dit pas ce qu'elle aura en échange ;

A défaut de réalités les intéressés imaginent un tarif qui fera naître des divisions entre les provinces , qui fera crier les Flandres contre la faveur accordée ; Bruxelles et Louvain se plaindront parce qu'on détruira ainsi la navigation de leurs canaux et avec ce tarif on n'arrivera pas à donner 2 à 3 p. % aux prêteurs.

Au milieu de toutes ces difficultés , je ne puis concevoir d'abord comment on s'attache à ce malencontreux tracé, lorsqu'on pourrait éviter la plupart des objections en construisant le chemin sur la direction primitivement adoptée , et qui est préférable sous tous les rapports.

(23) *Chemin de fer par la vallée du Demer , seul exécutable.*

C'est le lieu ici de déclarer que mon avis est : que le chemin de fer soit exécuté d'Anvers à Malines et à la Meuse en passant par Diest et Tongres avec un prolongement jusqu'au centre de Liège.

Il doit s'arrêter à la Meuse comme chemin de transit , j'ai déjà fait voir qu'il y aurait aussi peu de raison que de prudence d'aller au-delà , avant de s'être entendu avec la Prusse et pour le point d'arrivée à sa frontière et pour le tarif.

Le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles et à la Meuse avec un prolongement jusqu'au centre de Liège coûtera comme nous l'avons démontré page 48 fr. 16,172,000

Intérêt du capital d'exécution à 7 p. %	1,132,040
Somme d'entretien , administration , perception 2 1/2 p. %	404,300
Dépense annuelle à couvrir	1,536,340

Nous n'avons point reculé à l'égard du tarif ; nous avons abordé cette question avec franchise , en démontrant qu'un péage moyen de 2 centimes sur les houilles et de 4 centimes sur les marchandises et les voyageurs pouvait raisonnablement couvrir toutes les dépenses de l'entreprise. Là , devait s'arrêter notre tâche : c'est à la législature qu'il appartient seul de fixer le taux des péages dans l'intérêt général , tout en conciliant les intérêts des diverses localités.

La fixation du tarif et ses modifications successives par la Représentation Nationale , nous semble un des plus puissants motifs à l'appui de la loi proposée.

Il ne s'agit point de forcer la nation à *prêter* 18 millions ; mais bien d'*emprunter* pour la Nation , au taux de 5 p. % le capital nécessaire à la construction d'une route nationale.

Tout-à-l'heure notre contradicteur attaquait le projet parce qu'on laissait aux Chambres à fixer les tarifs ; maintenant il combat un tarif qui n'existe pas encore , mais qu'il trouve cependant trop modique et trop élevé tout à-la-fois.

Il n'est point d'exemple de communications nouvelles dont le choix du tracé n'ait suscité de vives objections : la route de Liverpool encore en projet , fut aussi appelée une entreprise malencontreuse par l'intérêt froissé des propriétaires des canaux du voisinage.

(23)

Afin d'éviter des redites , nous nous bornerons à citer les pages de cette réplique où nous croyons avoir suffisamment combattu les assertions ci-contre ;

Page 4.

Page 48.

Page 48.

Le fret à meilleur marché que sur l'autre tracé pourra s'élever pour le produit chargé en masse et marchant à volonté à 3 1/2 c^s et à 4 et 5 centimes pour les autres marchandises.

Voyez page 41 quant au coût véritable; et observons que tout en annonçant ici que le fret par la route du Demer ne coûtera que 3 1/2, 4 à 5 centimes, ce fret est porté en compte au tableau qui va suivre pour 5, 6, 8 et jusqu'à 14 centimes. Remarquons en même temps que dans leur projet de route de Bruxelles à Anvers, à vitesse rapide et départs à heure fixe, les demandeurs en concession n'évaluent ce fret qu'à raison de 2 cents ou 4 1/4 centimes.

Sur cette direction, sans chercher à exagérer les produits, j'en forme le tableau suivant, tiré en grande partie de celui des auteurs du Mémoire.

Dans la recherche de ce produit nous avons supposé un tarif pour droit de passage et un tarif où le transport se trouve compris, mais sans exclure la concurrence; il est facile de sentir qu'en combinant la construction et l'exploitation du chemin, l'entreprise se présente sous un point de vue plus favorable.

Nous avons établi quatre catégories des marchandises: Celles pondéreuses et en masse comme charbon, chaux, pavés.

Celles pondéreuses en caisses ou ballots de roulage. Celles volumineuses et susceptibles de s'avarier, telles que coton, laines, vin, esprit, etc.

Celles dites de diligences, en ballots séparés, paquets, objets à la pièce.

Ces diverses espèces de marchandises se transportent aujourd'hui aux prix différents suivants :

	par tonneau et par lieue de 5,000 m.
Le charbon, les pavés à	fr. 1,00
Marchandises de roulage	{ pondéreuses. 1,10 à 1,20
	{ volumineuses et suscep- } 1,30 à 1,40
Marchandises dites de diligences	3,00 à 3,50

Remarquons que les prix rapportés ci-contre comme valeur actuelle des transports et équivalent par kilomètre à 20, 23, 27, 60 et 70 centimes;.... Et lorsque nous demandons sur la route nouvelle pour prix moyen 4 à 7 centimes droits et hallage par tonneau et par kilomètre, notre contradicteur s'écrie: « C'est beaucoup trop cher, c'est plus que par les routes actuelles, et ainsi pas ou peu de transports et point de produits à obtenir sur la route projetée par Louvain et le plateau houillier. »

TABLEAU des produits présumés sur les Chemins de Fer entre Bruxelles et Anvers, Malines et Liège par la Vallée du Demer, d'après les prix de péages qui y sont proposés.

DESIGNATION DES OBJETS.	QUANTITÉS DE MARCHANDISES DE			DISTANCES.	DROIT PAR TONNEAU SUR TOUTE LA DISTANCE: MARCHANDISES DE			PRIX DE TRANSPORT SUR LE CHEMIN DE FER: MARCHANDISES DE			PRODUITS	
	Roulage				Roulage			Roulage				
	Pondéreuses.	Volumineuses et susceptibles de s'avarier.	Diligence.		Pondéreuses.	Volumineuses et susceptibles de s'avarier.	Diligence.	Pondéreuses.	Volumineuses et susceptibles de s'avarier.	Diligence.		
HOUILLE ET CHAUX.												
<i>Expéditions de Liège:</i>												
Vers Visé, Tongres, Hasselt et Diest	20,000 ^t			35	fr. c.			fr. c.			fr.	
					1,75			3,50			35,000	
<i>Expéditions de Malines:</i>												
Vers Arschoot, Diest, la Campine	10,000			20		1,00		2,00			10,000	
<i>Expéditions de Bruxelles:</i>												
En temps d'interruption du canal et les gelées.	10,000			30		1,50		3,00			15,000	
MARCHANDISES.												
<i>Expéditions d'Anvers:</i>												
Vers Liège, Verviers, la Vesdre, Stavelot	30,000	3,000	1,000	135	fr. c.	8,10	10,80	18,90	16,20	21,60	37,80	294,300
— Bruxelles et le Hainaut	14,500	2,000	1,500	46	2,76	3,68	6,44	5,52	7,36	12,88	57,040	
— Malines, Vilvorde	2,000	200	"	26	1,56	2,08	3,64	3,12	4,16	7,28	3,536	
— Diest, Hasselt, la Campine	3,000	200	"	55	3,30	4,40	7,70	6,60	8,80	15,40	10,780	
<i>Importations à Anvers:</i>												
Provenant de Liège, Arschoot, Verviers	20,000	2,000	1,000	135	8,10	10,80	18,90	16,20	21,60	37,80	202,500	
— Bruxelles et du Hainaut	6,000	2,000	2,100	46	2,76	3,68	6,44	5,52	7,36	12,88	37,444	
— Malines, Diest et la Campine	3,000	200	50	40	2,40	3,20	5,60	4,80	6,40	11,20	8,120	
— Hasselt, Tongres, Maestricht, Venlo	200	"	"	80	4,80	6,40	11,20	9,60	12,80	22,40	960	
<i>Expéditions de Bruxelles:</i>												
Vers Liège, Verviers, etc.	6,000	600	1,500	134	8,04	10,72	18,76	16,08	21,44	37,52	82,812	
— Malines, Vilvorde, Diest, la Campine	5,000	500	100	30	1,80	2,40	4,20	3,60	4,80	8,40	10,620	
— Tongres, Hasselt, Maestricht, Venlo	2,000	200	100	80	4,80	6,40	11,20	9,60	12,80	22,40	12,000	
<i>Importations à Bruxelles:</i>												
Provenant de Liège, Limbourg, Vallée de la Vesdre	4,000	400	1,200	134	8,04	10,72	18,76	16,08	21,44	37,52	58,960	
— Malines, Vilvorde, Diest la Campine	2,000	200	100	30	1,80	2,40	4,20	3,60	4,80	8,40	4,500	
— Tongres, Hasselt, Maestricht, Venlo	1,000	100	50	80	4,80	6,40	11,20	9,60	12,80	22,40	6,000	
<i>Expéditions de Liège:</i>												
Sur Tongres, Hasselt, Diest, Maestricht	2,000	200	100	40	2,40	3,20	5,60	4,80	6,40	11,20	6,000	
<i>Importations à Liège.</i>												
Provent de Tongres, Hasselt, Diest, Maestricht.	2,000	200	50	40	2,40	3,20	5,60	4,80	6,40	11,20	5,720	
VOYAGEURS.												
Entre Anvers et Malines	108,000			23	fr. c.	0,805					86,940	
— Malines et Bruxelles	112,000			22	0,77						86,240	
— Malines et Diest	50,000			50	1,75						87,500	
— Diest et Tongres	35,000			35	1,225						42,875	
— Tongres et Liège	40,000			40	1,40						56,000	
— Betail, poisson frais, etc., etc.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	35,000	
Marchandises du transit au quart des droits de passage	20,000	20,000	"	120	1,80	2,40	"	"	"	"	84,000	

Diminution sur les produits par la réduction des droits sur les marchandises du transit.

Total général des produits fr. 1,339,847

252,000

1,591,847

Pour faire apprécier à leur juste valeur les allégations de notre contradicteur, nous ne pouvons qu'engager le lecteur à comparer article par article, le tableau ci-contre qu'on offre comme un modèle d'économie et de justice distributive, avec ceux que nous avons donnés 1° au Mémoire pages 87, 89 et 92, basés sur les péages de 2 et 4 centimes que nous croyons convenables; 2° dans la brochure, page 25, avec celui des produits réalisables à la rigueur. — Nous nous bornerons ici à quelques observations et comparaisons générales :

Au prix proposé ci-contre il en coûterait davantage par la route en fer, que de Liège à Visé par la Meuse en descente, et que de Liège à Tongres par la chaussée actuelle qui est moitié moins longue que la route en fer. Il semble que le prix ait été combiné de manière à faire du marché de Diest, les colonnes d'Hercule des charbonnages de Liège. Voyez au surplus page 12, 43 et 44 de cette réplique.

Pourquoi, alors même que les canaux, y compris celui de Charleroy, sont gelés, pourquoi faut-il que la houille s'expédie exclusivement de Bruxelles?

Il est digne de remarque que M. l'Inspecteur, en supposant que les charbonnages de Charleroy fournissent 20,000 tonneaux sur la route de Liège, ne daigne admettre en produits semblables de cette ville, qu'un tonnage égal de 20,000 tonn.

La distance d'Anvers à Liège, dans le projet de M. l'Inspecteur n'est point de 135 kilomètres mais bien de 139; d'où les prix qu'il propose à 6, 8 et 14 centimes de droits par kilomètre, ou 12, 16 et 28 centimes pour droits et transports compris, au lieu de s'élever pour toute la distance à fr. 16-20; 21-60; 37-80 ci-contre, doivent être augmentés jusqu'à fr. 16-68; 22-24; et 38-92. — Le tableau des produits réalisables dont les prix ont paru monstrueux à M. l'Inspecteur, ne sont que de 20 francs pour prix moyen du transport d'Anvers à Liège et jusqu'à Verviers. Le même tableau donnait pour prix moyen entre Anvers et Bruxelles 4 francs tout compris. Dans son projet pour la compagnie particulière, M. l'Inspecteur demandait fr. 8-40 à 16-80, pour ce qu'il porte ci-contre de fr. 5-52 à 12-88.

Les remarques qui précèdent sont également applicables aux prix proposés ci-contre pour la distance de Bruxelles à Liège.

Nous ne concevons pas pourquoi notre contradicteur recule vis-à-vis l'insertion du prix de transport (droits et hallage) à l'égard des voyageurs.

Il ne porte ici qu'un droit de fr. 1-57 par personne entre Anvers et Bruxelles; on se rappelle que dans son projet pour la compagnie particulière qui demande fr. 3-17 (fl. 1-50) pour prix moyen du transport d'Anvers à Bruxelles (prix dans lequel le fret n'entre que pour 2 cents par tonneau), le péage par voyageur s'élève à fr. 2-75. — Il y a contradiction évidente.

D'après nos propositions le transit n'ayant pas été compté dans les revenus, il se trouvait libre de tout droit quelconque, sans exiger le moindre sacrifice de la part de la nation; les péages de 2 et 4 centimes sur le seul commerce intérieur étant suffisant pour couvrir toutes les dépenses.

On reconnaît immédiatement qu'il est convenable et juste de taxer différemment ces diverses marchandises, comme l'ont fait les Anglais, et non pas comme l'ont fait les auteurs du Mémoire.

Le charbon n'est plus coté dans cette proposition de tarif, à 2 centimes de droit par tonneau et par kilomètre, aux dépens du budget, et de la bonne harmonie entre les provinces; mais à 5 centimes qui n'est encore que la moitié de ce que les mêmes auteurs du Mémoire proposaient l'année dernière; à ce prix le charbon marchera sur le chemin de fer à la moitié du prix actuel.

Pour les autres marchandises nous avons pris pour règle de ne pas admettre de prix qui n'apporterait point 60 p. % de rabais sur ceux actuels.

Les produits d'après le présent tarif s'élèvent à 1,339,847 fr. tandis que nous avons vu que le revenu annuel devait être de 1,536,340 fr.

En calculant au Mémoire les revenus de la route projetée sur une moyenne générale de 2 à 4 centimes, nous n'avons point prétendu établir un droit invariable sans distinction de la nature ou pesanteur spécifique des marchandises ou du degré de célérité que leur transport réclame: il est clair que des valeurs de 3 à 4 francs le tonneau, ne peuvent être soumises au même péage que celles de 300 ou 1000 francs ou plus; nous n'avons point voulu nous arrêter à ce détail oiseux. Si notre contradicteur avait lu notre Mémoire, notamment les pages 77 et 93, il aurait pu s'abstenir de la critique ci-contre.

Suivant nos propositions, les houilles passaient sur la nouvelle route en payant 2 centimes, et n'avait besoin à cet effet d'aucun secours du budget; ici au contraire, ce n'est qu'à l'aide d'un subside annuel de 252,000 fr., aux dépens du budget qu'on daigne leur permettre le passage, moyennant péage de 5 centimes!.....

La conservation de la bonne harmonie entre les provinces, exige-t-elle nécessairement que les produits de Liège ne puissent se servir d'une nouvelle voie qu'en la payant 5 centimes par kilomètre; tandis que les produits du Hainaut jouissent des communications que l'État leur a fait ouvrir, en ne payant que 1/4, 1/2, 1 ou 3 centimes au plus? (1).

Après n'avoir accordé à l'égard des houilles qu'un rabais de 50 p. % au plus, pourquoi favoriser de 60 p. % au moins, toutes les autres marchandises? les motifs de cette préférence sont-ils bien raisonnables?

Dans tous les cas, les réductions promises sont loin d'être réelles: en effet, les prix proposés par M. l'Inspecteur, dépassent de beaucoup, ceux qu'il a si amèrement critiqués, en rendant compte à sa manière de notre tableau des produits réalisables, où l'on accordait toutefois au commerce une économie de 20 à 25 p. %.

Nous rappellerons que d'après nos tarifs beaucoup moins élevés que ceux de M. l'Inspecteur, les revenus par la nouvelle direction, étaient amplement suffisants pour couvrir les dépenses.

(1) Les houilles du Flénu pour arriver sur les marchés de Tournai, Audenaerde, Gand, Anvers, etc., ne sont taxées; savoir:

Sur le canal de Mons à Condé qu'à. 1/4 centimes.

— de Pommerœul à Antoing. 2 1/2 id.

Sur l'Escaut (qu'on propose d'améliorer encore). 1/4 id.

Les houilles de Charleroi parviennent sur les marchés d'Anvers, Malines, Termonde, Gand, Louvain et Diest en ne payant que:

Sur le canal de Charleroi à Bruxelles 4 centimes.

— de Bruxelles à Willebroeck 1 1/3 id.

— de Malines à Louvain. 1 id.

Sur l'Escaut inférieure 0 id.

Sur le Demer. 1/2 id.

Ce revenu, où nous n'avons point fait entrer les marchandises de transit, s'augmenterait de 252,000 francs, la route supposée faite et la perception entière des droits ayant lieu sur cette catégorie de marchandises, le revenu total serait alors de 1,591,847 fr. et couvrirait les 9 1/2 p. 0/0 cherchés.

Mais il est de nécessité absolue de laisser passer le transit quitte de droits, sinon pour l'entretien, du moins jusqu'à ce que la route soit prolongée jusqu'à Cologne et qu'il sera reconnu que ce commerce peut supporter le tout ou partie desdits droits.

(25) *Rachat de la réduction des droits de transit.*

Ainsi ma proposition sera d'acquiescer des concessionnaires futurs, le droit de laisser passer les marchandises du transit au simple taux de l'entretien, que nous estimons au quart du droit, au prix d'un capital représentant la perte dans le revenu produit par la faculté donnée aux marchandises du transit de passer sans droits.

Cette faculté accordée aux marchandises de transit est non seulement relative à la route d'Anvers à Cologne, mais aussi d'Ostende à Cologne, de Malines à la frontière de France.

Le revenu de 1,339,847 francs n'étant pas suffisant pour payer 9 1/2 p. 0/0 du capital d'exécution ou 1,539,340 fr. il est nécessaire, si on veut que cette route soit immédiatement entreprise, qu'un sacrifice soit fait, soit annuellement soit de suite, jusqu'à ce que le développement d'industrie et de commerce que la route créera en ait augmenté le produit.

Or, le transit, comme nous venons de le dire, devant passer immédiatement sans droit, le rachat de cette faveur produira un capital qui attirera des compagnies concurrentes à l'adjudication.

On verra plus loin ma proposition d'exécution, je pense qu'elle satisfera à toutes les exigences.

Dans le revenu de 1,475,000 francs qu'on obtient suivant notre direction au moyen d'un péage de 2 et 4 centimes, les marchandises du transit ne contribuent aucunement; dans le revenu indiqué ci-contre lesdites marchandises sont au contraire soumises au péage de 1 1/2 à 2 centimes par kilomètre, nonobstant le subside considérable à charge du trésor, sous prétexte de favoriser le transit.

Voyez à cet égard, page 90 du Mémoire et page 36 de la brochure.

(25)

Dans le cas où la route serait abandonnée à l'intérêt particulier, serait-il bien prudent, bien raisonnable, serait-il réellement avantageux au transit, de payer à l'avance à des concessionnaires, la faculté d'embarasser leur route plus tard sans acquiescer de droits? de capitaliser maintenant un péage dont le taux et la valeur sont encore indéterminés, et de convertir aujourd'hui en millions effectifs dans les mains de spéculateurs quelques centimes éventuels que l'augmentation du mouvement commercial aurait pu par la suite faire réduire?..... Dût la route être faite en concession, nous pensons qu'il est plus dans l'intérêt du trésor, comme plus avantageux sous tous les rapports au commerce de transit, de rembourser directement par un drawback à la frontière les sommes jugées nécessaires, pour avantager ou maintenir le transit.

Le moyen que nous indiquons, est non-seulement applicable à la route en fer d'Allemagne ou autre, mais aux chaussées, aux canaux existans; et peut être mis en pratique dès aujourd'hui, sans avoir besoin d'entrer en arrangement à cet égard avec des concessionnaires quelconques. Une somme de 252,000 fr., par exemple, employée dès à présent en drawback sur les expéditions d'Anvers vers Cologne et le Rhin supérieur, serait déjà d'un très-grand avantage, en compensant une partie des frais du roulage actuel et en maintenant ainsi les relations existantes.

(26) *Doit-on exécuter le chemin de fer sur les fonds du budget ou la garantie de la Nation.*

Je ne puis conseiller au Gouvernement l'exécution du projet sur les fonds d'un emprunt garanti par la nation, je l'offrirais publiquement à la spéculation particulière avec des conditions garantissant tous les intérêts.

Ici vient se poser tout naturellement la question de savoir, s'il est d'une bonne administration de faire exécuter des travaux publics, *industriels et commerciaux*, sur les fonds du budget ou la garantie de la nation ?

Oui, si le résultat sert l'industrie générale et commune du royaume, si l'intérêt d'exécution est tout national; celui du transit par exemple, personne ne le contestera.

Mais s'il s'agit d'une voie pour faciliter les transports dans une partie du royaume, pour amener sur un marché commun les produits d'une localité, pour donner des avantages particuliers à une industrie, à un genre d'exploitation, non.

Dans un pays bien administré, le développement des parties riches, industrielles, heureuses, ne réclame du Gouvernement que des mesures d'ordre et de justice; s'il pouvait devoir une protection spéciale, ce ne serait qu'aux districts pauvres et où l'industrie agricole et commerciale se développe péniblement; ainsi il serait plus rationnel de protéger le chemin de fer par la Campine pauvre et sans commerce, au moyen du budget, que les riches houillères de Liège: la pensée de charger le trésor de la garantie d'un emprunt, qui deviendrait nécessairement très-onéreux à la nation par ses suites fatales, pour protéger le commerce d'une partie du pays si riche, n'est pas selon moi réfléchi.

Il est facile de prouver que cette protection donnée à une localité, à une spécialité commerciale, est une faute en économie politique, dans un pays de concurrence comme le nôtre, capable d'arrêter l'industrie en refoulant dans la bourse des particuliers leurs capitaux qui craindront de se compromettre contre ceux du budget; il n'y a plus de sûreté pour aucune spéculation quand il y a un autre régulateur des prix que le besoin et la faculté de la production.

(26) Nous croyons avoir suffisamment démontré dans notre brochure, sur la question d'exécution (page 16 et 17) qu'il serait de toute impossibilité d'établir des conditions telles que les intérêts généraux soient garantis, lorsqu'on les confie à la spéculation particulière.

La création ou l'amélioration des voies publiques sert à la fois l'intérêt général et local: on ne saurait concevoir un ouvrage national, dont le résultat n'affecte plus au moins directement, quelque localité particulière, et dont l'exécution n'accorde certains avantages, ou préjudices, à tel ou tel genre d'industrie ou d'exploitation; de même, tout ouvrage qui améliore telle ou telle partie du Royaume concourt à la prospérité générale. Partant de ce principe, nous croyons qu'on ne peut résoudre la question dont il s'agit, qu'en reconnaissant que l'administration, gardienne de la fortune publique, doit entreprendre les constructions utiles à chaque localité, mais qu'elle ne doit compromettre les capitaux de la Nation que dans les entreprises positives dont les avantages sont patents.

Si l'exécution d'un chemin de fer à travers un pays pauvre, est capable de donner au Royaume une province prospère de plus, l'État doit entreprendre ce travail sans balancer; de même si par son crédit et sans exposer le trésor, il peut rendre plus florissante encore une localité ou une province déjà riche, l'État ne peut y refuser le secours de son crédit.

Le Gouvernement précédent a, ce nous semble, agi avec sagesse, en accordant son crédit pour faciliter l'exécution de grands travaux; du canal de Charleroi, par exemple, à l'occasion duquel il a fait une avance de 4 millions de florins à l'intérêt de 4 1/2 p. %, alors que les capitaux, vivement recherchés par l'industrie, étaient fort chers; on se rappelle que le complément de cette avance a été fourni depuis la révolution, aux dépens du budget de l'État, pour près d'un million de florins.

Peut-être le Gouvernement aurait-il, avec plus de prudence, obtenu le résultat cherché, en accordant simplement sa garantie pour le paiement de l'intérêt des fonds nécessaires; quoiqu'il en soit, il parvint à ouvrir une communication économique pour une partie du Royaume: il a bien fait.

Si, à l'aide du budget ou de la garantie de la nation, on pouvait faire hausser ou baisser le prix de telle ou de telle branche de commerce, il n'y aurait plus de sûreté pour les fortunes;

On ne peut pas plus, par ce moyen, faire chasser du marché d'Anvers le charbon de Charleroy pour y faire arriver celui de Liège, qu'on ne peut faire appréhender au corps un charbonnier de Charleroy, parce que dans son commerce il gênerait le charbonnier de Liège;

La constitution garantit l'une et l'autre liberté.

En Angleterre, pays dont nous nous rapprochons le plus par l'industrie, cette pensée ne saurait venir au Gouvernement qui d'ailleurs ne pourrait la mettre en pratique. Le Gouvernement anglais a quelquefois prêté des sommes à des compagnies, dans des momens de détresse avec des garanties;

Il a aussi exécuté de grands ouvrages que la spéculation ne voulait pas entreprendre :

Il a fait dans des circonstances particulières le Break-Water de Plymouth, ouvrage militaire ;

Le Pont de la Menai, ouvrage gigantesque, tout de luxe;

Le canal Calédonien, exécuté dans un moment difficile, avec un but politique;

La grande route de Dublin, mais cette route avait ses barrières, l'amélioration était de luxe ;

L'Angleterre, maîtresse du commerce du monde, peut sans doute se donner ce superflu. Mais il ne faut pas comme l'ont fait les auteurs du Mémoire, présenter ces ouvrages comme une preuve que l'Angleterre s'écarte quelquefois du système de concession en ouvrages publics, industriels et commerciaux.

Sans aucun doute, l'exécution d'un beau pont, sur une grande route du royaume, sur les fonds du trésor, n'éprouverait point d'opposition.

Mais que le Gouvernement anglais aille au Parlement proposer l'exécution d'un chemin de fer, aux frais de l'État, du Staffordshire à Loudres, pour y amener les charbons de ce

Maintenant s'il reste prouvé que la garantie demandée à la Nation pour l'emprunt nécessaire à l'établissement de la route de transit, peut en même temps être utile à telle autre partie du Royaume, l'État doit donner cette garantie, d'autant plus qu'elle n'est que fictive.

Sans doute il n'y aurait plus sûreté pour les fortunes, si l'État, après avoir aidé de son crédit telle localité, au point d'exclure des principaux marchés les produits de telle autre localité, refusait à celle-ci la même assistance.

On ne peut pas plus, par ce déni de justice, empêcher la rentrée, aux marchés de Louvain, de Malines, de Diest, d'Anvers et de Hollande, des produits de Liège, qui y parvenaient de temps immémorial, pour y laisser arriver seuls, les charbons de Charleroi;

La constitution belge, ni la loi fondamentale des Pays-Bas, n'ont consacré de semblables privilèges.

Si le Gouvernement anglais prête quelquefois des fonds à des Compagnies pour des entreprises particulières (c'est-à-dire des entreprises qui font du bien aux uns et du tort aux autres) à plus forte raison, il ne refuserait pas sa garantie dans un emprunt pour l'établissement d'un ouvrage d'utilité publique, ne faisant tort à personne et étant d'un intérêt national pour tous.

Les travaux exécutés directement par le Gouvernement anglais ne furent jamais offerts à la spéculation particulière :

Car en Angleterre, ainsi que nous l'avons fait remarquer, page 97 du Mémoire, l'État se charge exclusivement de l'exécution et conserve exclusivement l'administration de tous les travaux de haute importance; si ces ouvrages sont moins nombreux proportionnellement dans la Grande-Bretagne que dans les royaumes du continent, c'est la constitution topographique du pays plutôt que la constitution politique qui en est cause.

La route d'Anvers aux frontières d'Allemagne, en Angleterre, serait exécutée, de même que le Break-water de Plymouth, la route de Dublin, le canal Calédonien, etc., pour le compte et sous la direction spéciale du Parlement, non pour un vain luxe, mais par une nécessité toute nationale.

Le système du Gouvernement anglais, dont nous venons d'exposer les principes en matière de travaux publics, rend impossible le cas supposé ci-contre par

comté et en chasser ceux de Newcastle au moyen d'un péage de 2 centimes par tonneau et par kilomètre; on verra si le bill a les honneurs de la première lecture, il sera repoussé comme attentatoire à la propriété.

notre contradicteur : jamais il ne sera proposé au Parlement de ruiner Newcastle pour faire la fortune de Stafford; mais si un ouvrage d'intérêt national (tel qu'une route en fer qui serait jugée indispensable pour soutenir le commerce maritime de cet empire) contrariait toutefois dans son établissement quelques intérêts personnels de concessionnaires déjà établis, quelques intérêts d'exploitations, etc., la proposition d'entreprendre cet ouvrage n'en serait pas moins bien accueillie au Parlement, quand même des localités ou des exploitations particulières, pourraient en retirer des avantages; au reste, le Parlement se réservant le droit de modifier les tarifs de péages, il est sûr de maintenir toujours, entre les localités intéressées, l'équilibre que l'intérêt général réclame.

D'ailleurs, l'exemple discuté ci-contre est tout-à-fait oiseux dans la question qui nous occupe, et où il ne s'agit point d'exécuter la route en fer aux frais de l'État, pour amener sur le marché d'Anvers ou exclure de ce marché, les produits de tel ou tel charbonnage.

Les auteurs du Mémoire croient justifier la pensée de favoriser les charbons de Liège par un très-faible droit, en avançant que le Gouvernement a tout fait pour le Hainaut, et rien pour Liège; que le Gouvernement a gratifié la première de ces provinces de six grands canaux.

Mais le Gouvernement sait très bien que cette assertion n'est point exacte.

Les canaux de St.-Quentin et de Mons à Condé, ont été exécutés sur des fonds faits par les départements intéressés.

Ceux de Pommerœul à Antoing, de Charleroy à Bruxelles, de Terneuse et la canalisation de la Sambre, au moyen de droits très-élevés avec des concessions à courts termes.

Ainsi le commerce du Hainaut paie ces communications par eau.

Les auteurs paraissent oublier que le canal de Bois-le-Duc à Maestricht fait dans l'intérêt de la province de Liège, a été en partie payé par l'état, c'est donc là qu'est la faveur.

On a voulu faire voir la réduction des droits sur deux canaux du Hainaut comme une nouvelle faveur, mais ce n'était que le redressement d'un grief, une justice rendue; on payait trop, tandis qu'au canal de Bois-le-Duc à Maestricht, le roi Guillaume a aussi réduit les droits, mais par le motif que le commerce ne pouvait les payer.

Nous n'avons pas avancé pour justifier nos propositions de tarifs à l'égard des houilles, que le Gouvernement avait tout fait pour le Hainaut et rien pour Liège : Nous avons dit, page 84 du Mémoire, « qu'en considération des nombreux débouchés existants aujourd'hui » pour les charbonnages du Hainaut; de l'étendue considérable de leurs marchés, en Brabant, à Namur, dans les Flandres et surtout, vers la France; et en considération des moyens de transports économiques qui leur ont été ouverts en grande partie aux frais de l'État; nous pensions que les charbonnages de Liège avaient droit à semblable faveur à l'occasion de la nouvelle route. » Nous croyons inutile de répéter ici que c'est réellement en grande partie aux frais de l'État que les charbonnages du Hainaut jouissent aujourd'hui de leurs nombreuses communications : n'est-ce point l'État qui a fait l'avance de fonds nécessaires pour retirer des mains d'un concessionnaire le canal d'Antoing (1); n'est-ce point grâce à ce rachat que les droits sans doute trop élevés d'abord sur ce canal, ont été réduits à un taux insuffisant aujourd'hui pour couvrir au trésor les intérêts de cette avance ?

(1) Le canal de Pommerœul à Antoing a été acquis par le Gouvernement ensuite d'un arrêté Royal du 9 juin 1828 n° 106, pour la somme de francs 7,319,569 (fl. 3,458,500) payable à divers termes; cette somme a été acquittée par le précédent gouvernement à l'exception de 200,000 florins qui ont été payés par le Gouvernement actuel. Un arrêté du Gouvernement provisoire du 9 janvier 1831 a réduit les droits de navigation à la moitié du taux primitif de la concession.

N'est-ce point l'État qui a exposé les capitaux nécessaires pour l'entreprise du canal de Charleroi, et qui aujourd'hui, en faveur des charbonnages de ce district renonce pour le moment à rentrer dans ses avances? N'est-ce point le budget de l'État qui a supporté et qui supportera les indemnités réclamées à l'occasion du canal de Terneuse et de la canalisation de la Sambre?

Sans doute les péages primitifs étaient très-élevés sur ces canaux par suite d'un amortissement désiré à court terme, mais ce grief a été bientôt redressé; et il n'est pas moins vrai que le Hainaut jouit maintenant de communications économiques vers les principaux marchés de la Belgique, de la France et de la Hollande, lesquelles n'ont pu être établies ou complétées qu'au moyen d'avances de fonds sur les budgets de l'État.

On parle du canal de Bois-le-Duc à Maestricht, comme d'une faveur spéciale accordée aux charbonnages de Liège: on ne devrait pas feindre d'ignorer que ce canal de Maestricht a été détourné de sa véritable destination, Anvers et Dusseldorf. Sous le règne de Napoléon, Liège eût conservé sa prépondérance sur le marché d'Anvers; en conduisant le canal sur Bois-le-Duc, c'était Rotterdam, c'était le commerce en *remonte* qu'on favorisait; tels faibles qu'eussent été les droits en descente sur ce canal, la Meuse latérale était encore plus avantageuse pour les charbonnages de Liège. D'ailleurs il ne faut pas oublier que le canal dont il s'agit, fut payé des deniers des quatre provinces riveraines, l'État n'y ayant contribué que pour une très-faible partie.

Est-ce pour donner des armes égales dans la lutte des charbonnages, que M. l'Inspecteur, après avoir soutenu (voyez pages 2, 3 et 48) qu'un canal opérerait les grands transports de matières pondéreuses plus économiquement et n'exigerait qu'un fret de 1 à 1 1/2 centime au plus par tonneau et par kilomètre entre Anvers et la Meuse, veut imposer aux charbonnages de Liège une route en fer où leurs produits devront payer, dit-il (voyez page 59) 5 centimes de droit et 5 centimes de fret par tonneau et par kilomètre?

En décrétant les canaux d'Antoing, de Charleroi, de la Sambre, le Gouvernement n'a pas dû prendre et n'a point pris l'engagement d'établir des canaux partout; cependant sans l'avoir promis, la loyauté du Gouvernement ne lui permet pas de refuser l'exécution d'une communication nouvelle, dans une localité quelconque, aussitôt qu'on lui en aurait démontré la possibilité physique et financière, et les avantages dans l'intérêt de la généralité. Le Gouvernement dans notre opinion ne peut

L'industrie et le commerce ne sont qu'une lutte continuelle entre les concurrents; il n'y aurait selon moi, ni sagesse, ni prudence à donner des armes de préférence pour ce combat à telle ou telle partie du Royaume.

J'ai prouvé que la garantie deviendrait onéreuse pour l'état et j'ajoute hors toutes limites, car il faudrait bien prendre l'engagement d'établir des chemins de fer dans bien d'autres localités; déjà Ostende et Mons réclament ce chemin, quel moyen de refuser la garantie de la nation si on la demande; je sais bien qu'on peut promettre mais la loyauté du Gouvernement ne lui permet pas ce moyen.

D'ailleurs le Gouvernement ne peut s'engager à faire des routes de fer partout, là le pays est trop montueux, là bas très-plat, plus propre à l'exécution de canaux économiques,

refuser à aucune localité, ni à Mons, ni à Ostende le crédit de la garantie nationale, pour faciliter l'exécution de nouvelles voies, pourvu qu'il soit prouvé, comme dans le projet dont il s'agit aujourd'hui, que cette garantie ne sera que fictive.

Il est vrai que déjà le Gouvernement est allé plus loin, car il demande même la garantie de la nation pour le chemin de fer entre Anvers et Bruxelles, dont une compagnie a proposé l'exécution, proposition qui a été soumise à une enquête.

Nous ne voyons point à quel danger le Gouvernement s'exposerait en persistant à demander la garantie nationale pour l'emprunt nécessaire à la construction d'une route nationale, dont par hazard ou autrement, une Compagnie particulière s'est empressée de demander la concession de la partie dont les revenus sont les mieux assurés et les plus lucratifs, ainsi que nous l'avions démontré depuis le 25 octobre 1831. Suppose-t-on, peut-être, que la présentation, par des particuliers, d'un projet dont le Gouvernement a ordonné l'étude à ses Ingénieurs, donne un droit de propriété à ces particuliers et empêche le Gouvernement de poursuivre l'exécution d'un ouvrage utile au Pays?

Mais les auteurs du Mémoire savent très-bien que toutes les opérations financières de ce genre ont été malheureuses.

Qu'est devenu l'emprunt du roi Guillaume pour les routes, le capital a été à moitié mangé par l'intérêt?

Le grand canal de la Nord-Hollande estimé d'abord à 3 millions pour des vaisseaux du port des frégates, s'élargit et s'approfondit sous le crayon de l'ingénieur au point de porter des vaisseaux de ligne, mais avec 14 millions de dépense; les transports qui le parcourent, peuvent à peine en payer l'entretien.

Le canal de Pampus à l'exécution duquel le Gouvernement précédent fut imprudemment entraîné, a reçu un commencement d'exécution qui coûta un million à l'état et la vie à l'ingénieur qui le projetta; il fut abandonné et détruit et le chagrin emporta l'ingénieur.

Les travaux de France entrepris en 1821 et 1822 sur une estimation des ingénieurs à 130 millions coûtent aujourd'hui 270 millions, il n'est pas certain que cette dépense suffira: on a exécuté bien des travaux inutiles.

Le canal Calédonien est dans le même cas, quoique dirigé par d'habiles ingénieurs.

Le canal de St.-Quentin demanda 40 années d'exécution, cependant l'un des plus habiles ingénieurs de France en fut chargé, les dépenses excédentes et les intérêts des fonds en ont fait doubler l'estimation.

Qu'on veuille bien indiquer un seul grand ouvrage de l'espèce de ceux projetés, qui ait réussi en temps et en économie, exécuté directement par le Gouvernement?

L'entreprise de travaux publics n'a en général été malheureuse pour l'État que lorsqu'on y a laissé intervenir l'intérêt particulier de bailleurs de fonds ou de concessionnaires;

L'emprunt des 6 millions de florins en 1616 par le Gouvernement des Pays-Bas; les emprunts contractés sous le Gouvernement de la restauration en France, n'étaient que des opérations purement financières dont les intérêts absorbèrent en grande partie le capital, avant même qu'aucun projet n'eût été définitivement arrêté.

Le canal d'Amsterdam et le Pampus, le canal Calédonien, celui de St-Quentin, ne peuvent, pas plus que le Simplon, Cherbourg, être cités comme exemples généraux de travaux publics d'État: c'était des ouvrages spéciaux dont la dépense d'exécution était un élément secondaire vis-à-vis du but politique qu'on se proposait d'obtenir.

La plupart des travaux qui viennent d'être cités dans le § précédent, comme exemples d'opérations gouvernementales malheureuses, sont au contraire, nous le disons sans crainte d'être démentis, des exemples satisfaisants de réussite; lorsque l'on considère la proportion des fonds successivement consacrés à leur exé-

cution : quelle Compagnie particulière aurait construit en moins de temps et en offrant les mêmes avantages au commerce, le canal de St-Quentin, celui d'Écosse, celui de la Nord-Hollande? convient-il à un Inspecteur des Ponts et Chaussées de porter le défi énoncé ci-contre, de nier pour ainsi dire que l'administration dont il est un des chefs, soit incapable de conduire un grand travail avec activité et économie, pour le compte du Gouvernement? Mais l'entretien annuel de plus de 600 lieues de routes les plus fatiguées du monde; la construction de routes neuves d'une étendue moyenne de 10 lieues par an; les travaux du port d'Anvers, ses bassins maritimes; les immenses ouvrages d'Ostende et de la côte de Blankenberghe; le canal de Maestricht, etc., etc., exécutés comme ouvrages ordinaires de l'administration, et qu'aucune Compagnie n'entreprendrait à meilleur compte et n'acheverait en moindre temps? Le souterrain du canal de Charleroi, construit en régie à cause de ses grandes difficultés, sous la seule direction des conducteurs et Ingénieurs des Ponts et Chaussées; enfin le canal d'Antoing lui-même dont les travaux ont été achevés dans la moitié du temps prescrit, ne dut-il pas sa réussite au zèle d'une administration que l'on voudrait faire regarder ici comme impuissante? Le succès de ces derniers ouvrages est dû aussi certainement à la délivrance immédiate des fonds en temps opportun, mais c'était le Gouvernement qui en fit les avances.

(27) *Création d'une commission administrative de l'opération.*

Mais a dit la commission d'industrie dans son rapport du 8 mars 1833, à M. le Ministre de l'intérieur et les auteurs du projet après elle : il sera nommé une commission qui administrera et surveillera ce travail, de manière à garantir et l'économie et la rapidité de l'exécution.

Il sera difficile aux membres de cette commission de se défendre du désir de conserver longtemps les gros appointemens qui leur seront alloués, c'est plutôt là le moyen de n'en jamais finir, et pour quiconque connaît la marche des grands ouvrages, il ne verra dans cette commission qu'une pierre d'achoppement à la réussite de l'ouvrage.

On a parlé d'intéresser les preneurs de l'emprunt à la bonne exécution, mais c'est folie, une société d'actionnaires, pour un emprunt n'est qu'une machine de bourse, que lui importe l'économie des travaux? elle serait plutôt tentée de préparer les voies à un nouvel emprunt.

Si on veut franchement et réellement intéresser les bailleurs de fonds à la réussite économique et rapide de l'entreprise, il faut qu'ils y trouvent des bénéfices, mais alors c'est la con-

(27) Nous croyons avoir suffisamment indiqué, dans le Mémoire, page 100, les moyens qui nous semblent les plus propres pour assurer l'économie, la promptitude des travaux et la réussite de l'entreprise : ces moyens ne sont nullement ceux dont notre contradicteur nous attribue ici une part d'invention.

En proposant qu'une commission spéciale soit investie de pouvoirs administratifs, nous avons pensé qu'il existe encore en Belgique des hommes capables de prendre à cœur les intérêts de la Nation.

Nous n'avons jamais eu l'idée d'intéresser directement les bailleurs de fonds à la réussite de l'entreprise : c'eût été retomber en partie dans les vices des spécula-

cession ordinaire avec le grand vice de voir le budget chargé de suppléer aux déficits sans profiter des avantages ; ainsi il ne suffit point de les y intéresser au moyen des bénéfices , il faut ne leur en présenter que dans la réussite de l'opération , et que perte , ruine , la mort même dans le résultat malheureux d'une conduite insouciant , molle et ignorante ;

Mais de cette manière , c'est la concession pure , la concession à forfait et aléatoire , la concession des Anglais et des Américains , celle où les Français et les Allemands s'efforcent d'entrer , la concession qui porte avec elle toutes ces garanties , surtout dans notre pays , où avant d'être donnée , les examens des ingénieurs , les enquêtes publiques et la concurrence l'ont soumise à leur creuset ;

Et qu'en suite l'intérêt public qui veut la route , pour en user , est le même que celui des concessionnaires pour percevoir.

Si le Gouvernement persiste à vouloir entreprendre telle ou telle partie des chemins de fer sur les fonds ou la garantie du budget , nous ne lui prédisons que soucis , mécomptes , déficits et mille déboires pendant l'exécution et après (1).

On a apporté contre le mode de concession deux objections qu'on regarde comme puissantes :

La première que les concessions étaient onéreuses au commerce et à l'industrie , que les compagnies gagnaient trop et que le Gouvernement en exécutant lui-même fera les gains au profit de la nation ;

La seconde qu'avec un concessionnaire on se trouve lié de manière qu'aucun changement ou modification au tarif n'est plus possible , modification cependant que l'intérêt public pourrait exiger dans l'avenir et que le Gouvernement propriétaire des chemins pourrait faire.

Il est facile de répondre à ces objections et de prouver qu'elles ne sont pas fondées.

D'abord pour soutenir la 1^{re} assertion , on a invoqué les prix courants à la bourse des actions des canaux , et on nous a fait

tions concessionnistes ; les bailleurs de fonds ne courant aucun risque dans un emprunt garanti par l'État , tous les avantages et bénéfices de l'entreprise doivent tourner exclusivement au profit de la Nation.

Nous croyons avoir complètement démontré dans notre brochure sur la question du mode d'exécution et notamment aux pages 16 , 17. et 18 , que les abus existants dans le mode de concession , ne sauraient être prévenus , et que les garanties d'un examen préalable , d'une enquête publique , et de la concurrence dans les adjudications étaient purement illusoires ;

Enfin , que l'intérêt public qui a besoin d'une route économique est diamétralement opposé à l'intérêt des concessionnaires qui ne cherchent la plupart qu'un octroi onéreux.

Sans aucun doute l'abandon des voies publiques à l'intérêt privé délivrerait l'administration d'une partie très-pénible de ses devoirs. Mais la Nation y trouverait-elle avantage ? Si le Gouvernement suivait l'avis que donne ici M. l'Inspecteur , nous prédisons au commerce , à l'industrie , à l'agriculture des impôts-péages de plus en plus onéreux , sans espoir de réduction (1).

En faisant voir , page 14 de notre brochure à quel taux onéreux s'élevaient en peu de temps les actions des

(1) On assure que le million et demi demandé pour exploitation sera employé à l'exécution de locomotives , voilà un million et demi à jeter en pâture aux investisseurs.

(1) On a vu page 55 que notre contradicteur nous accusait de vouloir ajouter au devis de la route ce même million et demi pour parer à des estimations trop maigres ; maintenant c'est , dit-il , pour inventer de nouvelles locomotives ?

voir combien s'étaient élevées les actions des canaux d'Angleterre dont les noms suivent :

	VERSEMENT des actionnaires.	COURS ACTUEL des actions.
<i>Canaux Anglais.</i>		
Birmingham	100	2,320
Coventry.	100	1,080
Trent et Mersey	100	810
Oxford.	100	690
Stafford et Worcester.	100	570
Leeds et Liverpool.	100	450
Grande Jonction.	100	303
Warwick et Birmingham	100	265

Lorsqu'on copie on ne devrait rien oublier, cependant dans les mêmes papiers publics et au mêmes tableaux on lit toujours :

	VERSEMENT des actionnaires.	COURS ACTUEL des actions.
<i>Canaux Anglais.</i>		
Ashton.	100	130
Elsmere et Chester.	100	80
Huddersfield	100	32
Kennet et Avon	100	65
Lancastre.	100	75
Regent.	100	70
Rochdale.	100	113
Worcester et Birmingham.	100	60

Les auteurs de la brochure, après avoir choisi dans ce tableau les canaux où les actions ont le plus fructifié, s'empressent trop vite et sans réflexion d'en tirer des conclusions propres à justifier leur opinion contre les concessions; cependant ce tableau est susceptible de plusieurs remarques importantes.

D'abord il ne comprend que 16 canaux concédés de l'Angleterre qui en a plus de cent, la moyenne de la hauteur des actions des autres canaux est en-dessous du pair.

Ensuite il faut remarquer que la plupart des canaux de la première série ont été faits il y a soixante années, lorsque l'Angleterre n'ayant que de mauvaises routes et rivières, reconnut la nécessité des navigations artificielles pour le transport du produit de ses mines, qui ne faisait que s'ouvrir à la grande exploitation; de manière que c'est moins au mode de concession qu'il faut attribuer ces gains, qu'à la hardiesse des compagnies qui osèrent alors avancer les fonds dans un moment où ces affaires n'étaient pas connues.

L'état suivant des auteurs du Mémoire, aurait fait ces bénéfices et trouvé là le moyen de baisser les péages;

propriétaires des communications les plus indispensables au commerce et à l'industrie de l'Angleterre, nous avons eu soin de répondre également, page 15, à l'objection que notre contradicteur réitère ici, relativement aux actions des canaux entrepris sans but, où dont les travaux exigeaient des dépenses hors de proportion avec le mouvement commercial qui devait les payer : *Huddersfield* et *Rochdale*, avec leurs 150 écluses, leur souterrain le plus long de l'Angleterre, leur machine à vapeur de 300 chevaux de force, canaux construits à la même époque entre les mêmes points; le commerce payant ainsi deux canaux pour un, et les actionnaires concurrents ne pouvant que se partager le tonnage. Le canal d'*Ellesmere* avec ses nombreux souterrains, son aqueduc en fer de 300^m de longueur, de 38^m d'élévation, où on ne transporte presque rien : un peu de chaux, un peu d'ardoises. Le canal de *Kennet et Avon* avec ses ponts-canaux d'architecture dorique, etc., etc.

Nous répéterons donc que lorsque des actions tombent à vil prix, fût-ce même à zéro, dans les entreprises de routes ou de canaux inutiles, cela n'apporte aucun bien, aucune compensation au commerce, sur les autres voies dont il ne peut se passer, et où on le soumet à des droits exorbitants; les moyennes de revenus que notre contradicteur voudrait faire admettre à l'appui du système de concession, ont la même valeur que les moyennes de dépenses dont il voudrait se servir pour établir le coût de la route projetée. Il n'en reste pas moins prouvé suivant nous, que grâce à l'intervention des Compagnies, les communications principales d'un pays si souvent cité comme modèle en matière d'administration de travaux publics, coûtent réellement au public qui doit en faire usage, deux fois au moins, six fois en moyenne, et jusqu'à 23 fois la valeur!

Mais le Gouvernement n'aurait su arriver comme les compagnies à la hauteur de ces actions, d'abord parce qu'il aurait sans aucun doute doublé le capital d'exécution, ce qui réduirait les actions à moitié, en outre, il aurait mal entretenu (1) et il n'aurait pas fait exécuter convenablement et en temps utile, les divers embranchements de canaux et chemins de fer comme l'ont fait les sociétés pour amener les transports les plus nombreux sur le canal principal ; voilà trois années que le commerce et l'intérêt du Gouvernement pour le canal de Charleroy, réclament l'exécution, des embranchements des canaux d'Oudeng et Marimont... En Angleterre, ils seraient déjà en navigation et ils auraient augmenté les actions du canal principal, un Gouvernement a bien d'autres soucis pour s'occuper de ces misères qui font la fortune des particuliers.

D'après ce que je tiens des personnes de ce pays dont les connaissances en ces matières sont des plus étendues, il est bien certain que la moyenne des revenus des canaux ne s'élève pas à 4 p. 0/0.

On a dit aussi que le concessionnaire d'une écluse avait fait d'énormes gains en quelques années : si dans cette affaire (l'écluse de Thivincelle par MM. Honoré frères) il se trouve du blâme à déverser, il revient à l'ingénieur qui l'a proposé et le Gouvernement qui l'a laissé faire, ce n'est pas là un vice du système concessionnaire.

On a rappelé que le concessionnaire du canal de Pomme-rœul à Antoing avait gagné un million de florins en quelques années ; un million pas tout-à-fait, mais bien certainement 700,000 florins, ce qui est principalement dû à l'activité

Nous avons expliqué et prouvé par des exemples, pages 10 et suivantes de la brochure, les raisons pour lesquelles le Gouvernement exécute généralement à meilleur compte, et sait entretenir avec plus d'économie que les Compagnies concessionnaires. Quant à la possibilité d'augmenter les revenus de ces communications, rien de plus facile : établir sur les routes des droits de barrières aux mêmes taux que sur les routes d'Angleterre ; et sur les canaux et rivières, des péages 2 à 20 fois trop élevés, et les produits s'élèveront bientôt au cours brillant des actions qui font la gloire des Compagnies... Mais l'industrie, l'agriculture, le commerce gagneront-ils au change ?

La moyenne des revenus est beaucoup plus élevée qu'il n'est dit ci-contre ; mais nous le répétons, ce n'est point d'après la masse des canaux qu'il faut calculer ; il faut nécessairement déduire ceux inutiles, résultats de spéculations d'agiotage ; et ne considérant que les voies réellement réclamées par le commerce, celles qui reçoivent exclusivement les transports des véritables foyers d'industrie, on trouve alors pour moyenne de l'excès des péages, 20 à 30 p. 0/0.

L'entreprise dont il s'agit, est la première qui ait eu lieu en imitation des concessions d'Angleterre, l'ingénieur qui l'avait proposée et l'administration qui l'approuva, pensaient : « que ce qu'il y a de plus heureux au début d'un genre nouveau d'opérations, c'est qu'elles produisent des bénéfices capables d'émouvoir, de soulever d'envie tous les intérêts, de mettre en jeu toutes les bourses. » Il fallait, pour acclimater le système des concessions en France, des octrois usuraires semblables à ceux que présente l'Angleterre.

Nous rendons toute justice à l'honorable activité de M. Nicaise, nous reconnaissons volontiers que les bénéfices qui il a pu recueillir dans son entreprise lui étaient très-légitimement acquis ; la cession de ses droits con-

(1) Il aurait mal entretenu ; n'a-t-on pas vu nos routes dans le plus grand état de délabrement parce que les fonds manquaient, ou que les entrepreneurs ne remplissaient pas leurs engagements : supposez, ce qui arrive très-souvent, une discussion entre l'entrepreneur de l'entretien du chemin de fer et le Gouvernement, le chemin sera interrompu ; le Gouvernement n'a point comme une compagnie ou un particulier, l'action directe. Pour se faire une idée du peu d'intérêt que porte un Gouvernement à ces sortes d'affaires, il suffit de savoir, que le Gouvernement français a fait exécuter par ses ingénieurs pour plus de 200,000 millions de canaux depuis 12 années et que ces canaux, en grande partie navigables, ne pourront ni se relier ni porter leurs bateaux aux rivières qui les séparent, leur mauvais état de navigation pendant ces 12 années n'ayant pas été amélioré, aussi compte-on que les meilleurs de ces canaux rapporteront peut-être 5 p. 0/0 de la dépense et qu'on aura à peine 2 0/0 sur les autres. Il en aurait été de même des canaux anglais si le Gouvernement de ce pays se fût avisé de les exécuter.

(t) Nous n'ignorons point que dans son état actuel l'administration générale, n'a pas tous les moyens d'activité et de surveillance immédiate et constante que le bon entretien d'une route en fer réclame ; mais il n'est pas impossible de parer aux défauts qu'on lui reproche : nous croyons avoir indiqué à cet égard, les mesures les plus convenables. En Angleterre les travaux publics du gouvernement sont mieux construits et pour le moins aussi parfaitement entretenus que ceux des compagnies particulières.

extraordinaire avec laquelle M. Nicaise, concessionnaire conduisit ce travail difficile (1); l'économie des seuls intérêts d'argent qu'il payait assez haut, lui valut plus de 400,000 fl. Est-ce le Gouvernement qui eût fait un pareil bénéfice? Non. Il n'est pas constitué pour cela, comme nous le démontrerons.

Les actions des canaux anglais sont entre les mains de tout le monde; il n'y a pas là de monopole pour un individu, pour une compagnie.

C'est encore une fois en allant chercher quelques faits particuliers pour en déduire de faux principes d'économie politique, que les auteurs tombent ici, bien volontairement, dans de graves erreurs.

C'est une opinion fort singulière que celle de faire entreprendre par l'État les concessions, parce qu'elles peuvent donner des bénéfices, pourquoi l'État ne s'adjuge-t-il pas les meilleures exploitations de houilles (2).

Ce qu'il y a de plus heureux au début d'un genre nouveau d'opération, c'est qu'elles produisent des bénéfices capables d'émouvoir, de soulever d'envie tous les intérêts, de mettre en jeu toutes les bourses.

Quand l'argent n'est pas appelé, attiré par l'exemple du gain il est lourd, pesant, oisif, renfermé et reste inerte comme la matière la plus grossière; mais sitôt que la spéculation le réclame, que les gains se montrent, il resonne, se remue, devient léger et prêt à se porter partout où des chances heureuses l'appellent; c'est alors qu'il devient comme l'a dit un habile financier, liquide et ce n'est que sous cette forme que

tre une indemnité légère en proportion de la haute valeur de son octroi, prouve son désintéressement, et lui mérite sans contredit la reconnaissance du pays. Mais il n'en est pas moins vrai que l'État, en se chargeant directement de cet ouvrage, l'eût exécuté aussi vite et aussi bien sans intermédiaire de concessionnaire pour le prix de l'estimation préalable, et aurait épargné au trésor une prime de rachat de plus de deux millions de francs; et les droits de péages, qui n'ont pu être réduits qu'à 35 cents seulement, eussent été suffisants au taux de 25 cents par tonneau. Quant aux bénéfices de l'exécution, ils ne résultèrent point de l'économie des intérêts d'argent, le surcroît de dépenses qu'entraînaient la promptitude des travaux compensait cette économie.

Les actions dont il s'agit, peuvent se trouver aujourd'hui entre les mains de tout le monde, mais les bénéfices usuraires qu'elles ont produits restent dans les mains des spéculateurs primitifs; ces actions ne sont cédées au public qu'après avoir dégorgé le principal des profits dont elles sont susceptibles.

Toutes les fois que l'État peut entreprendre avec certitude de succès et avec plus d'économie que l'intérêt privé, des opérations d'intérêt général, il doit le faire, ce nous semble. C'est une opinion fort singulière que celle de ne laisser à l'État que les entreprises qui peuvent amener des pertes.

Quel bien est résulté de l'exemple de la concession de l'écluse de Thivincelles?

Tout ce qu'on allègue dans les paragraphes ci-contre est vrai quant aux opérations journalières d'industrie et de commerce où il existe une concurrence réelle; mais ces principes sont inapplicables lorsqu'il s'agit de l'entreprise des voies publiques. Nous laisserons parler à cet égard les auteurs des *Vues politiques et pratiques sur les travaux publics* :

(1) On a cité cet exemple d'un canal exécuté sous la direction des ingénieurs et qui a produit ce gain : mais M. Simons l'un de ces ingénieurs et qui y a déployé un talent et une activité au-delà de tous éloges, sait très-bien qu'il n'aurait pu faire ni si bien ni si vite, le Gouvernement exécutant par entreprise. Aurait-on pu avec des entreprises obtenir pendant les deux années d'exécution les modifications qui ont dû nécessairement être faites. Ce n'est pas en 4 années que ce travail eût été exécuté.

(2) Il suffit dans mon opinion qu'une opération puisse donner ou ne pas donner des bénéfices, qu'elle soit en d'autres termes, une affaire d'industrie, pour que le Gouvernement la renvoie à la spéculation; pourquoi faire du Gouvernement un industriel, un commerçant; on ne saurait être ni l'un ni l'autre à côté du budget. Le lot du Gouvernement c'est l'administration.

la chaleur de la spéculation lui donne , qu'il est propre à tout créer en coulant à travers des milliers de mains pour être au plus tôt repompé et reporté au sommet de ces sources industrielles.

Il est certes absurde de craindre qu'un concessionnaire, avec publicité et concurrence, fasse de trop bonnes affaires, c'est presque de l'envie.

On a peur de voir un concessionnaire, qui expose tout un capital, sa réputation et sa santé pendant longtemps, faire des gains; et on ne craint pas d'annoncer qu'on exécutera par adjudication publique, où très-souvent on a vu faire des profits énormes sans risquer un sous et avec la plus crasse ignorance.

Quand la banque de Bruxelles forma son association, elle reçut pendant trois mois les demandes d'actions, peu de personnes s'inscrivirent; c'était une affaire nouvelle, peu connue, l'argent était de plomb au fond des coffres, cependant elle répartit bientôt des dividendes, le coup était porté. Quelque temps après la société de commerce se constitua, bien certainement elle ne présentait point des chances aussi heureuses que la première, et cependant en 24 heures il y eut des demandes pour quatre fois le nombre des actions disponibles, on voulait 36 millions. Mais alors l'argent que les dividendes de la banque avaient rendu léger, dispos au gain, à la chance, était devenu liquide pour la société de commerce, qui le pompa facilement.

Si le Gouvernement, moins obsédé de l'idée d'exécuter par lui-même, eût laissé faire le chemin d'Anvers à Bruxelles que la compagnie a demandé, cette société aurait ramassé, peut-être avec quelque difficulté d'abord, les 4 millions et demi que réclame son exécution convenable au point de départ, mais supposez que le chemin donnât quelques dividendes, aussitôt les fonds se fussent élancés vers l'exécution des chemins de fer, ceux vers Liège et Gand seraient déjà entrepris: c'est là l'allure de notre époque, méconnaître cette marche de l'esprit spéculatif, c'est ne rien vouloir.

« Les projets de travaux publics sont, de la part de » ceux qui les conçoivent vis-à-vis des capitalistes, et » de la part des capitalistes vis-à-vis du public, l'objet » d'un scandaleux agiotage où il se déploie autant de » fraude et de ruse que dans les plus hardis jeux de » bourse. Pour l'auteur du projet, l'objet important » est de s'assurer sa part industrielle, afin de l'es- » compter le plus habilement possible, puis de dé- » montrer aux banquiers, non pas que l'affaire est » bonne, mais qu'il est possible de la faire paraître » bonne; car pour les banquiers aussi, la véritable » question n'est pas dans l'utilité et la bonté de l'af- » faire, mais dans la possibilité d'en écouler les ac- » tions. »

Si le Gouvernement eût accordé la concession de ce chemin telle qu'elle a été demandée, la Compagnie s'accaparait la section la plus importante et la plus lucrative de la route nationale vers le Rhin; et en la privant de l'embranchement de Bruxelles, artère principale de la nouvelle voie, on rendait à jamais le commerce de la capitale et d'Anvers avec la Meuse et l'Allemagne, tributaire d'une Compagnie, comme le commerce de Cologne avec la mer l'est aujourd'hui sur le Rhin hollandais.

Les gains énormes, les bénéfiques usuraires de la Compagnie, qui en outre demandait le monopole des transports, eussent sans doute engagé les spéculateurs à accaparer de même les routes de Liège et de Gand; mais alors le commerce perdant pour toujours l'économie qu'il a droit d'attendre de l'établissement des routes en fer en Belgique, on aurait blâmé à bon droit, ainsi que l'a dit M. l'Inspecteur à l'occasion de l'écluse de Thivincelles, et les Ingénieurs qui n'auraient point éclairé l'administration à cet égard, et le Gouvernement qui aurait consacré un semblable monopole.

L'appât d'un gain désordonné ne donne point naissance à des entreprises utiles; les entreprises réellement utiles n'ont pas besoin d'être encouragées par cet appât.

Les auteurs du Mémoire parlent du gain que fera le Gouvernement dans l'exécution au profit de l'état, mais cela ne paraît pas sérieux, il faudrait d'abord que les Gouvernements fussent dans l'habitude de faire de ces économies et certes nous avons prouvé page 69 qu'ils arrivaient toujours à des résultats contraires dans les grandes opérations; je ne parle pas des ouvrages ordinaires des routes où l'ingénieur a pu tout connaître, encore y a-t-il souvent des mécomptes.

Or, nous avons prouvé qu'au lieu d'attendre des économies, on devait déjà prévoir le grand surcroît de dépense de huit millions, le projet d'ailleurs n'a pu être bien élaboré, il faut plus de temps, quel qu'habile que l'on soit, pour tout apprécier dans un travail si considérable.

Depuis le commencement de 1832, que de modifications dans les idées!

Le premier devis présenté au conseil des Ponts et Chaussées pour un chemin de fer d'Anvers à Liège, s'élevait à environ 7 millions, modifié et rectifié il s'éleva à 10 172 millions et fut mis en adjudication en annonçant cette dépense.

Alors le chemin après avoir abandonné Lierre passait près de Duffel, à Diest et à Tongres, ce pays était le plus propre à l'établissement du chemin, on souriait à l'idée qui fut alors suggérée d'aller se perdre dans les détours de la vallée de la Vesdre.

Supposez le projet actuel par Louvain et le sud de Liège, le meilleur: que serait devenue l'entreprise de la première direction? Est-ce avec de pareils précédens qu'on puisse faire croire à des économies à faire?

On a invoqué, je le répète, l'exemple du canal de Pomme-rœul à Antoing, conduit par des Ingénieurs, en disant que le Gouvernement aurait pu faire les gains que le concessionnaire y avait fait; mais j'ai montré page 32 que ces bénéfices étaient tous d'activité, d'intérêts de fonds, ce que le Gouvernement ne sait pas faire.

Les relations que j'ai avec les ingénieurs Anglais et Français les plus expérimentés, me font connaître que l'exécution des chemins de fer pour le service public à vitesse rapide, rencontre quantité d'imprévus et font naître mille dépenses non calculées à l'avance; ces chemins encore au début, sont en outre soumis à toutes les expériences sur le poids et la vitesse des locomotives.

Quand un Gouvernement veut se charger directement de l'exécution des travaux publics, il peut, quoiqu'en disent les aspirans concessionnaires, réussir et construire avec toute la promptitude et l'économie désirable: l'exemple des ouvrages exécutés chez nous le prouve à l'évidence.

Pour répondre à la critique ci-contre, nous croyons qu'il suffit de rappeler que le devis dont il est question n'avait été présenté, après trois mois d'étude seulement, que pour démontrer la possibilité de l'établissement d'un chemin de fer entre Anvers et la Meuse, et que tandis que malgré nous, on l'adoptait pour une mise en concession, nous continuons l'étude du projet définitif et les reconnaissances topographiques qui ont décidé le tracé actuel.

Si les divers ouvrages de ce canal avaient été donnés à l'entreprise par adjudication publique, il n'y a point de doute que la dépense totale de l'exécution n'eût pas dépassé le devis; et les travaux eussent été achevés avec la même promptitude, si le Gouvernement avait accordé à l'administration, le crédit et les facilités qu'il accorda au concessionnaire.

Les détails que nous avons recueillis sur les lieux, tant en ce qui concerne la construction des routes en fer, leur administration, police, etc., les voitures et locomotives, etc., et les renseignements qu'ont bien voulu nous donner les Ingénieurs anglais les plus expérimentés, notamment M. Stephenson, auteur des chemins de fer les plus renommés de l'Angleterre, chargé actuellement de la route de Londres à Birmingham, nous permettent de regarder le devis comme suffisant et ne pouvant donner lieu à de faux-frais, semblables à ceux remarqués dans les chemins de fer de France, exécutés jusqu'ici par des Compagnies seulement.

Dans des grandes opérations aussi chanceuses, il faut rencontrer bien peu d'obstacles pour voir survenir plus de dépenses imprévues qu'on ne comptait d'économies à faire, et nous le répétons, où sont ces grands exemples d'économie que les auteurs du Mémoire veulent imiter, à moins qu'ils n'aient la prétention de faire mieux que tous leurs devanciers.

Il est impossible de prendre au sérieux la phrase suivante du Mémoire page 99 : *Pour apprécier l'économie tant vantée des travaux confiés à l'intérêt particulier, il suffit de comparer leurs tarifs avec celui qu'on doit reconnaître suffisant pour la route projetée d'Anvers à Bruxelles, à la Meuse et au Rhin.* Comment comparer des tarifs concédés avec un tarif projeté ? un tarif que nous avons prouvé n'être pas à la moitié de sa hauteur.

D'ailleurs quelle comparaison faire entre les prix de notre pays et ceux de l'Angleterre, tout cela manque de raison.

Je dis qu'un Gouvernement est moins propre qu'une société pour exécuter des grands travaux d'utilité, surtout lorsqu'ils se trouvent répandus sur une grande surface.

D'abord pour l'acquisition des terrains, entre un particulier et le Gouvernement, l'expert ou le tribunal se montreront favorables au premier : si c'est une société qui exécute, moins distraite par des affaires étrangères à son opération et assistée d'hommes habiles, elle défendra ses droits vis-à-vis les tribunaux, mieux que ne peut le faire l'état. Les propriétaires craignent d'entamer des procès injustes que les associations poursuivent avec confiance devant les cours d'appel et de cassation.

Dans les grandes opérations, les obstacles à surmonter sont les mêmes pour l'État comme pour les Compagnies, lesquelles ne sont pas plus aptes que l'administration à les prévoir à l'avance. D'ailleurs l'exécution de la route en fer est moins susceptible d'imprévu, que ne l'étaient les canaux d'Antoing et de Charleroi.

La comparaison que nous avons faite est certainement très-logique, et essentiellement remarquable. Le taux usuraire des tarifs concédés est irrécusable, lorsqu'on voit les actions s'élever rapidement au double, au décuple de leur valeur primitive. Nous répéterons donc que pour apprécier l'économie tant vantée des travaux confiés à l'intérêt particulier, on pourrait se borner à comparer le tarif que nous avons discuté dans le cours de cette réplique avec celui proposé par la Compagnie particulière pour le chemin d'Anvers à Bruxelles, proposition de tarif qui repose sur des évaluations de travaux que nous avons prouvées être exorbitantes (voyez ci-dessus, page 20, et page 11 de la brochure).

En nous livrant aux comparaisons dont il s'agit, nous avons eu soin de comparer en même temps le *cours actuel* des actions aux *versemens effectifs* des Compagnies, et c'est ainsi que l'on doit convenir que si le Gouvernement anglais avait conservé la propriété des voies publiques les plus importantes, le taux des péages ne s'élèverait pas au quart de ce qu'il coûte aujourd'hui.

Nous croyons au contraire qu'un Gouvernement est plus à même d'exécuter de grands travaux à meilleur marché qu'une Compagnie ; mais à quoi bon disputer sur le plus ou moins d'économie d'exécution, c'est le loyer qu'on exige d'une construction, le péage auquel le commerce est soumis pour sa jouissance, qui doit déterminer la préférence à accorder au système de travaux par l'État ou par concession.

Il est possible qu'un Gouvernement paie quelquefois plus cher qu'une Compagnie les terrains dont il a besoin ; un intérêt sordide ne le porte point à effrayer les petits propriétaires, de menaces de procès interminables. Du reste vis-à-vis de propriétaires trop exigeants ou déraisonnables, les tribunaux devant prononcer, il faut admettre que la justice existe aussi bien pour le Gouvernement que pour une riche Compagnie. D'ailleurs les difficultés d'expropriations pour un chemin de fer sont bien moindres que pour un canal.

Dans la marche des travaux où le Gouvernement exécute directement, le succès de l'entreprise est soumis à trop de chances, l'opération débute dans une pensée, le travail commence et s'exécute dans ce sens; mais le Ministre change, l'administration passe à un autre système et la marche et la direction primitivement adoptées se modifient; l'ingénieur auteur du projet est appelé à un autre service, autre motif de changement; la chambre des représentans qui vote les fonds, juge nécessaire de les consacrer à des besoins plus urgents, le travail languit, s'arrête même; il n'en est pas ainsi quand une compagnie exécute, convaincue qu'elle est perdue si son opération se trouve arrêtée au milieu de l'exécution, elle n'entame pas le travail que tout le capital d'exécution ne soit assuré, et n'ayant qu'un but, celui d'arriver à la perception, elle l'atteint parce qu'elle ne devie pas de la ligne qu'elle s'est tracée pour arriver à ce but; la personne qui dirige peut changer, mais l'intérêt est le même, parce que dans cette position il n'a qu'une face.

Le mode par lequel le Gouvernement exécute, les formes auxquelles il est soumis, les lois et réglemens dont il ne peut se départir s'appliquent mal à l'activité et aux modifications qu'exigent l'exécution des grands ouvrages d'utilité publique et commerciale, en effet :

L'industrie et le commerce sont de notre temps des êtres très mobiles, marchant, avançant, déplaçant, renversant le lendemain les créations de la veille pour une création mieux appropriée ou plus parfaite; ils ne veulent et ne peuvent s'arrêter; les vouloir fixer, c'est les perdre, toute l'intelligence humaine est aujourd'hui occupée à pousser à cette roue; si la force arbitraire, les systèmes, l'esprit de corps veulent leur imposer leur forme, leur méthode, leurs lois, la marche progressive se ralentit, la prospérité de la nation s'arrête, tandis que ses voisins marchent en avant, que d'efforts ensuite pour les rejoindre?

Si l'industrie et le commerce sont ainsi constitués, les outils dont ils se servent et leurs moyens d'exécution doivent participer nécessairement de cette nature.

Le Gouvernement, l'administration, sont-ils industriels et propres de leur nature à l'exécution de ces grands outils industriels?

Je ne le pense point, il y a là trop d'idées fixes, ils sont trop responsables vis-à-vis les lois et réglemens; ils ne peuvent avoir cette mobilité raisonnée qui convient à la réussite de ces opérations.

En général les gouvernemens, les administrations, tendent à se fixer, tandis que l'industrie veut le progrès; l'ingénieur en corps est plutôt stationnaire, il défendra toujours ce qu'il aura fait; sa marche lente et prudente est la conséquence des lois, réglemens et devis, arrêtés qui fixent sa conduite, il est reprehensible s'il modifie sans autorisation et souvent l'autorisation se fait attendre et même n'arrive pas.

Nous croyons avoir indiqué la véritable marche à suivre pour assurer la réussite de l'entreprise, voy. § 2 de la 4^e partie du Mémoire.

Sans aucun doute, l'exécution et la conservation des outils spéciaux de l'industrie et du commerce doivent appartenir directement aux industriels en particulier; mais les voies publiques ne sont point des outils de cette nature, les voies publiques sont d'un intérêt trop général pour la Nation entière, pour qu'un Gouvernement sage en confie la création et l'administration à l'intérêt privé d'individus ou de sociétés concessionnaires.

L'ingénieur que l'État choisit pour diriger l'exécution d'un ouvrage d'utilité publique, s'identifie non-seulement avec la réussite des travaux, mais avec le succès même de l'opération; il ne craint point de proposer les modifications qu'il reconnaît être utiles.

L'ingénieur qu'on adjoindra à une compagnie concessionnaire s'identifiera non pas seulement avec la réussite des ouvrages, mais avec le succès même de l'opération, toujours à côté du concessionnaire, l'approbation de la compagnie ne se fera pas attendre quand il s'agira de modifications heureuses, et il ne craindra pas de les proposer lorsqu'elles se feront avec tant de facilité.

Le mobile du système concessionnaire est l'intérêt particulier lié à l'intérêt général; celui-là marche toujours d'un pas sûr, il ne s'agit que de le bien diriger, pour cela, donnez-lui des bénéfices au fur et mesure des avantages qu'il procurera au public, et vous verrez si cette puissance a des bornes pour conduire une nation au sommet de sa force productive et industrielle.

L'Angleterre, la première a bien compris ce système et en a fait les plus heureuses applications.

Enfin la question se réduit, à part toute personne, à savoir, si la nation doit préférer la responsabilité d'un ingénieur à deux ou trois milles florins d'appointemens, à celle d'une société à millions qui fait surveiller et qui a aussi ses ingénieurs.

Je conclus à ce que le Gouvernement est, par sa position, bien plus mal habile qu'une compagnie pour l'exécution des grands ouvrages de ce genre, et qu'en conséquence il doit les abandonner à la spéculation particulière, tout en établissant des garanties pour les intérêts généraux et ceux des tiers.

Je passe à la seconde objection, avec un concessionnaire on se trouve lié de manière qu'aucun changement ou modification au tarif n'est plus possible, modifications cependant que l'intérêt public pourrait exiger dans l'avenir.

Le mobile du système concessionnaire, c'est l'intérêt général garrotté à l'intérêt particulier; le concessionnaire ne voit que son péage, rien que son péage; un concessionnaire quand il le peut avec profit, devient le bourreau de l'intérêt général.

Si le Gouvernement avait construit les principales communications commerciales de l'Angleterre, la Nation ne les payerait pas aujourd'hui 2 à 20 fois leur valeur, et l'on ne verrait pas les concessionnaires se repaître de profits usuraires aux dépens de l'intérêt général.

Cette question ne peut-être ainsi posée, on ne peut mettre en parallèle la simple responsabilité d'un Ingénieur du côté du Gouvernement, tandis qu'on suppose à l'égard des Compagnies, toute la responsabilité des actionnaires bailleurs de fonds; jamais ni le Gouvernement ni les Compagnies ne s'en rapportent exclusivement pour la réussite d'une affaire aux seuls Ingénieurs; un Gouvernement comme une Compagnie, ne confie le soin de ses intérêts qu'à un conseil ou un comité; et il n'y a pas plus de difficulté pour l'un que pour l'autre à trouver des hommes probes et capables.

Nous pensons qu'il faut conclure de tout ce qui précède que les grandes entreprises qui touchent aux intérêts de plusieurs provinces, qui exigent des capitaux considérables, ne peuvent être conduites avec équité, que sous l'administration directe de l'État: car, ainsi que nous l'avons démontré dans notre brochure sur la question d'exécution, les abus existants dans le système des concessions ne sauraient être prévenus, et rendent illusoires toutes les garanties que l'intérêt général réclame.

Cette objection fait naître immédiatement cette question : le Gouvernement doit-il par la nature des dispositions qu'il prendra, se mettre dans le cas de réviser chaque année un tarif de péages ?

Mon opinion est qu'il doit se conserver cette faculté, à tout instant, pour les marchandises du transit, parce que la lutte aura lieu avec l'extérieur ; tandis qu'à l'intérieur il ne peut raisonnablement se réserver ce pouvoir ni l'exercer.

Pour les marchandises du transit, il doit rester le maître d'opérer telle modification au tarif qu'il jugera nécessaire, c'est là une affaire des pouvoirs constitutionnels, aussi ma proposition lui laisse ce libre arbitre.

Mais aux tarifs des droits à l'intérieur, qui doivent être établis ensuite des enquêtes, les réductions qui pourraient y être opérées, ne peuvent raisonnablement provenir d'actes du Gouvernement, mais de droit ; c'est du levain de révolution pour le Gouvernement qui y met la main ; ce doit être l'affaire de la loi.

Ainsi la prévision des clauses de réduction doit être établie dans le cahier de charges de l'entreprise, de la manière la plus simple, la plus claire.

Je pourrais faire voir à l'évidence, si c'était ici le lieu de traiter à fond cette question politique, que tout Gouvernement sage doit repousser, comme une peste, toute idée d'exercer de pareils pouvoirs.

Ainsi pour les transports du transit, faculté complète de modifier, pour ceux de l'intérieur, clause restrictive de trop grands gains au cahier des charges.

Les ouvrages d'utilité publique et commerciale, je ne saurais trop le répéter dans l'intérêt de la paix et de la prospérité de mon pays, doivent être laissés à la spéculation particulière, s'il y a des exceptions, il n'y a plus de garantie ; certainement on ne trouverait pas un concessionnaire qui voudût lutter dans une entreprise contre le Gouvernement. Quand une compagnie s'engage, c'est avec la garantie qu'on ne pourra lui enlever les produits de son œuvre, que par des moyens analogues aux siens et non avec l'aide du budget.

Il est hors de doute que, si le Gouvernement établit hors les lois d'enquête et réglemens des tarifs et les modifie de la même manière, il sera attiré par devant les tribunaux pour indemnités par les propriétaires des voies concurrentes ; et

Il est évident qu'il est du plus haut intérêt pour le commerce de ne jamais être soumis à des péages trop élevés ; d'où il suit, non pas que le Gouvernement doive réviser chaque année les tarifs, mais qu'il les réduise aussi souvent que possible.

La nécessité et la convenance d'une réduction de tarif à l'égard du transit, sont également applicables et avec plus de raison encore à l'égard du commerce intérieur.

La diminution opérée sur les péages du canal d'Antoing n'a-t-elle pas été avantageuse au commerce, aurait-on pu l'opérer si le canal était resté propriété d'un concessionnaire ? quelle révolution, la réduction des droits sur les canaux d'Antoing et de Charleroi a-t-elle excitée dans les charbonnages de Liège ? quelle cause de trouble peut-on craindre d'une modification éventuelle de tarif, que dans notre opinion les Chambres seules ont droit de décréter.

Nous répéterons ce que nous avons dit, page 17 de notre brochure, à l'égard de réductions promises dans des tarifs concédés : « En demandant la concession d'un » octroi sur une route nouvelle à construire, une compagnie offre d'elle-même ou du moins ne refuse jamais » à s'imposer l'obligation de réduire son tarif lorsqu'un » excédent de produit aura porté ses bénéfices, au » dessus du taux nominal de 7 ou 8 p. % auquel elle » veut, dit-elle, borner ses prétentions ; mais une fois » l'octroi obtenu » Voyez ci-dessus page 49 (a).

Les enquêtes ne sauraient jamais faire connaître et par conséquent établir préalablement un tarif équitable de péages, attendu que la base de ces tarifs ne repose que sur le mouvement commercial dont il est impossible de prévoir à l'avance et pour la perpétuité l'augmentation.

Les raisonnemens de notre contradicteur contre l'exécution des ouvrages d'utilité publique sont justement, à notre avis, les plus puissants contre l'abandon de ces ouvrages à l'intérêt privé : lorsque les voies publiques appartiennent à l'État, toutes les améliorations que le commerce réclame dans sa marche progressive sont faciles ; les nouvelles routes se construisent sans opposition partout où elles deviennent nécessaires ; lorsqu'au contraire, l'intérêt privé a acquis un droit de propriété sur quelques communications importantes, elle sait empêcher tous les perfectionnemens qui diminueraient ses profits, ou ils exigeront des indemnités telles qu'elles annul-

par devant l'opinion publique par les industries et exploitations rivales ; j'ai vu qu'on cherchait à tourner cette difficulté par des promesses, mais c'est une question de propriété industrielle, je ne conseille point au pouvoir d'y toucher. Si au contraire la spéculation exécute, quelques soient ses résultats, personne n'a à y redire ; si on a prévu le cas de trop grand gain, à quoi bon s'effrayer des grands bénéfices qu'on y pourra faire ; si au contraire il y survient des pertes on ne lui doit point d'indemnité quelques soient ses mécomptes, parce que chanceuse de sa nature elle ne donne lieu qu'à un contrat aléatoire. Le Gouvernement en laissant les travaux industriels et commerciaux dans cette sphère, se place en-dehors de tout procès, de toute indemnité et l'opinion publique est pour lui.

Quelle est l'objection la plus fondée qui soit faite en général contre l'établissement de nouvelles communications ; là où il en existe déjà ; c'est de nuire à beaucoup d'individus, de perdre beaucoup d'industries existantes, d'être de petites révolutions locales, on ne conçoit donc pas comment on peut conseiller au Gouvernement de venir chaque année modifier des tarifs qui renouvelleraient de si grands inconvénients.

Quoi d'ailleurs de plus contraire au commerce que cette mobilité dans les prix de transport.

Les auteurs du mémoire et de la brochure sur le chemin de fer, ont voulu effrayer le Gouvernement et le public, des concessions, en faisant apparaître les prix élevés des actions de quelques canaux d'Angleterre (1).

Mais on peut se rassurer à cet égard, nous avons fait voir page 31 que cela n'était vrai que pour six à sept canaux sur plus de cent qui sont exécutés ; croit-on que les mêmes canaux eussent ainsi fructifié entre les mains du Gouvernement avec les mêmes tarifs ? mais non ils auraient coûté le double, auraient été mal entretenus et jamais complétés, je ne saurais trop le répéter.

leront tous les nouveaux avantages qu'on avait droit d'attendre ; car les indemnités que les concessions entraînent avec elles, ne se bornent pas au présent, elles s'étendent sur tout l'avenir.

Aucune stipulation, quelque positive qu'elle soit n'offre la garantie ou la possibilité de réduire les péages. Une compagnie puissante sait toujours éluder son cahier des charges.

Elle enfante et prétexte mille causes d'indemnité à l'égard desquelles l'État ne saurait reconnaître la vérité.

La route en fer de Bruxelles et d'Anvers au Rhin, n'est point une *entreprise aléatoire* ; la réussite complète en a été démontrée, en ne comptant cependant que sur le mouvement actuel du commerce intérieur ; il ne reste d'*inconnu* dans cette vaste entreprise, que l'accroissement plus ou moins rapide du *mouvement commercial*.

S'il était vrai que l'établissement de nouvelles routes soit en général une cause de révolution locale, ce serait encore un motif de plus pour que l'État n'abandonne point à l'intérêt privé une arme aussi dangereuse ; mais à cet égard l'expérience prouve que les craintes de ce genre sont toujours exagérées, et en effet, les projets exécutés depuis quinze ans n'ont jamais vu se réaliser les prédictions sinistres dont on cherchait à entourer leur entreprise.

Quoi de plus onéreux au commerce que l'octroi concédé d'un tarif immuable qu'on reconnaît trop élevé et qu'on ne peut faire réduire ?

Le but de notre Mémoire et de la brochure sur le mode d'exécution a été d'éclairer l'administration sur les vrais intérêts de l'État, et la meilleure preuve que nous puissions donner du système onéreux que nous combattons, est ainsi que le comprend fort bien notre contradicteur, la hauteur usuraire à laquelle s'élèvent en peu de temps les actions des concessionnaires de voies publiques qui réunissent les foyers industriels les plus considérables : Londres, Liverpool, Birmingham, Manchester, Leeds, etc.

(1) Les attaques renfermées dans le mémoire et la brochure contre les concessions sont tellement acerbes et colorées de mauvaise humeur, que j'y aurais vu sans étonnement prouver que rien n'était plus heureux dans l'intérêt public que de voir comme en France les actions dites de 4 canaux passer de 1,000 à 1,300, tandis que l'exécution de ces canaux absorbait plus du double du capital estimé au devis et qu'ils produisaient à peine de quoi payer l'entretien ; c'est probablement ce genre d'actions accrochées au budget qui montent même quand l'opération manque, que les auteurs préfèrent à ces actions anglaises dont le taux est le baromètre de la prospérité commerciale.

D'ailleurs comment appeler, ruineux ces tarifs sous l'empire desquels les transports se sont duo décuplés et plus, n'est-ce pas même là un bonheur pour les exploitations concurrentes?

Si les transports viennent à diminuer et que le commerce souffre, les actions tombent au-dessous du pair.

Il y a toujours mauvaise grâce à critiquer des gains attachés à une grande prospérité du pays, pour être juste et rationnel, les auteurs du Mémoire eussent dû plaindre les propriétaires des canaux en perte, et proposer d'en réhausser les droits (1).

On a dit qu'aux adjudications de ces grands ouvrages il ne se présentait pas de concurrence, ceci est tout-à-fait inexact, à celle du canal de Pommerœul à Antoing quatre soumissions furent présentées à 45, 42, 36 et 17 années, à celle du canal de Charleroy, il y avait trois concurrents à 36, 32 et 29 années.

Pour le chemin de Bruxelles à Anvers, en outre de la société qui présenta le projet, une autre grande société se mettait sur les rangs, l'adjudication en aurait encore amené d'autres (2).

On a dit aussi, qu'un canal ou un chemin de fer exécuté, il ne pouvait plus s'en établir d'autres en concurrence véritable.

Certainement il est peu probable de voir un canal ou chemin de fer se placer côte à côte d'un autre canal ou chemin déjà exécuté; mais est-ce la seule manière d'obtenir une concurrence?

Entre Manchester et Liverpool où il ne se trouvait en 1765 qu'une rivière et une route ordinaire, il se trouve maintenant plusieurs canaux, une route de fer et une route ordinaire.

Entre Condé et Lille, il n'y avait autrefois que la Scarpe, le canal de la Sensée s'est exécuté, on demande celui de Roubaix, et il y a en outre trois routes pavées.

Entre Mons et le Bas-Escaut, le canal d'Antoing a pour concurrent celui par la Dendre et Termonde dont le projet est établi, il s'exécutera sans doute, ou un chemin de fer.

Le canal de Charleroy a un terrible concurrent dans un chemin de fer de Marimont-Houdeng à Lessines.

Le chemin de fer de Bruxelles à Anvers ne sera-t-il pas une concurrence pour le canal de Bruxelles?

Celui de Liège à Anvers portera certainement quelque dommage à celui de Charleroy.

Nous n'avons point appelé ruineux les tarifs concédés qui décuplent la valeur des actions, mais nous persistons à soutenir que les avantages que le commerce retire de ces communications, eussent été beaucoup plus grands si l'État en avait conservé la direction et la propriété.

L'exécution des voies publiques ne doit jamais être à notre avis, l'objet d'une loterie ou d'un jeu de hasard.

Nous avons dit, et nous croyons pouvoir soutenir, que la concurrence est illusoire dans les adjudications d'entreprises qui exigent l'emploi de grands capitaux, et qu'il arrive toujours que les concurrents au lieu de se nuire réciproquement par des rabais, conviennent de partager sans combat un butin plus facile.

On a vu, page 18 de notre brochure que l'exécution d'une seconde voie en concurrence ne remédie point au mal; ce n'est qu'un palliatif. Et que dans ce cas, il est incontestable que le commerce est soumis à l'obligation de payer l'établissement des nouvelles routes, tandis que la première aurait pu suffire si elle n'avait été entachée d'un tarif onéreux.

Malgré les exemples de communication en double emploi cités ci-contre, il n'en est pas moins vrai que les péages pourraient être moindres si le mouvement commercial était resté sur une seule communication. Et quant aux voies existantes entre Manchester et Liverpool, voies parallèles où la concurrence doit sembler capable de ramener les péages à leur véritable valeur, il résulte d'une enquête récente du Parlement que malgré les rabais que les tarifs des canaux ont éprouvé depuis l'ouverture de la route en fer, le cours usuraire de ces actions s'est encore élevé.

(1) On en veut au concessionnaire qui double ou triple son capital après bien des années de travail et on n'objecte rien contre le propriétaire voisin du canal qui, à son occasion, a exigé dix fois la valeur d'une emprise.

(2) Depuis longtemps une société a fait des démarches pour obtenir la concession du chemin d'Anvers à Cologne, n'a-t-on pas mis, malignement, le roi Guillaume comme un épouvantail au rang des concessionnaires futurs et on désespère de la concurrence!

(1) Le propriétaire d'un terrain défend son bien, son droit; une prétention exagérée de sa part, serait condamnée par les tribunaux; mais il n'y a aucun recours contre le concessionnaire qui profite d'un octroi onéreux, accordé prématurément.

C'est toujours en faisant apparaître un cas particulier , un chiffre , que les auteurs du Mémoire prétendent en déduire des conséquences générales (1).

J'en conclus que l'objection ne peut porter raisonnablement que sur le tarif des marchandises du transit , et que si le Gouvernement croit dans sa prudence devoir limiter les gains de la compagnie il peut par une clause au cahier des charges , y mettre des bornes , rien de plus facile que de contrôler une recette , non pas dans ses moindres détails mais en grand.

(29) *Résumé de la seconde partie.*

Un emprunt garanti par la nation est proposé pour l'exécution des chemins de fer.

Deux objections se présentent } Le revenu est insuffisant.
Le tarif suggéré excitera des rivalités nuisibles.

Tableau des produits réalisables exagéré et arbitrairement établi.

La loi d'emprunt présentée avec absence de tarif laisse trop de prise à la critique.

Le projet primitif est préférable sous le rapport financier et politique.

Le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles et à Liège par la vallée du Demer coûtera , page 53 , fr. 16,172,000 , tandis que le chemin par le dernier tracé coûtera 19,770,000 (2) , suivant les calculs du Mémoire rectifiés.

Le revenu annuel pour couvrir les frais , ne peut être au-dessous de 1,536,340.

Nous croyons avoir démontré à l'évidence dans notre brochure et dans le cours de cette réplique , que toutes les clauses de réduction de tarifs seront toujours éludées et avec d'autant plus d'impunité que les compagnies seront plus puissantes et jouiront de plus grands bénéfices ; d'ailleurs comment prétendre contrôler en grand , ce qu'on ne peut vérifier en détail.

(29) Nous avons prouvé dans la brochure , page 23 et suivantes , et dans cette réplique pages 49, 54 et 63 que le revenu des pages à 2 et 4 centimes par tonneau et par kilomètre , est suffisant pour couvrir les capitaux de l'emprunt et l'entretien de la route ; et pages 35 et 43 de cette réplique qu'aucun motif plausible ne pourrait donner lieu à des plaintes quelconques de la part de localités rivales.

Nous avons donné ci-dessus , page 49 , tous les éclaircissements désirables à l'égard du tableau des produits réalisables.

La loi présentée , laissant à la Représentation Nationale , la fixation des tarifs dans l'intérêt général , ne peut donner lieu à aucune critique ; voyez ci-dessus , pages 56 et 57.

Voyez ci-dessus , pages 50 et 51.

La route en fer d'Anvers et Bruxelles à Verviers , par Louvain et Waremme , coûtera 16,500,000 fr. , y compris l'embranchement de Lierre ; les dépenses annuelles pour entretien et la rente du capital ne dépasseront pas 1,200,000 fr. , voyez ci-dessus , pages 25 , 30 et 31.

(1) En même temps que les auteurs du Mémoire ne cessent de répéter : prenez garde aux concessions ! vous ne pouvez plus réduire les droits , d'autres personnes qui soutiennent aujourd'hui le même système , disent : gardez-vous des concessions , car ils pourront en baissant leurs droits , ruiner leurs concurrents , il y a dans tout cela quelque chose de puérile , laissez sur ce point toute liberté au concessionnaire , il ne fera que ce que son intérêt bien entendu lui commandera , c'est là la bonne règle en matière de concurrence.

(2) Coût total de la route de fer d'Anvers à Bruxelles et à Verviers suivant les calculs page 25 fr. 24,400,000
Dédution de la partie de cette route entre la Meuse et Verviers y compris l'indemnité du rachat de la concession actuelle le tout calculé dans la proportion du devis 4,630,000

Partant : coût de la route entre Anvers , Bruxelles et Liège par Louvain et Tirlemont 19,770,000

(1) Quand nous disons prenez garde aux concessionnaires , avec eux un tarif onéreux est irréductible ; nous disons également prenez garde aux concessionnaires , car ils peuvent baisser leurs droits , non pour nuire à d'autres concessionnaires (les corsaires ne s'attaquent jamais) mais pour nuire à l'intérêt général , pour nuire à l'intérêt des provinces lorsque leur intérêt personnel les y porte.

(2) Voyez ci-dessus page 39 , note (1).

Le produit présumé des transports raisonnablement calculé s'éleverait à 1,591,847 francs en le supposant appliqué à 40,000 tonneaux de marchandises en transit.

Nécessité de sacrifice par la nation pour le passage gratuit du transit.

Le Gouvernement doit-il faire exécuter sur les fonds du budget ou sur sa garantie ?

Ce genre d'opération a toujours été malheureux, il conduit à des préférence injustes, à des pertes énormes, à des longueurs ruineuses.

Exemples de ces opérations malheureuses : aucun exemple heureux à leur opposer.

Exécution sur la garantie de la nation sous la conduite d'une commission, moyen repoussé par le bon sens pratique.

Concession avec les bailleurs de fonds intéressés dans les bénéfiques, onéreuse à la nation s'il y a des déficits.

Concession pure, simple, aléatoire, la concession des Anglais, celle que je regarde comme préférable à tout; mode qui, dans la position actuelle où se trouve le Gouvernement vis-à-vis les intérêts divers des provinces mis en jeu par la publication du Mémoire, peut seule résoudre la difficulté.

Deux objections contre les concessions. } Les concessionnaires gagnent trop.
Le Gouvernement fera les bénéfices pour la nation, les droits ne peuvent plus être réduits.

Exemples de huit canaux d'Angleterre où les actions sont très-élevées, mais qu'il faut mettre en regard avec huit autres canaux en perte et tous les autres de ce pays au nombre de plus de cent dont le revenu moyen n'atteint pas 4 p. 0/10.

Considérations qui démontrent la faiblesse de cette objection.

Là où les canaux prospèrent, tout prospère, pourquoi vouloir une exception contre eux.

Le Gouvernement est plus mal habile qu'une compagnie pour ce genre d'opérations, il ne fera pas les économies annoncées : les lois, les réglemens le rendent peu propre à la réussite de ces grands ouvrages, les affaires politiques le dé-

Voyez ci-dessus, pages 49 et 61.

Inutilité et inconvenance d'un sacrifice par la Nation pour le passage du transit, voyez 62.

Il a été démontré, pages 20 et suivantes de la brochure que l'État ne courrait aucune chance désavantageuse en se chargeant de l'exécution de la route projetée.

D'accord avec M. l'Inspecteur sur les vices de concession à bailleurs de fonds intéressés (voyez page 68), nous sommes d'un avis tout à fait contraire avec lui, à l'égard des concessions soi-disant aléatoires (voyez page 76). Quant à la mise en jeu d'intérêts provinciaux, nous ne pouvons que répéter ce que nous avons dit page 44, que la direction proposée pour la route en fer ainsi que son exécution par l'État, au moyen d'un emprunt garanti par la Nation, offrent aux houillères de Liège un moyen facile d'exportation, dont toutefois elles paieront les frais; et qui feront disparaître tous les motifs de jalousie qui existent aujourd'hui par suite des travaux ordonnés par l'État à l'avantage des autres districts charbonniers.

Les pertes éprouvées par les actionnaires de certains canaux ne peuvent comme nous l'avons dit, page 70 entrer en ligne de compte pour compenser les péages onéreux que le cours usuraire des actions dénonce sur les voies principales : il est évident que là où le commerce est considérable, les péages doivent rapporter beaucoup, mais il n'est nullement raisonnable de dire que là où l'on perçoit des péages trop élevés, que le commerce prospère, que tout prospère.

L'expérience prouve que les travaux d'utilité publique exécutés par l'État, sont plus avantageux dans leur résultat, pour la généralité que ceux qui ont été livrés à l'intérêt privé. L'administration dans un Gouverne-

tourment des intérêts commerciaux qui se trouvent alors abandonnés.

La faculté de modifier le prix du tarif pour les transports du transit doit être conservée par le Gouvernement.

Danger de l'exercice de la même faculté pour l'intérieur ,

Une clause peut poser des bornes aux gains des compagnies.

Quand les droits sont trop élevés et les gains trop grands il s'établit une concurrence.

Exemple : entre Manchester et Liverpool , entre Condé et Lille , entre Mons et Tournay (canal d'Antoing).

Il y a eu quatre concurrents réels au canal de Pommerœul à Antoing.

Il y en a eu trois au canal de Charleroy à Bruxelles.

Il s'en trouve déjà et il s'en trouvera plusieurs pour le chemin de fer.

(30) Conclusions.

Je conclus à ce que la route de fer d'Anvers à Bruxelles , et de Malines à la Meuse et à Liège par Diest et Tongres , ainsi que celle vers Gand , soient sous le rapport de la force , du poids , et des dimensions des moyens de transport , exécutées avec ensemble et corrélation pour ne faire qu'un système continu.

Que les prolongements de ces routes de fer vers Cologne , après s'être entendu avec la Prusse , vers Ostende et vers Mons et la frontière de France , soient considérés par le Gouvernement de la même manière sous le rapport des transports du transit.

Que les prix du tarif à l'intérieur , soient raisonnablement établis au moyen d'enquêtes légales ; et que la fixation du prix des péages pour les marchandises de transit reste facultative au Gouvernement qui pourra les hausser ou baisser ; ces tarifs étant doubles comme au chemin de fer de Manchester à Liverpool , le premier pour les droits de passage seulement , le second y compris le transport

Que pour l'exercice perpétuel de cette faculté , un sacrifice soit fait par la nation pour encourager l'exécution de ces chemins.

La concurrence hollandaise plaçant la route de transit vers Cologne dans une position toute particulière , que les chambres

ment véritablement constitutionnel , ne saurait agir contre le gré de la Nation.

La réduction des péages pour le commerce intérieur est peut-être plus nécessaire que pour le commerce étranger : la concurrence de la navigation du Rhin forcerait naturellement des concessionnaires à réduire leurs péages à l'égard du transit , tandis que maîtres absolus du commerce intérieur , ils feraient peser sur lui le plus odieux monopole.

Nous ne nions point la possibilité de poser des clauses de cette espèce , mais leur mise à exécution éventuelle est toute problématique. L'expérience prouve que les conditions les plus positives en apparence sont toujours éludées , même devant les tribunaux.

La concurrence qui ne naît que du désir de partager des gains usuraires , n'apporte aucun bien réel au commerce dans les entreprises qui exigent de grands capitaux.

Le nombre de concurrents dans une adjudication ne prouve point la réalité de la concurrence.

(30) Nous osons espérer que les éclaircissements donnés dans cette réplique sur les divers points contestés par M. l'Inspecteur , confirmeront l'avis de la commission spéciale des Ingénieurs du 17 mai 1833 et l'opinion du Gouvernement dans son projet de loi du 19 juin ,
« que la préférence doit être accordée à l'exécution de
» la route par l'État , au moyen d'un emprunt spécial
» à couvrir par des péages dont les tarifs seraient établis par la législature et seraient modifiables par elle ,
» en raison de l'augmentation successive du mouvement
» commercial ; et de manière à accorder sans aucun
» sacrifice de la part de la Nation , toutes les faveurs
» dont le commerce de transit pourrait avoir besoin. »

décident le maximum des sacrifices qu'elles veulent faire pour laisser passer le transit au quart des droits, et que la concurrence à l'adjudication publique roule sur cette somme à fournir au fur et mesure de l'exécution des ouvrages.

Que l'exécution de ces routes soit confiée à des compagnies par voie de concurrence et de publicité sur des cahiers des charges, dont une clause si on le juge convenable (1) bornera les gains de l'entreprise.

Vis-à-vis la loi et les réglemens sur les concessions qui exigent examen des ingénieurs, enquête publique, concurrence et publicité d'adjudication, vis-à-vis de tout ce qui vient d'être dit, tombent les attaques irréfléchies contre les intentions de plusieurs de nos concitoyens qui au milieu des difficultés de notre position politique ont osé venir exposer leur fortune pour l'avantage public.

Nous terminerons par ces paroles remarquables : « Il n'existe pas, il n'a pas existé, un seul pays où le Gouvernement ait créé d'aussi belles communications, que celles qui ont été confiées à des associations particulières ou à des administrations locales ; pourquoi faire des suppositions contredites par l'expérience des temps anciens et nouveaux et par les hommes supérieurs d'opinions différentes sur les questions politiques ? Le gouvernement obtiendrait sans emprunt de bonnes communications en encourageant les associations par des lois, en leur donnant toute liberté d'action et toute garantie pour les capitaux employés aux ouvrages d'utilité publique. »

(1) Toute clause qui a pour but de réduire directement la hauteur du péage est mauvaise, en ce qu'elle devrait être balancée par celle de réhausser les droits dans certaines circonstances, réhaussement impossible parce qu'il devrait avoir lieu quand le commerce languit. Il vaut bien mieux respecter ce droit comme inviolable et employer les excédens de produit au-delà de 10 p. 0/0 par exemple, comme le font les anglais, qui stipulent qu'au-delà de cet intérêt les excédens seront employés à l'amélioration et à la prospérité du chemin ; ainsi on dirait que les excédans sur ce taux d'intérêt à la compagnie seront employés à l'amélioration du chemin et à l'établissement d'embranchemens de fer dans l'intérêt de la voie principale. Lors de la proposition de réduction des droits du canal de Pommeucel à Antoing on eût aussi bien fait, et même mieux, de faire exécuter sur la réduction proposée, la canalisation de l'Escaut, ou tel autre ouvrage dans l'intérêt du commerce de ce canal ; ce mode est un germe de richesse pour le pays qui a la sagesse de l'adopter.

Après avoir fait remarquer combien les examens et les enquêtes préalables, la concurrence et la publicité, sont illusoirs dans les entreprises importantes, nous croyons pouvoir nous borner à citer ces paroles malheureusement trop vraies :

« Pourquoi insiste-t-on si vivement pour que le Gouvernement se désaisisse de l'exécution des grands travaux publics et la remette aux mains des particuliers ? On a pris le change à ce sujet : ces déclamations n'ont point leur source dans l'intérêt général ; au lieu de l'esprit d'association, on veut encourager l'esprit d'agiotage. Qu'avons nous vu en effet dans toutes les entreprises concédées dans ces derniers temps : en est-il une seule que l'on puisse regarder réellement comme le fruit de l'esprit d'association ? Avons-nous vu une seule affaire imaginée, méditée, étudiée d'avance et suivie dans l'exécution par une réunion nombreuse d'hommes qui avaient au succès un intérêt commun ? où sont chez nous ces grands propriétaires de terres, de mines, de fabriques, qui aient des capitaux libres, et qui soient en état de faire des avances considérables, dont les fruits ne se recueilleraient que dans un avenir éloigné ? Nos concessions consistent généralement dans de purs emprunts négociés par des banquiers qui ne concèdent que la possibilité de vendre des actions à la

(1) Il est positif que les communications doivent être payées par ceux qui s'en servent : Or, si un péage fixé à l'avance est reconnu trop faible pour subvenir aux dépenses de la communication, il n'est que juste d'en réhausser le tarif au taux convenable ; par contre, il est indispensable de réduire aussitôt qu'on le peut, un tarif qu'on viendrait à reconnaître trop élevé. Et dans notre opinion, il serait tout à fait injuste d'appliquer à l'amélioration d'une localité voisine, l'excédent des impôts qui pèsent sur une autre localité. Rien de plus déraisonnable à notre avis que de vouloir regarder comme immuable, le taux d'un péage, qu'on ne peut déterminer à l'avance que sur des hypothèses d'un mouvement commercial dont il est impossible de prévoir l'augmentation successive.

« bourse, qui n'ont aucune idée, ainsi que ceux qui
» achètent ces actions, de prendre un véritable intérêt
» au succès des entreprises; on y voit des hommes fort
» éloignés de posséder par eux-mêmes les capitaux
» nécessaires, s'attachant à placer les actions sans s'in-
» quiéter beaucoup si elles deviendront ou non, par
» la suite utiles à la généralité ou profitables aux por-
» teurs; cherchant à s'assurer, quoiqu'il arrive, des
» avantages personnels indépendants du succès ou du
» non succès de l'entreprise.....

» Quand ces hommes reprochent au Gouvernement
» d'une manière si aigre et si impérieuse de conserver
» le monopole des entreprises publiques, et de ne
» point favoriser l'esprit d'association, cela signifie
» simplement qu'ils demandent des occasions plus nom-
» breuses de faire leurs spéculations, non pas qu'ils
» désirent augmenter la richesse nationale, mais parce
» qu'ils veulent s'enrichir eux-mêmes, en faisant passer
» dans leurs mains l'argent de ces actionnaires qu'il
» est si facile d'abuser dans un pays où l'on n'est point
» accoutumé à soumettre les affaires à des débats pu-
» blics. »

Fait à Bruxelles, le 1^{er} Septembre 1833,

LES INGÉNIEURS SIMONS et DE RIDDER.



bonnes, qui n'ont jamais été, ainsi que ceux qui
sont en possession de ces actions, de prendre un véritable intérêt
dans les succès des entreprises; on y voit des hommes fort
éloignés de posséder par eux-mêmes les capitaux
nécessaires, s'attachant à placer les actions sans s'in-
quiéter beaucoup si elles réussissent ou non, par
la suite utiles à la généralité ou profitables pour per-
sonnes; cherchant à s'enrichir, quoiqu'il arrive, des
avantages personnels indépendamment du succès ou du
non succès de l'entreprise.....

Grandes personnes reprochent au Gouvernement
d'une manière si sage et si modérée de conserver
le monopole des entreprises publiques, et de ne
point favoriser l'esprit de spéculation, cette espèce
d'empêchement de leur donner des capitaux pour leur
propre de faire leurs entreprises, les personnes qui
devient nécessairement la réussite nationale, mais par
un la volonté d'entreprendre eux-mêmes, au lieu de
dans leur main, l'argent de ces entreprises qui
est si facile à obtenir dans un pays de liberté, et point
de recourir à solliciter des secours à l'étranger, par

l'intermédiaire de quelque banquier étranger, et
de se faire ainsi un capital, sans que le Gouvernement
soit en mesure de le contrôler, et de le faire servir
à l'intérêt de la nation.

Il est à remarquer que les personnes qui
sont en possession de ces actions, ne sont pas
les mêmes que celles qui sont en possession des
actions, et que ces personnes ne sont pas
nécessairement les mêmes que celles qui sont
en possession des actions.

Il est à remarquer que les personnes qui
sont en possession de ces actions, ne sont pas
les mêmes que celles qui sont en possession des
actions, et que ces personnes ne sont pas
nécessairement les mêmes que celles qui sont
en possession des actions.

Il est à remarquer que les personnes qui
sont en possession de ces actions, ne sont pas
les mêmes que celles qui sont en possession des
actions, et que ces personnes ne sont pas
nécessairement les mêmes que celles qui sont
en possession des actions.

Il est à remarquer que les personnes qui
sont en possession de ces actions, ne sont pas
les mêmes que celles qui sont en possession des
actions, et que ces personnes ne sont pas
nécessairement les mêmes que celles qui sont
en possession des actions.



F. 00731