



A propos de ce livre

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

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

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

Consignes d'utilisation

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

Nous vous demandons également de:

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

À propos du service Google Recherche de Livres

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





UNIVERSITÄT ZÜRICH



MA 1607

ÉTUDE
SUR
LES CHEMINS DE FER BELGES

PAR
JULES MALOU.

(Mars 1860.)

18

BRUXELLES,
LIBRAIRIE POLYTECHNIQUE DE A. DECO,
9, RUE DE LA MADELEINE.

1860



IMPRIMERIE DE J. DELIÈVRE. — BRUXELLES.

ÉTUDE

SUR LES CHEMINS DE FER BELGES

PAR

JULES MALOU.

A une époque où l'Angleterre éprouvait un accès de la fièvre chronique des chemins de fer, le *Punch* donnait la carte des lignes ferrées du Royaume-Uni, sous l'emblème d'une immense toile d'araignée cachant en quelque sorte tout le territoire, tant les mailles en étaient étroites et serrées.

En jetant les yeux sur le tableau des chemins de fer de l'Europe réduit à la dimension d'un mètre, l'image de la carte fantastique, en ce qui concerne la Belgique et l'Angleterre, se grave dans l'esprit comme une vivante réalité.

La première sur le continent, la Belgique, devenue maîtresse de ses destinées, a pris résolûment une honorable et puissante initiative. Elle a fait plus vite et relativement bien plus que d'autres nations. Ses locomotives sillonnant en tout sens ce petit territoire semblaient adresser aux retardataires un sifflet d'appel, tandis qu'ils s'épuisaient en vaines tentatives. Aux lignes construites par l'Etat se sont rattachées successivement, sous des formes diverses, les chemins créés par l'industrie particulière. Il y aura bientôt 26 ans (*grande mortalis ævi spatium!*) que la loi du 1^{er} mai 1834 est au Bulletin Officiel. Le moment est venu de nous recueillir..., de faire inventaire et de délibérer.

En poursuivant avec tant d'ardeur l'œuvre la plus considérable de la génération actuelle, plusieurs ont eu leurs jours d'engouement dont les mécomptes ont fait justice; plusieurs ont eu leurs jours de doute et l'expérience les a éclairés; tous ont passé par des épreuves, par des tâtonnements, par des vicissitudes, avant d'aboutir à un système qui soit rationnel et stable autant que peuvent l'être les choses humaines.

Les Pays-Bas, par exemple, paraissent en être encore à peu près au point où se trouvait la France en 1837 et en 1838, c'est-à-dire en retard de 20 ans. La première Chambre vient de rejeter à une faible majorité, le projet du Gouvernement relatif à la concession, avec garantie de *minimum* d'intérêt, du réseau dit *du midi*. On ne peut prévoir si et à quelle époque seront trouvés les moyens de concilier les idées divergentes, de satisfaire, du moins dans une certaine mesure, les intérêts opposés.

En parcourant l'histoire des chemins de fer français (1), on croirait vraiment que les Compagnies ont voulu faire dans ce pays une application de la théorie des Indous sur la transmigration des âmes. Ce ne sont que fusions, ventes, échanges, vicissitudes de toutes sortes, dont la conséquence a été de concentrer entre les mains de quelques grandes Compagnies toute l'exploitation du réseau. Le Gouvernement paraît s'être arrêté pour le moment au régime de concessions par zones. Les concessionnaires, dans le périmètre donné, n'ont pas à craindre la concurrence d'autres Compagnies : ils ont seuls, sur leur territoire, le droit de faire et ils ont aussi l'obligation de faire ce que l'intérêt général exige, quand le Gouvernement a déclaré l'utilité publique d'une extension ou d'un embranchement. Dans cet ordre de faits, il ne peut guère s'élever entre les Compagnies que des luttes de concurrence modérée ou des questions de limites. Un exemple mémorable de ces luttes, s'est présenté lorsque le Nord et l'Est ont revendiqué l'un et l'autre, comme appartenant à leur zone, la ligne de Paris à Soissons, destinée un jour à être prolongée jusqu'à la frontière de Belgique par Laon et Vervins, et à former ainsi la première section d'une voie directe très-importante entre Paris et l'Allemagne. Le Nord a obtenu gain de cause. La zone du Nord, en ce qui nous concerne, s'étend donc de la mer à la Meuse : là commence la région dévolue aux Ardennes et à l'Est français, qui ne formeront, dans quelques années, qu'une seule Compagnie.

(1) Histoire financière des chemins de fer français, par A. Delaveyle, — 1860.

En Allemagne, où les exploitations sont encore très-divisées, un travail analogue de transformation se fait, mais avec plus de lenteur (1).

Le rapport si remarquable de M. le comte Vanderstraeten, ministre de Belgique à Madrid, publié par le *Moniteur* en 1859, nous décrit les phases déjà parcourues par les concessions en Espagne.

Ailleurs, on commence par où nous finirons, c'est-à-dire par les grandes exploitations.

En Belgique, s'il n'y a que des faits posés au hasard, sans idée fixe, nous avons à les constater, nous avons à en rechercher la valeur et les conséquences. En supposant qu'il y ait eu un système, nous avons à examiner s'il est le meilleur, s'il constitue un état en quelque sorte définitif. Vivons-nous au contraire, quant aux chemins de fer, à une époque de transition, et les changements déjà opérés sont-ils le prélude d'autres transformations plus profondes et plus fécondes? Quelles sont les exigences des intérêts publics et des intérêts des Compagnies elles-mêmes? Que reste-t-il à faire ou du moins à désirer? Si des fautes ou des erreurs ont été commises, existe-t-il des moyens de les réparer, au moins en partie? Quel est l'état présent des choses, et quelles sont les probabilités quant à l'avenir?

Pour aider à résoudre ces questions et d'autres qui en dérivent, il m'a paru utile de réunir et de coordonner les faits essentiels consignés dans les publications de la statistique officielle, dans les rapports relatifs au chemin de fer de l'Etat et dans les comptes-rendus publics par les Compagnies. Cette étude, je n'ose dire cet *essai* (car le mot est devenu prétentieux), sera donc à la fois historique et pratique, parce que l'histoire sérieusement comprise est, ou, si l'on veut, doit être un enseignement, non un objet de vaine curiosité.

Le chemin de fer de l'Etat, dont les capitaux ont été fournis au moyen du crédit national, est la chose de tous. C'est, dans notre budget des voies et moyens, un revenu brut de plus de 25 millions; au budget de la dette publique, c'est l'explication d'un passif de 200 millions à peu près; c'est enfin, au budget des travaux publics, la cause d'une dépense annuelle de plus de 14 millions.

Le capital consacré aux chemins de fer par les Compagnies est, au *minimum*, de 342 millions.

(1) V. les publications annuelles intitulées : *Statistische nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen*. Berlin, in-4^o.

Il s'agit donc ici de capitaux s'élevant ensemble à plus de 545 millions.

Que l'on ne s'étonne pas de me voir, au début de ce travail, additionner, pour les confondre, les capitaux empruntés par l'Etat et les capitaux empruntés en Belgique ou à l'étranger, par les entreprises particulières. Sans doute, en se plaçant à un certain point de vue, les intérêts publics seraient affectés d'une manière plus directe et plus immédiate si les premiers étaient mal employés, s'ils étaient ou compromis, ou stériles ou presque stériles ; mais aux yeux de l'économiste, de l'homme d'Etat intelligent et prévoyant, c'est aussi un mal très-réel que la condition des autres soit mauvaise. Pour rester dans le vrai, il faut considérer la nation comme un individu, l'industrie des transports comme toute autre : de doubles ou de détestables emplois, d'inutiles ou improductives dépenses appauvrissent. Le problème théorique, le beau idéal, pour ainsi dire, consiste à avoir au moindre prix possible comme construction et moyennant la plus faible dépense comme exploitation, la plus grande somme d'avantages pour le créateur de l'instrument de transport et pour tous ceux qui s'en servent.

Pour se rendre un compte exact de la situation, il faut essayer avant tout de classer les entreprises de chemins de fer.

Je me permets de ne point appeler entreprises les concessions, mort-nées ou les simples projets. Les premières, il est vrai, ont eu l'honneur d'être prises au sérieux par le Gouvernement et par les Chambres ; il en est même qui avaient réussi à se procurer quelques actionnaires. Réflexion faite, il m'a paru inutile de les exhumers. Quant aux projets, j'ai là, devant moi, deux ou trois pieds cubes de brochures, mémoires, pétitions, notes, cartes bariolées de lignes rouges, bleues, jaunes : innombrables écrits qui ont fait gémir les presses... et les Représentants moralement obligés à les lire. A certains jours, la maladie des chemins de fer a fait tourner plus d'une tête, d'ailleurs bien organisée. Tantôt le vent était aux lignes directes, tantôt aux lignes internationales. Sauf les différences de forme et la mise en scène, chaque inventeur d'une ligne quelconque, plus ou moins égaré par la tendresse paternelle, cherchait au fond à prouver deux choses, toujours les mêmes : il venait combler une fâcheuse lacune, satisfaire de grands intérêts généraux ou locaux ; il calculait que les capitaux engagés produiraient immédiatement 8, 10 ou 12 pour cent, sans compter les espérances. Il n'est pas nécessaire en ce moment d'examiner si, en effet, tous ces projets étaient bons ou mauvais : l'expérience acquise par l'ex-

exploitation des lignes existantes donnera une réponse indirecte ou implicite à cette question.

Les chemins de fer établis se divisent en deux catégories : les uns, purement industriels, ne sont employés qu'au transport des marchandises; les autres transportent voyageurs et marchandises.

La première se subdivise en chemins publics et en chemins particuliers. Il suffit de mentionner comme chemins publics, le réseau des lignes du Haut et du Bas Flénu, de St-Ghislain, etc.; les autres, existant en grand nombre, sont concédés, pour la plupart, en vertu des lois de 1810 et de 1837 sur les mines. Ce sont assurément de précieux affluents, soit pour les voies navigables, soit pour les autres chemins de fer; mais ils ne font pas partie intégrante de ce que l'on est convenu de nommer le réseau national. En général, sauf pour un ou deux chemins publics, les éléments de discussion manquent et les propriétaires seuls peuvent évaluer ou les services qu'ils leur rendent, ou les bénéfices directs ou indirects qu'ils en retirent.

J'ai condensé en un tableau les données que fournissent les statistiques officielles, les comptes-rendus des Compagnies et les rapports du ministère des Travaux Publics. Ce sont les sources auxquelles j'ai puisé; je les cite d'une manière générale, voulant éviter des redites fastidieuses.

Ce tableau indique l'étendue des lignes construites, l'époque d'inauguration, le capital dépensé, le coût par kilomètre, les recettes brutes, les dépenses d'exploitation, le revenu net, la répartition de ce revenu en 1857 et en 1858, le matériel, la plus-value ou la dépréciation en février 1860 des titres émis par les Compagnies. Je n'y comprends ni les tarifs, ni le mouvement de voyageurs ou de marchandises, parce que, tout en reconnaissant à quel point l'étude du trafic est intéressante, j'ai cru devoir en faire abstraction en ce moment, afin de rendre plus clairs et plus saisissables les résultats financiers des entreprises de chemins de fer en Belgique.

Me plaçant à ce point de vue restreint, je ne porte au tableau ni les lignes qui ne sont pas encore en exploitation, telles que Hainaut-Flandres, Liège à Maestricht, Gand à Ecloo, ni les concessions récentes, telles que Baume à Marchiennes, Namur à Givet, Louvain à Herenthals.

Les chemins créés par les vingt et une Compagnies concessionnaires qui restent, ces déductions opérées, ont une étendue totale

de	1,267 kil. ou 253 $\frac{2}{5}$ lieues.
Le réseau de l'Etat (non-com- prise la section de Landen à St- Trond, qu'il a cédée) est de	557 kil. ou 111 $\frac{2}{5}$ lieues.
Ensemble	1,824 kil. ou 365 lieues.

Ces Compagnies ont construit à peu près 95 kilomètres sur territoire étranger ; le développement total des chemins de fer en Belgique est donc de 1,729 kilomètres (1), dont 1,172 établis par les Compagnies (soit 67 p. c.) et 557 kilomètres par l'Etat (soit 33 pour cent.

L'exposé de la situation du royaume, de 1840 à 1850, constate à la fin de cette période des faits bien différents : les rapports proportionnels étaient alors intervertis : l'Etat avait construit 550 kilomètres (64 p. c.) ; les Compagnies 312 kilomètres ou 36 centièmes du total de 862 kilomètres établis.

L'Etat a donc pris d'abord possession à son profit des meilleures lignes ; il touche à tous les principaux centres de population et d'activité industrielle et commerciale ; il occupe les voies de transit. La plus forte partie du mouvement intérieur ou international lui appartient. Cela fait, il s'est reposé comme constructeur, mais il a agrandi son domaine comme exploitant. L'œuvre entreprise par l'Etat se trouvant à peu près accomplie, les Compagnies sont venues se rattacher à ses lignes ou s'y enchevêtrer. La moisson faite, le glanage est permis ; le repas fini, on abandonne, sans les disputer à ceux qui les disputent entre eux, les restes ou même les miettes tombées de la table. Sans établir ni zones déterminées pour chaque Compagnie, ni mesures protectrices des intérêts engagés, sauf quelques droits de préférence éventuelle, on a donc concédé les lignes qui étaient demandées et pour lesquelles des moyens d'exécution existaient ou paraissaient exister. On a laissé faire, en se réservant expressément le droit de concéder des lignes concurrentes, et plus d'une fois on a usé de cette faculté réservée.

C'est bien là notre régime, notre droit public intérieur en fait de chemins de fer ; nul ne peut depuis longtemps prétexter cause d'ignorance.

Année moyenne de 1851 à 1859, les Compagnies ont ajouté plus

(1) Les fractions de kilomètres sont forcées ou négligées, pour simplifier les comparaisons et les calculs ; ailleurs j'ai négligé de même les fractions et les petites sommes.

de 100 kilomètres au réseau national, soit 941 kilom. en 9 ans.

Au point de vue de l'exploitation, il est plus d'un fait à noter. L'Etat exploite, outre son réseau de 557 kilomètres, les lignes de Tournai à Jurbise (48 kil.), de Dendre et Waes (108 kil.), de Mons à Manage (33 kil.), soit en totalité à peu près 746 kilomètres.

La Compagnie française du Nord exploite Namur à Liège, Charleroi à Erquelines et Mons à Hautmont, ensemble 134 kilom.

L'Entre-Sambre-et-Meuse, exploite la ligne de Mariembourg Chimay, total 123 kilom. — Anvers à Rotterdam a fait un contrat analogue avec Lierre à Turnhout, ensemble 120 kilom. — L'Est-Belge comprend Charleroi - Louvain et Morialme - Chatelinau, 98 kilomètres : il est en instance pour obtenir un prolongement qui le rattacherait au réseau français des Ardennes près de Givet, ce qui porterait son exploitation à 123 kilomètres.

Il existe donc en Belgique, en dehors de l'Etat, 14 services distincts d'exploitation. Le plus étendu est celui du Grand-Luxembourg, qui comprend 198 kilomètres. Le plus petit est celui de Pepinster-Spà, 12 kilom. — La moyenne pour les Compagnies est de 70 kilomètres d'exploitation, y compris les parties situées sur territoire étranger. Après une expérience relativement longue, après quelques fusions partielles, les exploitations sont petites et divisées. Aucun pays n'offre l'exemple d'un pareil fractionnement.

Ces faits étant précisés en ce qui concerne la longueur des lignes et des services d'exploitation, nous avons à rechercher quel capital a été consacré à l'établissement de nos chemins de fer.

En publiant pour la première fois des renseignements sur les lignes concédées, la statistique officielle y met cette prudente réserve : « Il convient de ne pas prêter une foi absolue aux renseignements donnés en ce qui touche le capital social. » En effet, les difficultés sont nombreuses.

Faut-il tenir exclusivement compte du capital effectif réalisé en écus pour la construction des lignes ou l'achat du matériel? Peut-on calculer, d'après les données rendues publiques, quel est ce capital effectif? S'il y a lieu d'additionner le capital nominal, doit-on y comprendre la prime due lors du remboursement des obligations, ou bien ramener celles-ci au pair du 5 p. c., sans avoir égard aux charges qui grèvent l'avenir des Compagnies?

Quelques exemples montreront à quel point sont sérieuses ces difficultés, les principales sans doute, mais non les seules que l'on rencontre en essayant de calculer quel est le capital consacré aux chemins de fer concédés.

L'Entre-Sambre-et-Meuse porte pour 5 millions, capital nominal, l'emprunt contracté à 4 p. c., sous la garantie du gouvernement : la valeur effective n'a guère dépassé, si même elle a atteint, net 4 millions.

La Flandre Occidentale renseigne comme valeur réalisée au moyen de 10,000 obligations de 500 fr. à 3 p. c., une somme de 2,500,000 fr., soit à 50 p. c. à raison du taux de l'intérêt, bien qu'elle doive rembourser de ce chef 5 millions.

Ailleurs des obligations de même nature, forme française, c'est-à-dire qui donnent 15 fr. d'intérêt et sont remboursables par 500 fr., sont évaluées à des taux différents.

Certaines Compagnies ont subi, soit des conditions très-dures dans des temps difficiles, soit de grandes pertes d'intérêts : des dépenses ont été mal faites ; pour l'une des Compagnies encore existantes, des abus graves dont la police correctionnelle a pris connaissance à l'égard de quelques-uns des anciens administrateurs aujourd'hui remplacés ; pour d'autres Sociétés, l'existence de dettes et parfois même, dans les comptes officiels du capital, des énonciations inintelligibles, telles que celle-ci : *à déduire pour l'escompte un million*, en un mot comme en mille, la diversité des appréciations et des manières d'établir les comptes, rend impossible le calcul mathématiquement exact des dépenses faites par les Compagnies concessionnaires.

Quant à l'Etat, on se rappelle pendant combien d'années les Chambres ont discuté sur le coût réel des chemins de fer ; comment, pour dissiper l'obscurité profonde résultant de ces discussions, l'on en vint à demander un rapport à la Cour des comptes et comment celle-ci fit le bilan d'après deux ou trois hypothèses, et avec grande raison en vérité, car elle était chargée de constater les faits, non de décider les principes, et les dissentiments portaient sur la manière de compter.

Dans le tableau ci-annexé, j'ai ramené, autant que possible, à l'uniformité les résumés si disparates des comptes de capital fournis au gouvernement par les Compagnies ; je les ai rectifiés d'après les données puisées pour quelques-unes à d'autres sources ; j'ai notamment calculé au pair de 5 p. c., selon les taux de l'intérêt, les obligations à 3 ou 4 p. c.

Dans le dernier compte-rendu (année 1858), la dépense effective renseignée comme coût de construction des chemins de fer de l'Etat est de 189,776,365 francs 30 cent. Le passif général est de 217,857,548 fr. 55 c. Pour ne pas faire de double emploi, j'en

déduis le chiffre qui concerne Mons à Manage; il reste ainsi, pour l'ensemble du réseau de l'Etat, 204,626,779 fr. Je ne veux point, en inscrivant ce chiffre au tableau, décider les controverses ou préjuger des principes; mon seul but est d'établir des données à peu près semblables, pour que les comparaisons se rapprochent de la vérité autant que faire se peut. Il n'y a pas ici de vérité absolue, et d'ailleurs plusieurs Compagnies, depuis la date des derniers documents publiés, ont notoirement émis des obligations ou contracté des engagements.

Sauf erreur ou omission, l'addition des sommes consacrées aux chemins de fer, donne un total de 547,311,060 fr.

Ce chiffre, qui est un minimum, se décompose ainsi qu'il suit :

Chemins de fer construits par l'Etat.		fr.	204,626,779
Chemins de fer concédés. } Actions.	fr.	205,409,915	342,684,981
	Obligations, titres privilégiés, etc.	137,274,366	
Total égal.		fr.	547,311,060

Les chemins de fer, on l'a dit avec raison, sont des bourreaux d'argent lorsqu'on les construit, et encore des bourreaux d'argent lorsqu'on les exploite.

Le coût moyen d'un kilomètre, d'après ces chiffres, serait de 300,000 fr.; le prix d'une lieue serait d'un million et demi.

La moyenne de l'Etat serait de 367,500 fr. par kilom.; celle des Compagnies, de 270,470 fr.

En examinant les chiffres consignés dans la huitième colonne du tableau, on voit qu'il existe entre les termes extrêmes au-dessous et au-delà de cette moyenne, d'énormes disproportions : les unes s'expliquent aisément; d'autres, au premier abord, paraissent inexplicables. Je n'ai, ni l'intention de tracer l'historique de chaque ligne, ni la prétention d'indiquer la cause de chaque fait. La plupart des Compagnies n'ont établi que la simple voie : quelques-unes n'ont pas été obligées à se procurer le matériel roulant; il en est qui n'ont rencontré ni difficultés de terrain, ni embarras financiers; d'autres, au contraire, ont rencontré dans les crises et le discrédit des difficultés plus dispendieuses à vaincre que s'il avait fallu percer de longs tunnels dans le granit.

Les lignes de l'Etat sont presqu'entièrement à double voie; l'une des sections a nécessité des travaux gigantesques; le matériel est relativement plus complet que celui de la plupart des Compagnies. L'Etat n'a pas toujours eu le bonheur d'emprunter au pair.

Un chemin de fer n'est, à proprement parler, que l'instrument dont se sert l'industriel entrepreneur de transports. Le prix de

revient de cet instrument influe sur la condition de l'entreprise ; c'est un premier terme de l'équation, dont le trafic est le facteur le plus important. Toutes choses égales d'ailleurs, le produit net pour le capitaliste serait en raison inverse de la dépense de premier établissement. Ainsi, il suffit d'un revenu net de 5,000 francs par kilomètre, pour donner 5 p. c. à l'actionnaire du chemin de fer d'Anvers à Gand (Waes) ; le même revenu net ne donnerait que 1 1/4 p. c. à l'actionnaire du chemin de fer du Centre, dont le coût kilométrique est de 404,000 francs.

Le Chemin de fer de l'Etat emploie 243 locomotives, 1,137 voitures, 6,266 waggons ; les Compagnies ensemble, 273 locomotives, 505 voitures, 8,385 waggons.

La recette brute totale des lignes de l'Etat a été, en 1858, de	fr. 25,740,858
et celles de toutes les Compagnies (qu'elles exploitent ou non), de	<u>18,949,816</u>
Le mouvement produit donc en tout	fr. 44,690,674

Les dépenses d'exploitation renseignées s'élèvent à 21,788,109 fr.

La recette nette totale des Compagnies, sans décompter les sommes payées par le trésor public à titre de garantie, étant approximativement de	fr. 7,314,751
et celle de l'Etat de	<u>11,042,394</u>

Les chemins de fer auraient produit en 1858, revenu net, à peu près	fr. 18,357,145
---	----------------

Je mets ces chiffres au conditionnel, parce que je n'ai pas la conviction que tous les comptes soient faits de la même et de la bonne manière.

La ligne d'Anvers à Gand par le pays de Waes est, selon l'ordre des dates, la première concession mise à fruit en Belgique ; elle est à petite section. Etablie et exploitée dans des conditions exceptionnelles d'économie, elle forme aussi une heureuse exception sous le rapport du produit net : c'est la seule des entreprises exploitant par elles-mêmes, qui ait le bonheur de donner à ses actionnaires plus de 7 pour cent, après avoir pourvu à l'amortissement successif du capital.

L'histoire des concessions qui ont suivi celle-ci, se divise naturellement en deux époques : j'appellerai la première, la période anglaise ; la deuxième, la période belge, sans attacher toutefois un sens trop absolu à ces mots.

Il y avait, en 1845, chez les enfants d'Albion, un tel enthousiasme pour les chemins de fer, que les capitaux anglais, ne trouvant pas assez d'emploi dans leur pays, débordèrent sur le territoire belge. Gouvernement, Chambres, populations intéressées, propriétaires de lignes rouges ou bleues tracées sur des cartes, étaient littéralement assaillis de gentlemen, aldermen, esquire, voir même de M. P. offrant à l'envi des livres sterling à consacrer aux chemins de fer en Belgique. Rien ne paraissait impossible ou incroyable. Le *Great-Luxemburg*, par exemple, dut ses succès de souscription, dans l'origine, à l'idée accréditée outre-Manche, qu'il était nécessairement le chemin vers les Indes. Un document officiel de cette époque le décrit comme l'une des sections de la ligne de Londres à Trieste, *d'où saluant l'Europe, on se dirige vers Calcutta.*

Nous avons tous, en ce temps-là, les illusions de la jeunesse et l'excuse de l'inexpérience en fait de chemins de fer. En donnant aux capitalistes de la Cité la permission pure et simple qu'ils sollicitaient vivement de dépenser pour les lignes belges tous les millions dont ils paraissaient embarrassés nous étions parfaitement de bonne foi. Les demandeurs n'étaient-ils pas gens experts? Quelqu'un eût-il osé supposer qu'ils n'avaient pas calculé avec soin les chances bonnes ou mauvaises de leurs colossales entreprises? Ils importaient sur le continent, avec leurs capitaux, des formules sommaires pour fixer d'avance la valeur productive d'une ligne. Une population de... donne un mouvement de... Un mouvement de... produit une recette brute de... une recette nette de... Donc les capitaux engagés, obtiendront un revenu de...

Bon nombre de ces gentlemen étaient administrateurs de railways en exploitation : la formule devait nous paraître aussi certaine que les axiomes fondamentaux de la géométrie.

Les concessions pures et simples données, en 1845 et 1846, à des Compagnies anglaises sont l'Entre-Sambre-et-Meuse, la Flandre Occidentale, Tournai-Jurbise et Landen à Hasselt, Charleroi-Erquelines, Namur-Liège et Manage à Mons, Dendre (chemin de fer et canal), Louvain à la Sambre, Manage à Wavre, Grand-Luxembourg ; soit en totalité à peu près 770 kilomètres.

Une seule de ces entreprises, celle de Tournai à Jurbise, a été achevée dans les conditions primitivement fixées.

Deux sont tombées en déchéance. La Compagnie de Louvain à la Sambre, après avoir dépensé au-delà de 5 millions de francs, a laissé à l'abandon des travaux dont la valeur utile ne dépassait guères 2 millions et demi, et 5 à 600,000 fr. de dettes qu'elle avait

oublié de payer. Les travaux ont été rétrocédés, après la déchéance, aux concessionnaires de la ligne de Charleroi-Louvain, à la charge d'achever cette voie et de solder les sommes dues aux entrepreneurs.

La Compagnie du chemin de fer et du canal de la vallée de la Dendre, n'a fait que son cautionnement de trois millions et l'a rétrocédé plus tard, en vertu de la loi, aux concessionnaires de de Dendre-Waes, à des conditions peu connues; toutefois, avec une perte assez forte, qu'on croit être à peu près de 50 p. c.

Pour toutes les autres Compagnies fondées en 1845 et en 1846, la crise si intense produite d'abord par les mauvaises récoltes, puis la perturbation résultant des révolutions de 1848, et, il faut bien le dire aussi, de grandes fautes, un profond découragement succédant à un enthousiasme irréflecti, ont ralenti, paralysé ou rendu impossible l'achèvement des travaux d'après les prévisions primitives.

Il a fallu que la loi intervint de deux manières : en exonérant les Compagnies de certains engagements étourdiment contractés; en donnant des garanties d'un minimum d'intérêt, de telle sorte que les Compagnies, ayant l'appui du crédit de l'Etat, pussent emprunter des fonds pour achever leurs travaux, avec ou sans modifications.

Bien que les garanties données, promises ou offertes ne soient pas seulement relatives aux concessions de 1845 et de 1846, je crois utile, pour ne pas revenir deux fois sur le même objet, d'indiquer ici en quelques mots, la nature et l'étendue de cette intervention de l'Etat.

Voici, je pense, le tableau réel et complet des faits :

1. Charleroi-Louvain.	8,500,000 à 4 p. c. pr 50 ans	fr. 340,000
2. Manage-Wavre.	5,000,000 id.	200,000
3. Luxembourg (1)	22,500,000 id.	900,000
4. Charleroi - Erquel.	1,800,000 à 5 avance pr 10 ans	90,000 sans suite
5. Flandre Occidentale	10,000,000 à 4 p. c. pr 50 ans	400,000
6. Sambre-et-Meuse	5,000,000 id.	200,000
7. Turnhout à Lierre.	4,300,000 id.	172,000
8. Audenaerde-Gand.	1,800,000 id.	72,000
9. Lichtervelde-Furnes	5,000,000 id.	200,000
10. Fexhe à Tongres	1,000,000 id.	40,000 sans suite
11. Namur à Dinant.	1,800,000 id.	72,000 id.
12. Canal de Bossuyt	5,000,000 id.	200,000
Total.	. 74,200,000	fr. 2,886,000

(1) La statistique officielle renseigne 1,000,000. La convention (*Moniteur* du 31 janvier 1852) ne porte que 900,000 de revenu garanti.

Eliminant le n^o 12 (canal de Bossuyt) et les n^{os} 4, 10 et 11, demeurés sans suite, il reste, pour les chemins de fer, un minimum garanti de fr. 2,484,000. Si l'on suppose, gratuitement peut-être, qu'en moyenne les Compagnies aient pu trouver des fonds à 5 p. c., elles se seraient procuré ainsi un capital de fr. 49,680,000. Mais déjà la ligne de Charleroi-Louvain n'a plus besoin d'invoquer la garantie. Le Nord français en reprenant Charleroi-Erquelines, Hainaut-Flandres en reprenant Audenaerde à Gand, ont exonéré l'Etat. Il reste au maximum fr. 2,072,000 par année, le Luxembourg seul ayant éventuellement droit à 900,000 quand il sera entièrement fini (ligne principale et embranchements).

Je n'examine pas si l'application du principe de la garantie a été faite sur tous les points de la manière la plus utile et la plus rationnelle. En 1851, je combattais certaines applications comme mauvaises. Ne voulant être désobligeant à l'égard de personne ou d'aucune ligne, je m'abstiendrai de prouver que j'avais raison sur ce point. Toujours est-il que l'une des Compagnies, en faveur de laquelle des embranchements ont été garantis en 1851, hésite encore aujourd'hui, en 1860, à en entreprendre la construction. Et à bon droit, en vérité; car en général la garantie est donnée sur un capital déterminé, non aux actions, mais à la Compagnie. Si les embranchements ne produisent pas comme recette brute une somme égale aux frais d'exploitation (et plusieurs de ceux qui existent sont dans ce cas), la garantie de l'Etat devient partiellement illusoire; la Compagnie encourt une perte nonobstant la garantie. L'Etat s'est bien gardé de signer *pour aval* des actions ou des obligations, avec promesse de payer au porteur un intérêt fixe : il a promis telle somme pour telle section, si cette section ne la produit pas comme revenu net; mais, le plus souvent, d'après les contrats, il n'admet en compte que certaines dépenses, et les frais d'exploitation ou d'entretien sont répartis en proportion des longueurs entre les sections garanties et celles qui ne le sont pas; or, les frais réels d'exploitation sont beaucoup plus forts sur les sections les plus mauvaises. Le bénéfice de la garantie disparaît ainsi en partie. Tant pis pour les concessionnaires et pour les actionnaires si l'exploitation ne couvre pas les frais; tant pis encore si les bonnes parties de l'entreprise doivent, nonobstant la garantie, venir au secours des autres; tant pis si les dépenses indispensables à l'époque critique des renouvellements entament le *minimum* garanti. On a pu croire dans le principe que les actions ou obligations émises par les Compagnies étaient sous une autre forme

des fonds belges. Le contraire est aujourd'hui bien prouvé.

Les conventions relatives à la garantie ne sont pas rédigées en termes identiques. La plupart ont le sens et reçoivent l'application que je viens d'indiquer. Je n'émetts aucune opinion sur les difficultés pendantes entre l'Etat et les Compagnies de la Flandre Occidentale, de Lichtervelde à Furnes et du Grand-Luxembourg. La question, en ce qui concerne la Flandre, est, de commun accord, déferée aux tribunaux. Lichtervelde à Furnes invoque une clause spéciale de garantie *d'un produit net effectif*, les dépenses ayant dépassé de 35,000 fr. les recettes brutes de l'exploitation. Le Luxembourg, qui a reçu seulement 255,000 fr. en 1859, prétend droit à 500,000 fr.

Quoi qu'il en soit, notre riche et plantureux pays, disposant pour la première fois à son profit exclusif de ses immenses ressources peut facilement porter le deuil de quelques dépenses stériles : le bien produit est considérable : le mal n'est pas grand ; les engagements contractés ne sont pas effrayants : on peut espérer d'ailleurs que, par la progression des revenus naturels ou par d'autres combinaisons, la durée du paiement de plusieurs garanties pourra être abrégée.

Voyons maintenant si, pour supporter leur sort, les actionnaires et les créanciers des Compagnies n'ont pas besoin d'une plus forte dose de philosophie que l'Etat, et si la résignation leur est aussi facile.

Je ne veux pas trop approfondir la question de savoir si les mécomptes, les difficultés et les pertes subies sont provenus exclusivement de la légèreté avec laquelle on s'était aventuré et des circonstances financières ou politiques si défavorables qu'il a fallu traverser. D'autres causes ont agi. La forme des Sociétés anglaises n'offre point contre les abus les mêmes garanties, ne donne point aux actionnaires le même contrôle que la forme de nos Sociétés anonymes belges. Je n'ai jamais compris le mode suivi pour la rémunération des ingénieurs et autres agents chargés de la construction. Le plus souvent, au lieu de leur donner une prime sur les économies qu'ils parviendraient à réaliser, on leur attribuait alors un tantième sur les dépenses faites : il résultait de là, par exemple, que s'ils avaient le bonheur de pouvoir diriger la ligne vers une montagne à percer au moyen d'un tunnel, ce pouvait être pour les actionnaires une stérile dépense d'un million, mais c'était un bénéfice de 50,000 fr. pour d'autres.

La Compagnie de Tournai à Jurbise et de Landen à Hasselt n'a

point commis cette erreur. D'après ses statuts, les travaux étaient entrepris à forfait moyennant le capital social. C'est la première application en Belgique d'un système suivi maintes fois depuis lors par d'autres Sociétés, système dont l'effet est de mettre les actionnaires à l'abri des éventualités mauvaises et de l'imprévu qui forme un si gros chapitre des comptes de construction, mode excellent toutes les fois que la prime payée par le capitaliste au tiers qui court ces risques, n'est pas trop exagérée.

Cette concession était donnée à des conditions particulières. L'exploitation appartient à l'Etat, qui fournit le matériel et pourvoit aux dépenses d'entretien et de renouvellement. L'Etat remet au concessionnaire la moitié des recettes brutes qu'il perçoit à raison du mouvement des hommes et des choses pour le parcours sur ces lignes. Le concessionnaire est à certains égards un simple entrepreneur de travaux, ou, si l'on veut, un associé auquel revient, pour prix des travaux de construction, au lieu d'un capital, une annuité variable égale à la moitié du produit brut des lignes. Selon le trafic qu'elles ont, il obtient ou n'obtient pas ce qu'il faut pour les intérêts et l'amortissement du capital déposé. Mais ce qui revient au concessionnaire est, pour lui, produit net : il n'a d'autres dépenses à supporter que quelques frais d'administration.

Quelles ont été en fait pour la Compagnie de Tournai à Jurbise et pour l'Etat, les conséquences de ce mode exceptionnellement avantageux de concession ?

Les actionnaires ont reçu d'abord à peu près 2 p. c. ; la progression constante des recettes s'est manifestée là comme ailleurs. Enfin, pour 1858, après 10 années d'exploitation, l'on a pu, pour la première fois, distribuer amplement 5 1/2 p. c. (27 fr. 83 c. par action de 500 fr.).

Le compte de l'Etat est moins aisé à établir correctement.

Dans un écrit remarquable, publié en 1856 (1), l'administrateur-directeur du chemin de Tournai à Jurbise nous dit : « Lorsqu'on examine les recettes procurées par les stations de la Société au réseau général des chemins de fer, on arrive à ce résultat final, que sur l'ensemble de ces recettes, la Société n'en reçoit, en réalité, qu'un tiers et l'Etat les deux autres tiers. »

Le compte-rendu de l'exploitation du chemin de fer de l'Etat

(1) La vérité en chiffres sur les concessions de chemins de fer en Belgique, par M. A.-B. Bruneau. Mars 1856.

pour 1858, après avoir indiqué les quantités de charbons transportées à prix réduit par Mouscron ajoute : « Ces transports ont été beaucoup plus fructueux encore pour l'Etat que pour la Société de Tournai à Jurbise, le parcours sur les lignes appartenant au gouvernement étant plus long que le trajet fait sur la section construite par cette Compagnie (p. 80). »

On peut dire que la ligne de Tournai à Jurbise produit pour l'Etat comme recette brute le double de ce qu'elle produit comme revenu net pour les actionnaires. C'est un premier fait intéressant à noter en ce qui concerne le phénomène de la réaction et de la plus-value que les lignes des Compagnies ont donnée aux lignes de l'Etat.

La Compagnie d'Aix-la-Chapelle à Maestricht a été substituée à l'Etat pour l'exploitation de la section de Landen à Hasselt, mais le système et les conditions sont demeurées les mêmes.

Le dernier compte-rendu de la Société de Tournai à Jurbise fait connaître que la Compagnie d'Aix à Maestricht n'a pu payer en 1857 qu'une partie des intérêts de ses obligations et que de là sont nées des difficultés graves.

Deux des Compagnies appartenant par leur origine à la période dont je m'occupe en ce moment, ont remis à bail leur exploitation, à forfait moyennant une rente fixe pour toute la durée des concessions. Le bail est donné à la Compagnie française du Nord pour les lignes de Charleroi à Erquelines et de Namur à Liège. L'Etat belge, après avoir refusé son approbation, comme il s'en était réservé le droit, à un arrangement analogue conclu entre le Nord français et la Société de Mons à Manage, a repris cette ligne à bail, à peu près aux mêmes conditions.

Aux termes du contrat de Charleroi-Erquelines, le Nord paie annuellement 293,928 fr. 75 c, qui, répartis aux 17,418 actions émises, leur procurent un revenu fixe et invariable de 16 fr 87 c. 1/2 ou 3 1/3 p. c. du capital de 500 fr.; il rembourse successivement ces actions au taux de 562 fr. 50 c.; il paie les intérêts de 2 millions de francs émis en obligations à 5 p. c. et il en fait l'amortissement.

Le bail de la ligne de Namur à Liège est fait au prix d'un million de rente : celui de la section de Manage à Mons à 672,330 fr. Après avoir prélevé les sommes nécessaires au service des intérêts des actions privilégiées, des intérêts et de l'amortissement des obligations, il doit rester à peu près, selon mes calculs (car je n'ai trouvé nulle part de données précises), un revenu fixe et invariable de 15 fr., ou 3 p. c. pour chacune des 26,595 actions primitives de

500 francs ou 20 livres sterling. A la différence des actionnaires de Charleroi-Erquelines, ceux-ci sont invités à prélever sur leur modeste revenu la fraction nécessaire pour reconstituer le capital pendant la durée de la concession.

Une seule raison (mais elle est bonne et dispense d'en donner d'autres), la nécessité impérieuse a déterminé les actionnaires de ces Compagnies à subir une telle opération.

La section de Manage à Mons fait désormais partie intégrante du réseau de l'Etat, comme si elle avait fait retour au domaine par l'expiration du terme de la concession ; il ne peut plus y avoir pour elle de compte-rendu distinct.

La Compagnie française du Nord ne doit pas, comme les Compagnies belges, remettre ses comptes et bilans, matière première des statistiques officielles ; mais elle publie quelques renseignements généraux qu'il est bon de recueillir. Je lis dans le rapport fait à l'Assemblée générale le 28 avril 1859, sur le bilan de 1858, le passage suivant : « Vous pourrez voir dans nos comptes que le débit des lignes Nord Belge y est distinctement établi, qu'il s'élève à la somme de 18,361,146 fr. 67 c., et qu'elles supportent l'intérêt et l'amortissement des avances qui leur ont été faites jusqu'à présent. Vous verrez également ci-après, par les détails relatifs à l'exploitation, qu'elles se mettent de plus en plus en mesure de se libérer par l'augmentation de leurs recettes. Nous avons déjà, dans nos précédents rapports, caractérisé la situation de ces lignes à l'égard des lignes que nous exploitons de ce côté-ci de la frontière, en vous faisant remarquer qu'elles ne peuvent, dans aucun cas, être onéreuses à celles-ci, ni donner lieu à aucun prélèvement sur les recettes du réseau français, pour lequel elles ne sont que d'utiles auxiliaires, et, en quelque sorte, des instruments de produits progressifs. »

Plus loin dans le même document, on renseigne comme produit brut des lignes de Charleroi à Erquelines et de Namur à Liège en 1855, fr. 2,003,000, en 1856, fr. 2,987,000, en 1857, fr. 3,685,000 et en 1858, fr. 4,374,000 ; l'on ajoute que l'exploitation se fait à 42 1/2 p. c. de la recette brute.

Déjà le rapport de l'année antérieure disait : « Pourvu que le progrès se soutienne dans le revenu des deux lignes, comme c'est probable, leur débit sera soldé dans un avenir peu éloigné. »

Quel est le sort actuel des autres Compagnies de 1845 et de 1846 qui n'ont point encore essayé ou n'ont pas réussi, soit à remettre leur exploitation à bail, soit à se transformer ?

Ces Compagnies sont au nombre de quatre : Manage à Wavre (Belgian Eastern Junction), Sambre-et-Meuse, Flandre Occidentale, Luxembourg.

Manage à Wavre jouit d'une garantie de minimum d'intérêt de 200,000 fr. qui suffit, mais qui est tout entière employée au service des obligations. Les actions ne produisent rien. L'exploitation en 1857 a fait à peine ses frais. En 1858, il paraît y avoir un petit excédant de la recette sur la dépense. S'il faut en croire les *on dit*, une négociation serait ouverte pour la reprise à bail par l'Etat, et en effet une telle combinaison peut être réciproquement avantageuse au gouvernement et aux actionnaires.

La concession de la ligne du Centre et surtout de l'embranchement vers les Ecaussinnes a précipité la chute de la Compagnie de Manage à Mons, en produisant pour elle la nécessité de se vendre à rente. La reprise de Manage à Mons par l'Etat se trouvant accomplie, la Société de Manage Wavre a peu de chances de voir son trafic se développer, car l'Etat conserve ce qu'il tient, et il tient les transports originaires du bassin du Centre.

Les règles du droit des gens entre chemins de fer sont encore assez mal définies. Où cesse le droit de légitime et loyale concurrence? Les concessionnaires ont naturellement dû croire qu'ils auraient tous les transports pour lesquels leur ligne est la plus courte. Le gouvernement peut-il, par des fictions telles que les distances légales ou par d'autres combinaisons de tarifs, stériliser les concessions qu'il a données et auxquelles des capitaux se sont consacrés de bonne foi? Peut-il, au contraire, être tenu moralement ou légalement à se dessaisir au profit d'autrui de quoi que ce soit? Je me borne à indiquer, sans prétendre les résoudre, ces questions très-complexes, qui ont fait plus d'une fois l'objet de débats animés (1).

La Société de l'Entre-Sambre-et-Meuse a négocié d'abord avec la Compagnie française des Ardennes pour la cession de son exploitation, puis en 1857 avec la Compagnie de Charleroi-Louvain pour un traité de fusion. Ni l'une ni l'autre négociation n'a abouti. Les pièces relatives à la dernière ont été publiées.

Je vois dans la statistique officielle qu'en 1857 le produit net a été de 864,204 fr., dont 164,456 fr. payés par l'Etat à titre de garantie,

(1) Voir notamment le Mémoire in-4^o publié en 1851 par la Compagnie de Namur-Liège sous ce titre : *De la direction des transports sur les chemins de fer par la voie la plus courte.*

et que ce produit a été employé en entier au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts.

Les produits de l'exploitation en 1858, y compris à peu près 160,000 fr. payés par l'Etat, ont permis de distribuer aux actions un revenu de 5 1/2 schellings pour 20 livres, soit 6 fr. 87 c. ou 1 2/5 à peu près p. c., le service des obligations et des actions privilégiées étant préalablement assuré.

Les sections de Walcourt à Florennes, de Mariembourg à Couvin et de Froidmont à Philippeville sont seules garanties. La ligne de Charleroi à Vireux ne l'est pas, non plus que d'autres embranchements.

La Compagnie de la Flandre Occidentale jouit de la garantie pour les sections de Courtrai à Poperinghe et de Thielt à Deynze, non pour la section de Bruges à Courtrai.

Les parties pour lesquelles l'Etat garantit un minimum ne sont en exploitation que depuis 1856. Les rapports faits aux *meetings* des actionnaires sur l'exercice 1858 renseignent les recettes brutes de la section de Bruges à Courtrai pendant 11 ans, de 1848 à 1858. La recette a constamment progressé durant cette période; elle est plus que doublée en 11 ans; savoir: 1848; fr. 293,856; 1849 fr. 333,708; 1858, fr. 615,206 (1).

Chaque action de 500 francs a reçu en 1857 fr. 8 10 c. et en 1858 fr. 8 75 c. : un peu plus d'un et demi en moyenne pour ces deux années.

Les comptes et bilans de la Grande-Compagnie du Luxembourg pour les années 1857 et 1858 n'ont pas été publiés. Le compte-rendu de 1859 vient de paraître.

J'ai résumé dans le tableau général les données principales relatives à cet exercice, en ce qui concerne le chemin de fer, mais non le canal de l'Ourthe, qui coûte à la Compagnie 9,929,539 francs.

Le produit net, y compris 255,000 fr. à valoir sur la garantie du gouvernement, a permis d'assurer le service des obligations et de donner à chaque action de 500 francs un dividende de 3 francs 12 c. 1/2.

Le compte-rendu rappelle les difficultés contre lesquelles il a fallu lutter, et les fautes graves commises par l'ancienne administration de la Société; il fait connaître au prix de quels sacrifices on a triomphé des unes et réparé les autres.

(1) Twenty-Sixth and Twenty-Seventh half-yearly général Meetings. — London, 8ber, 15 th. 1858. — April 19 th. 1859.

En résumé, sur ce point, les concessions de 1845 et de 1846 comprenaient toutes les principales lignes intérieures que l'Etat ne s'était pas réservées. S'il y a eu des mécomptes, des erreurs et des misères; si le trésor public, en s'engageant à certaines garanties d'intérêt, est venu au secours des Compagnies, il n'est pas moins vrai qu'au point de vue de l'économie générale et des avantages que les chemins de fer produisent pour le public, même lorsqu'ils ne produisent rien pour les actionnaires, ce sont les concessions de cette époque qui ont créé et développé la plus importante partie de notre réseau national abandonnée à l'industrie privée.

La période que j'appelle *belge* s'ouvre en 1852. Les deux premières entreprises et qui sont aussi, relativement, au nombre des plus grandes, sont des héritages de lignes antérieurement concédées. Ces successions n'ont été acceptées, il est vrai, que sous bénéfice d'inventaire et d'après des combinaisons nouvelles.

Charleroi-Louvain a repris la concession abandonnée par la Compagnie de Louvain à la Sambre; Dendre-Waes, celle du chemin de fer de la Dendre, à l'exclusion du canal; Morialmé-Châtelineau, tête de la ligne de jonction du bassin de Charleroi à la région de l'est de la France, a hérité d'un embranchement concédé à l'Entre-Sambre-et-Meuse après la renonciation de celle-ci.

A son début, la ligne de Charleroi-Louvain a eu besoin d'invoquer la garantie d'intérêt que le gouvernement lui avait donnée; mais l'accroissement du trafic et du revenu net a été rapide et considérable. Le revenu réparti aux actions en 1857 et en 1858 a été de 4 1/2 p. c. Pour l'exercice 1859, l'Est Belge, constitué par la fusion de cette ligne avec celle de Morialmé à Châtelineau, a gagné 5 p. c. A l'égard de cette entreprise, comme à l'égard de toutes autres, bien qu'elle me soit mieux connue que d'autres, je me borne à préciser les faits, à caractériser les résultats acquis. Chacun fera comme il lui plaît la part de l'avenir. Plaise à Dieu que l'avenir soit brillant pour toutes les affaires de chemins de fer! la Belgique s'en trouverait bien.

La concession de Dendre-Waes a été donnée en vertu de la loi du 20 décembre 1851, à des conditions tout à fait exceptionnelles. La Compagnie a construit la ligne directe de Bruxelles à Gand par Alost et la ligne d'Ath à Lokeren. L'Etat s'est réservé l'exploitation. Il abandonne à la Compagnie, pour prix de ses travaux, les trois quarts des recettes brutes qu'il perçoit sur toutes les lignes dont il a ou dont il acquerrait l'exploitation, à raison des transports ori-

ginaires ou en destination d'une des stations nouvelles situées sur la ligne de la Dendre, d'Ath à Lokeren, non compris Ath, mais y compris l'accroissement éventuel des recettes de la station de Termonde. A cette exception près, la Société n'a aucun droit aux produits, à l'allée ou au retour, d'aucune des stations préexistantes. Ainsi, pour un voyageur ou pour un colis d'Ostende ou de Verviers, en destination d'Alost et réciproquement, la Société reçoit les trois quarts du péage total : elle n'a rien à raison du parcours d'un voyageur ou du transport d'un colis de Bruxelles à Gand passant par Alost.

En réalité, la Compagnie est un entrepreneur de travaux et à certains égards un associé qui donne à l'Etat, comme primes gratuites, la ligne directe de Bruxelles à Gand par Alost et le libre transit, et qui reçoit, à titre de rémunération de ses dépenses, les $\frac{3}{4}$ du produit brut des stations qu'il crée, soit que ce produit brut se réalise à raison des parcours sur les lignes qu'il construit, soit qu'il provienne des parcours sur d'autres lignes exploitées par l'Etat. Dendre-Waes est donc concessionnaire de certaines stations.

Dans le principe, lorsque cette combinaison, dont il était impossible de constater d'avance les résultats probables, a été soumise à l'approbation des Chambres, je l'ai combattue comme mauvaise pour le chemin de fer de l'Etat, qu'elle grevait d'une servitude équivalente à une aliénation partielle; je la croyais en même temps trop avantageuse aux concessionnaires, sans qu'il y eût nécessité d'accorder de tels avantages. Je me suis trompé de moitié et sur ce dernier point seulement. A ne voir que les produits directs du chemin de fer de l'Etat, sa valeur intrinsèque ou vénale, la liberté d'action de l'administration, je ne pense pas que les hommes pratiques se félicitent beaucoup de ce que ce mode de concession ait été admis.

Le mécompte que les capitaux ont subi quant aux revenus actuels et immédiats est et demeure inexplicable. Ce n'était pas au moyen de prévisions vagues ou de conjectures, que les probabilités de revenu avaient été évaluées, mais bien en appliquant fictivement ce système de concession au trafic de plusieurs sections des chemins de fer de l'Etat les moins productives. Le trafic additionnel à développer par les réductions de péages que les concessionnaires se croyaient le droit d'accorder, n'entrait pour rien dans ces évaluations.

Ce mécompte peut s'expliquer en partie, mais non en entier, par l'exécution imparfaite du contrat de concession. Les rapports

annuels signalent à ce sujet les griefs fondés de la Compagnie ; le dernier rapport est surtout utile à consulter : il établit que, dans l'espace d'une année, à cause de l'arrangement des tarifs de l'Etat, un seul voyageur sur 90,283 voyageurs pour les trains express, 2^{me} classe, a été renseigné à la Société de Dendre-Waes.

Les revenus des trois premières années d'exploitation ont été, pour les actionnaires, de 15 fr. 75 c. en 1857, 18 fr. 60 c. en 1858, 20 fr. 40 c. en 1859, par action de 500 fr. (ou 4 et une fraction p. c. en dernier lieu), et ce indépendamment des sommes consacrées au service des intérêts et de l'amortissement des obligations.

La Société n'ayant à supporter aucune dépense d'exploitation, d'entretien ou de renouvellement, tout accroissement de recette se traduit, pour elle, en bénéfice net.

La progression continue encore après dix ans d'exploitation pour Tournai à Jurbise, autre associé de l'Etat.

Ces aperçus historiques sur les concessions seraient incomplets si je ne mentionnais une troisième forme d'association entre l'Etat et une Compagnie, forme proposée aux Chambres pour la ligne de Luttre à Denderleeuw. Il s'agissait là de donner au concessionnaire, pour prix de ses travaux, l'exploitation étant réservée à l'Etat, un certain nombre d'annuités calculées d'après la recette kilométrique moyenne du réseau national. Ce projet ne s'est pas réalisé, et si j'interprète bien le vote qui est intervenu, l'insuccès est dû à cette circonstance que le nombre des annuités paraissait trop grand.

La Compagnie de l'Entre-Sambre-et-Meuse s'étant fait exonérer en 1852 de l'obligation de construire un embranchement de la Sambre vers Oret, le droit abandonné fut repris et la ligne de Châtelineau à Morialmé avec prolongement jusque près de Florennes fut construite. Le transport des minerais devait être le principal aliment de son trafic. En 1857, les actionnaires ont reçu 1 7/10 p. c.; en 1858, 4 p. c. La Société est fusionnée avec celle de Charleroi-Louvain depuis le 1^{er} janvier 1859.

La plus grande partie de la ligne d'Anvers à Rotterdam est située sur le territoire des Pays-Bas; ce sont principalement des capitaux anglais qui ont été employés. Les actions ont obtenu en 1857 un revenu de 2 1/5 p. c., et en 1858, 2 2/5 p. c.

La ligne de Pepinster à Spa est la plus petite des exploitations belges. Les actionnaires en 1857 n'ont rien reçu; leur revenu en 1858 a été de 2 p. c.

L'exploitation de Lierre à Turnhout se fait, comme je l'ai dit,

par la Compagnie d'Anvers à Rotterdam. Celle-ci paie, pour prix du bail, indépendamment de quelques dépenses accessoires, la somme de 172,000 fr., produit net garanti par l'Etat. Cette garantie a été payée presque en entier pour 1857 et 1858.

La ligne de Mons à Hautmont est reprise à bail par la Compagnie française du Nord, pour toute la durée de la concession. Les intérêts des obligations payés et le service de l'amortissement étant fait, le prix du bail assure aux actionnaires un revenu fixe de 8 p. c. (40 fr. par action de 500 fr.) Le capital pourra, en outre, être reconstitué deux fois avant que la ligne fasse retour à l'Etat.

J'inscris au catalogue général les concessions même le plus récemment mises en exploitation, telles que le Centre, Hainaut-Flandres (pour Audenarde à Gand seulement), Lichtervelde à Furnes, Mariembourg par Chimay vers la Frontière; mais, quant aux produits, je ne prétends tirer aucune induction des débuts d'une exploitation : ces débuts sont difficiles et presque toujours onéreux, même pour les bonnes lignes.

Quand un enfant vient de naître, on peut dire s'il paraît fortement constitué et s'il promet vie; nul ne peut prévoir s'il traversera avec bonheur les premières années de l'existence, pendant lesquelles la mortalité est grande; si la croissance se fera bien; s'il sera un jour un homme vigoureux ou un être rachitique!

Il en est ainsi des chemins de fer naissants.

Je souhaite, sans oser l'espérer, que toutes et chacune de ces exploitations soient plus heureuses que la plupart de leurs devancières.

En recherchant quel revenu produisent les capitaux engagés dans les chemins de fer concédés, je vois qu'en général ceux qui n'exploitent pas par eux-mêmes sont les plus heureux, et que tout compris, ces capitaux donnent à peine, dans l'état actuel des choses, un revenu moyen de 2 1/2 p. c. Encore faut-il supposer que tous les comptes d'exploitation sont faits d'après les véritables principes, comme d'après les intérêts durables des actionnaires; que personne ne néglige l'entretien des voies ou du matériel en laissant à l'avenir le soin de pourvoir aux dépenses que l'on ajourne; qu'il est tenu compte de la moins-value de l'avoir social; que l'on prélève l'annuité pour la reconstitution du capital; etc., etc. Comme les éléments officiels manquent sur tous ces points, j'ai laissé de côté l'une des questions le plus longuement et parfois le plus inutilement agitées et qui consiste à savoir à quel tantième de recette

brute se fait l'exploitation. La tendance, lorsqu'on a peu de chose à donner aux actionnaires, ne peut être de grever le présent au profit de l'exploitation future. La tendance contraire est plus naturelle. Le revenu distribué est donc plutôt au dessus qu'au dessous du produit réel; c'est du moins un maximum de produit réel des entreprises.

J'ai fait, d'après la cote des actions et obligations de chemins de fer, un relevé approximatif des bénéfices que donnerait ou des pertes qu'entraînerait la réalisation de ces titres. Ce n'est pas une vérité rigoureuse, mais un indice bon à recueillir. La cote est souvent nominale. Beaucoup d'actions sont peu réalisables où donnent rarement lieu à des transactions. Je trouve une plus-value totale pour quelques-uns de 6,207,600 fr.; pour tous les autres, une perte totale de 104,484,000 fr. Si l'on ajoutait à cette dépréciation les pertes subies par les actionnaires qui ont encouru la déchéance ou par les concessions déchuës, le chiffre des pertes, dans l'état actuel du marché, dépasserait 110,000,000.

L'opinion se trompe peut-être; la bourse a tort, je veux le croire, de ne pas assez tenir compte des espérances ou même des réalités; mais il est de fait que les capitaux belges, pour s'engager aujourd'hui, même dans les entreprises fondées qui ont surmonté les premières difficultés, exigent un revenu immédiat de 6 p. c. à peu près; les capitaux anglais sont moins exigeants; les actions cotées en Angleterre en livres sterling sont portées beaucoup plus haut, relativement au revenu, que les actions belges libellées en francs.

Le chemin de fer de l'Etat a, sur les lignes concédées, plusieurs avantages : il est à la fois le plus ancien, le plus étendu et le mieux situé.

Je ne reviendrai plus sur ce dernier point. Quant à l'ancienneté et à l'étendue, quelques explications sont nécessaires.

Je ne connais point d'exception à cette règle de la progression continue et pendant une période assez longue, des recettes brutes d'un chemin de fer nouveau. Aussi plusieurs fois, dans les fusions opérées en France, en prenant pour base le revenu brut ou le produit net, a-t-on compensé la différence d'âge au moyen d'une prime parfois assez forte allouée au plus jeune.

L'accroissement des revenus bruts des chemins de fer de l'Etat n'a été interrompu que par les événements de 1848; il a repris dès l'année 1850. La recette, qui était de 12,179,000 fr. en 1845, de 14,801,000 fr. en 1847, de 14,758,000 fr. en 1850, s'est suc-

cessivement accrue au point de dépasser, en 1858, le chiffre de 25,740,000 fr.

Quand ce chemin de fer produisait 13 à 14 millions, je me hasardai à dire aux membres de l'opposition qu'il donnerait peut-être un jour 20 millions ; je ne persuadai personne. C'était de l'optimisme et de l'exagération !

Bien longtemps le railway a été représenté comme un gouffre sans fond pour les finances publiques : maintenant l'administration, dans son dernier compte-rendu, répond de la manière suivante à cette question : *Quelles dépenses le pays s'est-il imposées dans l'intérêt du railway national :*

« Les emprunts ont été négociés par le gouvernement et sous l'égide du crédit de l'Etat... Le capital a été formé par les porteurs d'inscriptions, qui peuvent être considérés comme de véritables prêteurs. Le trésor public a perçu toutes les recettes directes et indirectes du chemin de fer. Il a payé les dépenses de ce service. Les recettes étant restées en-dessous des dépenses pendant les dix-sept premières années de l'exploitation, le trésor s'est trouvé à découvert du montant de la différence ; il lui revient encore en remboursement de ses avances, une somme de 52,706,492 fr. 10 c. Mais ce chiffre comprend 40,848,638 fr. 3 c. du chef des paiements faits pour l'amortissement... Si l'on faisait abstraction de cette dépense, qui n'est en définitive qu'une fraction du prix d'achat d'un immeuble appartenant à l'Etat, les avances descendraient à 11,857,854 fr. 7 c. »

Si les chemins de fer de l'Etat avaient été donnés en concession, les actionnaires de cette Compagnie maîtresse des meilleures lignes intérieures et internationales, auraient eu besoin, eux aussi, d'une bonne dose de patience et de résignation.

Je reconnais qu'il faut faire abstraction des 40,848,000 fr. employés à l'amortissement et que les actionnaires n'auraient pas été obligés d'attendre 17 ans un revenu quelconque ; mais les actions, si on les évalue fictivement d'après la cote d'autres titres de Sociétés moins anciennes qui produisent, en 1859, 5 p. c. ou plus, seraient de 12 à 15 p. c. au-dessous du pair et le capital serait déprécié momentanément de 24 à 30 millions.

Le railway de l'Etat, livré à lui-même et demeurant isolé, eût sans doute vu progresser ses recettes ; mais il est vrai de dire que les lignes concédées, lui apportant par la force des choses beaucoup plus qu'elles n'en reçoivent, ont fait en grande partie sa fortune, sans s'enrichir elles-mêmes. L'on ne peut pas, d'après les

documents publiés, dresser le compte exact de cette réaction réciproque : mais, à part l'évidence générale résultant de la position des lignes de l'Etat et de celles des Compagnies, il y a certains faits reconnus et qui permettent de juger l'ensemble.

Le plus grand avantage du railway de l'Etat sur ceux des Compagnies, c'est son étendue et la réaction mutuelle de toutes les parties sur chacune d'elles. Ce phénomène de la réaction m'a été surtout rendu appréciable lorsque j'ai vu et analysé l'immense tableau formé en 1852 pour déterminer, dans la convention conclue avec les concessionnaires de Dendre-Waes, le chiffre du produit de la station de Termonde, à l'allée et au retour, dans ses rapports avec toutes les stations du réseau de l'Etat. La multiplicité des relations, les grands parcours sont les conditions premières de succès.

L'Etat, par le système du droit fixe qui atteint les petits parcours onéreux par eux-mêmes, ou s'en est débarrassé, on les a rendus rémunérateurs. La plupart des Compagnies n'ont que de petits parcours, plusieurs n'ont pas un mouvement égal dans les deux directions ; elles apportent beaucoup vers les lignes de l'Etat et ramènent moins. J'ai déjà indiqué quelques faits relatifs à Tournai à Jurbise, qui procure à l'Etat le double de ce qu'il produit pour ses actionnaires. L'exposé des motifs du projet de loi présenté pour la reprise de Mons à Manage cite des faits non moins curieux. L'on nous dit, par exemple, que la recette obtenue par le chemin de fer de l'Etat, du chef des transports mixtes provenant de la ligne de Mons à Manage, a dépassé, en 1854, fr. 1,050,000 ; en 1855, fr. 900,000. Et l'on renseigne un peu plus loin, comme recette brute totale de cette Compagnie, en 1854, fr. 1,071,000 ; en 1855, fr. 1,106,000. L'Etat a donc reçu de Mons à Manage, comme trafic additionnel et par la réaction, presque autant que la Compagnie a perçu pour elle-même par tout son trafic. Pepinster à Spa remettant à l'Etat des waggons de minerais en destination des usines de Liège n'a pas pour lui-même la moitié de ce qu'il procure au railway national et ainsi de plusieurs autres.

Les Sociétés en relation tant dans l'intérieur qu'à l'extérieur du pays, ont apporté au chemin de fer de l'Etat 635,512 tonnes de grosses marchandises : son mouvement propre étant de 2,554,849 tonnes, l'apport des Sociétés est du quart ou du cinquième, suivant qu'on compte la proportion ou le total. (Compte-rendu 1858, p. 48.)

Le bénéfice des affluents est d'autant plus fort que les lignes sont plus étendues. On pourrait dire, en général, et sauf d'honora-

bles exceptions, que si les recettes sont en raison directe, les dépenses sont en raison inverse de la longueur des lignes exploitées. Les produits sont proportionnellement plus faibles pour les petites et les frais généraux pèsent plus lourdement sur elles. Pour celles-ci il y a une énorme déperdition de forces et d'effet utile. La locomotive qui livre à d'autres son fardeau comme trafic additionnel, après avoir parcouru quelques kilomètres et va se reposer sans être lasse, est en quelque sorte l'emblème de la petite Société à qui elle appartient. Personnel, matériel, agents de mouvement ou d'administration, locomotives et gens : vapeur perdue.

La Compagnie du Nord transporte de Mons à Paris des charbons à 3 centimes $\frac{1}{3}$ la tonne-kilomètre par trains complets, et c'est un fort beau trafic. A courte distance, les transports à 8 centimes ne peuvent guère donner qu'un mince profit.

Aussi, la recette kilométrique moyenne de l'Etat, bien qu'il y ait des sections médiocres ou mauvaises, est beaucoup plus élevée que celles des entreprises particulières réputées les meilleures. Elles suivent à un long intervalle, parce qu'elles sont petites, récentes, donnent plus à autrui par leur trafic propre qu'elles ne reçoivent elles-mêmes, parce qu'un mouvement, même considérable, sur un parcours limité, est à peine rémunérateur.

Le kilomètre produit à l'Etat (recette brute) 35,470 fr., Tournai-Jurbise et Dendre-Waes déduits. Le Nord seul en Belgique obtient une recette un peu plus forte pour son excellente ligne de transit d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liège, c'est-à-dire environ 36,450 fr. J'additionne toutes les recettes brutes faites par les autres Compagnies qui exploitent par elles-mêmes depuis quelques années, omettant celles qui sont encore à l'époque de la mise en train, et je trouve un produit kilométrique moyen de 14,000 fr., soit de 40 centièmes à peu près de celui de l'Etat ou du Nord. Quant au revenu net, s'il y avait moyen de le calculer avec quelque certitude, la disproportion serait bien plus grande : en effet, le coût réel de l'exploitation dépend surtout de l'importance du trafic combinée avec l'étendue de la ligne.

Il n'est pas absolument impossible qu'une grande ligne soit mauvaise. Il ne l'est pas non plus que l'exploitation d'une petite soit profitable; mais pour obtenir cette position privilégiée, il faut avoir du moins une bonne tête de ligne, c'est-à-dire un centre de production considérable de marchandises pondéreuses donnant un trafic régulier, constant, par charges complètes, à un tarif convenable et qui cependant domine les concurrences. Une seule de

ces conditions venant à manquer, l'affaire elle-même est manquée. L'on trouve encore, en l'an de grâce 1860, d'excellentes gens qui évaluent de bonne foi d'après la recette kilométrique moyenne de l'Etat, les produits probables de quelque chemin de fer vicinal de grande communication qu'ils se proposent de construire ; l'on trouve même des capitaux qui s'immolent à des entreprises dont le succès, comme exploitation lucrative, serait un miracle.

Les Compagnies ont aussi quelques avantages dont une administration publique ne jouit pas. M. le ministre des travaux publics, en son rapport de 1858, s'exprime ainsi à ce sujet : « Les chemins auxquels on compare souvent les lignes du gouvernement belge sont administrés par l'industrie privée ; l'initiative n'y rencontre aucun obstacle ; la liberté d'action y est en quelque sorte illimitée, tant sous le rapport des dépenses *productives* qu'il est souvent indispensable de faire sans délai, que sous le rapport des modérations de taxes qui doivent amener des augmentations de trafic..... Les Compagnies puisent dans des fonds de réserve ou des émissions de capital les moyens d'amélioration, de perfectionnement, d'achèvement auxquels elles doivent recourir, tandis que l'administration belge est obligée, pour compléter son railway, de prendre sur le budget annuel de l'exploitation les fonds qui sont nécessaires à cet effet (1). »

Il y a beaucoup de vérités dans ces observations ; je dois néanmoins y mettre quelques tempéraments et y ajouter quelques compléments.

Les Compagnies étrangères, puissamment constituées, jouissant d'un crédit illimité, puisent très-souvent (je dirais *trop souvent*, si je faisais leur histoire) dans des émissions de capital ; il n'en est pas de même en Belgique ; plusieurs lignes vaudraient bien plus si elles pouvaient, non pas à discrétion, mais un peu, puiser à cette source malheureusement close pour elles. Le chemin de fer de l'Etat belge subit, quoi qu'on dise, la loi commune aux grandes Compagnies ; il se complète par des accroissements de capital sous l'égide du crédit public. Le compte de construction proprement dit était en 1850 de 167,407,000 fr. ; en 1858, de 189,776,000 fr. : augmentation, 22,369,000 fr. Ce compte de construction n'est pas clos et définitivement arrêté. Les Chambres viennent encore, en bons et intelligents banquiers, d'ouvrir un crédit afin d'achever le chemin de fer. A nous, qui l'avons vu commencer, il sera donné

(1) Rapport sur le chemin de fer de l'Etat, 1858, page 7.

peut-être, avant que nous ayons l'âge de Mathusalem, de le voir achever. — Il y a si longtemps qu'on en parle!

Aux causes d'infériorité qui sont signalées, on peut en ajouter plusieurs autres. Celui qui parviendrait à placer le chemin de fer de l'Etat à l'abri des revirements de la politique, à l'abri des dangers qu'il peut courir par suite de la fragilité et de la brièveté des existences ministérielles, aurait rendu un grand service au pays. La vie moyenne des ministres des travaux publics a été longtemps de 15 à 18 mois. D'après nos institutions, la politique est la cause déterminante des choix. Quand ce département a été créé, en 1837, M. J.-B. Nothomb, intelligence d'élite et travailleur infatigable, s'est condamné, disait-il souvent, à un travail de seize heures par jour pendant plusieurs mois, afin de se mettre au courant et d'être vraiment ministre des travaux publics. Chacun se rappelle les interminables discussions parlementaires sur le chemin de fer; comment il a fini par être *encommissionné*; ce qu'il a fallu d'efforts pour mettre un terme à tous ces tiraillements; les organisations, réorganisations et désorganisations successives. L'instabilité pour beaucoup de choses qui demandent de l'esprit de suite, n'a-t-elle pas été la conséquence de ces revirements? On disait à l'administration : exploitez donc commercialement : elle se met à l'œuvre : elle fait des traités spéciaux, des tarifs spéciaux pour attirer les transports. Au printemps de 1859, on annonce à toutes les Sociétés concessionnaires que toutes ces exceptions prendront fin le 1^{er} octobre 1859; le 1^{er} octobre approchant, on les proroge indéfiniment. Il n'est bruit, pour le moment, que de la probabilité de profondes modifications de tarifs, notamment quant au droit fixe. Il y a dans les formes des administrations publiques, mille causes de retards et d'inertie, beaucoup de frottements inutiles pour le jeu régulier et économique d'une telle machine, beaucoup d'obstacles. L'application rigoureuse des principes de la loi de comptabilité de l'Etat conduit parfois à l'absurde pour une entreprise comme celle-ci. Ce n'est pas sans difficulté qu'en 1846 j'ai fait admettre la possibilité de dérogations en vertu d'une loi spéciale, laquelle, si je ne me trompe, reste encore à faire; mais l'on y supplée tant bien que mal, d'accord avec la Cour des Comptes, par une tolérance pratique très-louable.

Malgré toutes ces causes, le chemin de fer de l'Etat marche bien et progresse d'année en année. C'est le plus bel éloge que l'on puisse faire de l'intelligence et du dévouement du personnel de l'administration qui reste alors que les ministres passent. Il a

pour stimulant le sentiment du devoir; dans la plupart des Compagnies, le personnel supérieur a en outre le stimulant de l'intérêt; il profite de la prospérité que son industrie procure. Si le même mode de rémunération, juste en principe, utile en fait, pouvait être appliqué, n'aurait-il pas d'excellents résultats?

J'indiquais tout à l'heure les conditions de vitalité des petites lignes isolées, enclavées dans le réseau de l'Etat ou d'une puissante Compagnie, telle que le Nord français : il reste à voir comment et pourquoi finissent les entreprises qui n'ont pas toutes ces conditions réunies de vitalité.

Un industriel qui gagne net 2 ou 3 p. c. peut à la rigueur vivoter indéfiniment; l'exploitation d'un chemin de fer ne peut durer si elle ne prospère. Faute de prospérer vient l'impossibilité de vivre. On se trouve un jour, soit devant une redoutable échéance, soit devant de grosses dépenses à faire, et n'ayant point les fonds ou les moyens de les emprunter, on songe à se vendre, à céder l'exploitation à forfait. Les remises à bail de Namur à Liège, d'Erquelines à Charleroi, de Mons à Manage ont eu l'une ou l'autre de ces causes.

On a vu abandonner des concessions vivement sollicitées ou des travaux commencés. L'abandon pur et simple d'un chemin de fer en exploitation est encore sans exemple dans notre pays. Il faudrait, pour cela, que l'exploitation de ce chemin, dans toute combinaison possible et comme adjonction à d'autres, fût incapable de faire ses frais. Hors de là, une ligne vaut toujours quelque chose pour quelqu'un. Lorsque se manifeste l'impossibilité de faire face à des dettes exigibles, ou de créer les moyens de suffire au trafic, de combler les dépenses arriérées de l'entretien du matériel et de la voie, les actionnaires sauvent, le mieux qu'ils peuvent, ce qui reste de leur actif. Ils font en quelque sorte leur testament, et d'industriels deviennent rentiers.

Je crois, d'après l'examen impartial des faits, que l'on n'est pas encore arrivé en Belgique, quant à l'exploitation des chemins de fer, à un état d'équilibre stable et pour ainsi dire définitif; que des fusions, aliénations, absorptions, auront lieu dans un temps assez rapproché.

Trois modes de transformation ou d'amélioration (ces mots sont ici synonymes dans ma pensée) se présentent à l'esprit :

Fusions entre les Compagnies particulières;

Cession de l'exploitation à de puissantes Sociétés étrangères.

Réunion au réseau exploité par l'Etat.

Quel est le meilleur système sous tous les rapports? Quel est celui qu'il faut préparer ou du moins désirer?

Quelques fusions entre Compagnies peuvent encore se faire d'une manière réciproquement avantageuse, quand les lignes se rattachent l'une à l'autre, quand des économies dans les frais généraux et un accroissement de trafic par la réaction peuvent être obtenus, quand l'Etat ou un tiers n'est pas interposé. C'est assez dire que ce moyen d'amélioration n'est pas praticable pour toutes, que c'est au contraire l'exception.

Le Nord français est la seule des Compagnies étrangères qui ait étendu son action sur notre territoire. Il touche au bassin houiller de Charleroi dans une direction et au bassin de Liège. A Mons, notre bassin houiller le plus exportateur, il occupe les principales et les meilleures issues. Les lignes d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liège font partie de la voie de transit direct entre Paris, Cologne et l'Allemagne du nord. Les lignes de Liège à Maestricht et de Namur à Givet lui sont concédées; il est intéressé et obligé à les faire.

En 1856, quand le gouvernement a refusé de laisser passer aux mains du Nord la ligne de Mons à Manage, il a expliqué aux Chambres en ces termes les motifs de ce refus : « Si la Compagnie du Nord avait pu s'approprier l'exploitation du chemin de fer de Mons à Manage, il était à prévoir que ce fait nouveau aurait eu pour conséquence probable de faire passer dans ses mains d'autres lignes encore, car celles-ci devaient se trouver plus ou moins dans sa dépendance. » « En rachetant lui-même la concession, le gouvernement obtenait trois grands avantages : il empêchait, sans nuire aux concessionnaires, l'extension, qui pouvait avoir ses dangers, de l'exploitation exagérée, en Belgique, d'une puissante Compagnie étrangère; il détruisait à jamais la possibilité d'une fusion ou d'une coalition des Sociétés concessionnaires, nuisible aux recettes du chemin de fer de l'Etat; il acquérait enfin une ligne ferrée, enclavée dans son exploitation, déjà productive par elle-même, et qui, dans ses mains surtout, est susceptible de donner des résultats meilleurs (1). »

Pour de vastes exploitations dont Paris forme l'une des extrémités, il est très-utile d'étendre *les doigts de la main* jusqu'aux centres de production des marchandises pondéreuses et surtout de la houille. Le Nord, en 1858, a transporté 1,390,000 tonnes de

(1) Doc. parlam. Session 1856-1857, No 122, pages 2 et 6.

charbons; le produit brut, y compris les cokes, a été de 9,130,000 fr. Le prix qu'il a payé pour Mons à Hautmont démontre assez à quel point il apprécie la valeur de réaction des lignes qui sont pour lui des *instruments de produits progressifs*.

D'après le système admis, il peut reprendre, en bel acheteur et sans trop marchander, l'exploitation de toute ligne qui réagisse soit sur son réseau belge, soit sur le réseau français. Les lignes annexées deviennent à son égard un débiteur par compte-courant qui est débité des avances faites et des intérêts qu'elles produisent. Si ce débiteur se libère, dans 10, 20 ou 30 ans, tous les produits viendront accroître le dividende des actionnaires du Nord et l'on a la certitude morale qu'il se libérera. Si au contraire, à l'expiration des concessions, ce débiteur, contre toute attente, est devenu partiellement insolvable, on s'arrangera en 1950 le mieux que l'on pourra et la perte en tout cas ne sera pas grande.

L'Est-Français, qui aura bientôt une exploitation de plus de 2,000 kilomètres dans une région où nos houilles pénétreront prochainement, je l'espère, aura un jour les mêmes intérêts à occuper les issues encore ouvertes.

Ne se fait-on pas quelque illusion lorsqu'on dit que la possibilité d'une fusion ou d'une coalition est à jamais détruite? N'y a-t-il pas quelques exploitations qui peuvent être cédées sans que le gouvernement ait à intervenir? Ne dépend-il pas d'une ou deux Compagnies belges ou anglaises, de modifier profondément la situation actuelle?

L'industrie des transports (nos vives et incessantes luttes sur les questions de péages le démontrent suffisamment) joue un rôle très-important dans l'économie générale; on peut exercer une influence considérable sur le sort de certaines industries par le jeu des tarifs, ou peut déplacer des intérêts. Je n'irai pas jusqu'à prétendre, comme on l'a dit un jour, que *ce serait se donner des maîtres* que de laisser s'étendre ou se généraliser l'exploitation de nos lignes par une puissante Compagnie étrangère; mais du moins est-il souhaitable, si nous marchons vers la concentration ou même vers l'unité, que ces changements s'opèrent à la fois au profit des Compagnies concessionnaires des lignes belges et de la grande Société nationale des chemins de fer, dont tous les contribuables sont, en réalité, les actionnaires.

La ligne de Mons à Manage n'est pas la seule enclavée dans l'exploitation de l'Etat; pas la seule qui, dans ses mains, soit susceptible de donner des résultats meilleurs; pas la seule à qui l'on de-

vrait, en toute justice, tenir compte de sa valeur d'apport et de ce que j'appellerai sa valeur de réaction. D'autres peuvent vivre par elles-mêmes en se complétant, et de ce nombre (je le dirai pour aller au devant d'une objection en quelque sorte personnelle), est la Compagnie de l'Est-Belge, la seule société exploitant par elle-même à l'administration de laquelle je prenne part.

Il est une idée qui germe depuis longtemps (je n'en suis ni l'inventeur ni l'apôtre), et qui consisterait à constituer le railway national lui-même à l'instar d'une Société où le gouvernement aurait la prépondérance comme intéressé et par le choix de la plupart des administrateurs. Une telle combinaison, si elle était bien et solidement organisée par la loi, contribuerait puissamment à la prospérité du chemin de fer de l'Etat et procurerait, sans aucun danger industriel ou politique, de grands avantages financiers, en faisant disparaître presque tous les inconvénients inhérents à l'état actuel des choses.

Le moment n'est pas encore venu d'examiner d'une manière approfondie, cette idée qui peut-être se réalisera un jour.

L'idée se réalisant, les transformations se feraient au profit des intérêts publics, au profit du chemin de fer de l'Etat et au profit des Compagnies, qui gagneraient autant que l'Etat lui-même, à se fondre dans cette puissante unité. Le gouvernement n'aurait plus besoin, comme pour Mons à Manage, de casser des testaments et de reprendre la succession pour écarter le légataire institué.

J'ai commencé sans parti pris et uniquement pour mon instruction personnelle, le travail de patiente compilation et d'analyse des documents relatifs à nos chemins de fer considérés comme entreprises industrielles, c'est-à-dire au point de vue des intérêts des capitaux engagés. Il m'a paru que la publication de cette étude, pouvait être de quelque utilité.

Je la dédie en premier lieu aux futurs demandeurs en concession. Ils n'auront pas besoin de se livrer à de longues et pénibles recherches pour voir si et de quelle manière des entreprises de ce genre peuvent réussir. C'est leur rendre service, de signaler l'écueil où d'autres ont échoué.

Je me flatte que peut-être aussi mon travail pourra être consulté avec fruit par les membres de nos assemblées législatives appelés à statuer sur les demandes de concession parfois si nombreuses et qui n'auraient pas le temps de lire les in-quarto de la statistique officielle dont le gouvernement leur fait hommage chaque année.

Je ne crains pas que l'on m'accuse d'avoir découragé les capitaux qui aspirent à se consacrer à des entreprises de chemins de fer. Les capitaux engagés savent parfaitement à quoi s'en tenir. On ne gagne rien à s'étourdir sur les faits publics et notoires. Si je commets une indiscretion, j'ai du moins beaucoup de complices, le gouvernement d'abord et puis ceux qui seuls auraient à se plaindre de cette prétendue indiscretion.

Ces vérités me paraissent donc bonnes à redire. Après que l'Etat a choisi les lignes qui lui semblaient les plus utiles et partant les plus productives, après que les Compagnies existantes ont choisi à leur tour, il peut, à la rigueur, rester encore à construire des embranchements ou prolongements qui soient excellents soit par eux-mêmes, soit comme complément de lignes établies. En recherchant ce qui reste à faire, il faut se défendre à la fois de l'enthousiasme qui égare en poussant aux dépenses d'une utilité douteuse, et du découragement qui porterait à négliger les améliorations réelles.

L'industrie des chemins de fer est nouvelle : elle est bien loin d'avoir dit son dernier mot. Nous avons vu d'autres industries plus vieilles, très-prospères aujourd'hui, débiter aussi par des essais peu encourageants et dévorer beaucoup de capitaux avant d'être solidement constituées et productives. Il y a d'ailleurs, pour cette industrie, de nombreuses chances d'amélioration et de progrès. Le temps est pour elle.

Les chemins de fer doublent en quelque sorte la durée de l'existence pour les hommes ; pour les choses, ils donnent à la richesse publique une vive et durable impulsion. La richesse publique à son tour, réagira de plus en plus sur le développement et le progrès de ces entreprises.

J. MALOU.

10 mars 1860.



OF RE MÈTR GAR ne comp	ÉRIEL.		COTE DES ACTIONS, OBLIGATIONS, ETC. (Février 1860.)		OBSERVATIONS.
	TURES.	WAGGONS.	PLUS-VALUE.	DÉPRÉCIATION.	
7,	30	63	1,118,000	»	(a) Le chemin de fer de St-Ghislain non compris.
5,	16	1,079	0	12,132,600	(b) Non compris le canal de l'Ourthe.
3,	45	183	109,100	10,721,445	(c) Les chiffres relatifs au capital sont puisés dans la statistique officielle. Les dépenses faites par la Compagnie du Nord y sont comprises. Le coût primitif de la construction n'est pas connu. Les données relatives à l'exploitation sont extraites des comptes-rendus du Nord.
8,	0	0	0	1,750,000	
17,	»	»	0	3,222,330	
	104	2.010	430.500	8.228.500	



