

ADRESSE
DES CONCESSIONNAIRES
DU CHEMIN DE FER
D'ENTRE SAMBRE ET MEUSE

A TOUS LES INTÉRESSÉS, EXPLOITANTS ET PROPRIÉTAIRES
DES HOULLÈRES DU DISTRICT DE CHARLEROY.



BRUXELLES.

IMPRIMERIE DE LA SOCIÉTÉ DES BEAUX-ARTS.

—
1839

MESSIEURS,

Dans le rapport que votre conseil charbonnier a fait, à l'assemblée générale du 26 septembre dernier, sur ses opérations, il exprime des vœux pour que les causes financières qui ont suspendu momentanément l'exécution du chemin de fer de l'entre Sambre et Meuse soient promptement levées, et il déplore son impuissance d'y porter remède. Ces vœux, émis au nom de tout le commerce, nous offrent le témoignage le plus précieux de l'utilité d'une entreprise qui contribuera si efficacement à la prospérité de l'industrie de la houille dans cet arrondissement, et convaincus, avec votre conseil charbonnier, que l'on a généralement dans le pays un vif désir de voir le chemin s'exécuter promptement, et sans entrer dans de trop longs développements, nous croyons indispensable de vous indiquer les moyens à prendre pour atteindre ce but, et devoir vous présenter comme résultat des observations faites à ce sujet :

1° Un aperçu rapide de l'état actuel du bassin houil-

ler de Charleroy, concernant son développement depuis 1830.

2° L'exposé de sa situation relative avec ses divers concurrents sous le rapport de l'exportation des produits, tant à l'étranger que dans les autres provinces du royaume.

3° Les chances assurées de nouveaux et importants débouchés ouverts aux houilles du bassin de Charleroy, et sans concurrence possible, par suite de l'exécution du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse.

Et 4° l'urgence des mesures à prendre pour parvenir à la construction de cette route.

1° — *Aperçu de l'état actuel du bassin houiller de Charleroy relativement à son développement depuis 1830.*

En 1830, l'extraction des houillères du district de Charleroy s'élevait à près de 800,000 tonnes, suivant les déclarations faites par les exploitants à l'administration; alors la Belgique avait le débouché presque entier de la Hollande; la France était fermée aux charbons anglais.

Depuis 1830, et surtout depuis 1834, combien n'a-t-on pas formé de sociétés charbonnières?

Combien n'a-t-on pas creusé de nouvelles fosses?

Combien n'en a-t-on pas approfondi d'anciennes?

Ce sont tous faits que vous connaissez aussi bien que nous et, sans se donner la peine d'énumérer ces établissements, ni de prendre le relevé des quantités que chacun doit produire, il suffit d'examiner votre bassin houiller et ses travaux, pour être assuré qu'avant un an,

lorsque ceux entrepris seront achevés, et lorsque toutes les fosses en enfoncement seront à fruit, la production sera le double au moins de ce qu'elle était en 1834, au moment où les sociétés se sont formées et où, par suite, un grand élan fut donné à l'extraction; et déjà, bien que ces résultats ne soient pas encore atteints, on se plaint dans tout le district de Charleroy du manque de débouchés. Que sera-ce donc d'ici à un an? Que deviendront alors les nouvelles exploitations? Faudra-t-il les fermer et les abandonner? Faudra-t-il laisser improductifs les nombreux capitaux qu'elles ont coûtés? Faudra-t-il mourir de faim au milieu de l'abondance? et tel est cependant, nous osons le dire, l'avenir du pays, si l'attention de tous les exploitants, et des propriétaires de houillères n'est pas sans cesse fixée sur les moyens les plus prompts à trouver de nouveaux débouchés, et si leurs efforts réunis ne tendent pas à se les procurer immédiatement en exécutant les communications qui doivent faciliter le mouvement au dedans du pays et multiplier les relations avec le dehors.

Ne croyez pas, messieurs, que nous venions vous parler dans un intérêt exclusif, puisque récemment nous avons abandonné des avantages majeurs, que nous présentait certaines circonstances, pour assurer mieux encore la réalisation de l'entreprise de la route en fer de la Sambre à la Meuse.

D'ailleurs, les faits que nous allons citer sont connus de vous tous, et nous nous exposerions à de cruels démentis si, au milieu du pays houiller, au milieu de milliers d'intéressés aux questions que nous voulons traiter, nous nous écartions un instant de la vérité. Au surplus, quant à nos intérêts, vous savez que ceux des conces-

sionnaires de routes et ceux du commerce et de l'industrie, qui se servent des voies à péages, sont intimement liés, et que lorsqu'une société concessionnaire retire des bénéfices des communications qu'elle a créées, c'est la meilleure preuve que l'on puisse donner que la route contribue à une circulation considérable et que chacun trouve de grands avantages à s'en servir; alors les bénéfices des concessionnaires sont en rapport avec ceux du commerce, ou plutôt ils n'en sont qu'une fraction, car de ceux du commerce dépendent tous les autres.

2° Exposé de la situation relative du bassin houiller de Charleroy avec ses divers concurrents, sous le rapport de l'exportation des produits tant à l'étranger que dans les autres provinces du royaume.

Les diverses qualités de houilles de Charleroy se divisent en trois classes principales : les houilles grasses, les houilles demi-grasses et les houilles maigres.

Le développement de la forgerie sur les bords de la Sambre, l'éclairage au gaz, l'alimentation des locomotives et diverses autres applications absorbent la totalité des houilles de la première catégorie, soit dans l'arrondissement, soit dans les provinces de Brabant et d'Anvers; mais il n'en est pas de même des charbons demi-gras et des charbons maigres qui, extraits en quantités bien autrement considérables, rencontrent en Belgique et à l'étranger de redoutables concurrents. Les charbons de Mons, descendant l'Escaut à peu de frais, arrivent par grandes quantités dans les deux Flandres, dans la province d'Anvers et dans la partie occidentale du Brabant et du Hainaut. Les charbons de Fresnes et de

Vieux-Condé ayant les mêmes facilités d'arrivage dans ces provinces, y sont employés à la cuisson des briques et de la chaux.

Les houilles du bassin dit du Centre, ou du Levant de Mons, placées, par suite de la construction des embranchements sur le canal de Bruxelles, obtiennent en outre, par le peu de frais qu'exige leur extraction, de grands avantages sur celles de Charleroy pour les expéditions dans les provinces de Brabant et d'Anvers.

Les houilles de Liège trouvent leur écoulement par la Meuse dans la province de Limbourg et dans une partie de celle de Namur; en même temps que le chemin de fer de l'état va leur permettre d'entrer en concurrence avec celles des autres bassins dans les provinces de Brabant et d'Anvers.

Enfin l'Escaut, le canal de Charleroy et la Meuse donnent aux houillères de Mons, du Centre, et de Liège, pour l'exportation en Hollande, des avantages marquants sur celles de Charleroy, qui se trouvent classées après leurs concurrentes. On voit dès lors combien est restreint, pour notre riche bassin, le placement de ses produits, tant à l'étranger que dans les autres provinces du royaume.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que cet état de choses a été reconnu, et c'est pour y porter remède que depuis 1822 on a sollicité si vivement la canalisation de la Sambre en Belgique et en France, et la construction d'un canal joignant la Sambre à l'Oise; c'est aussi parce que nous étions convaincus depuis longtemps que le seul, le véritable débouché des houilles de Charleroy, était en France, que nous avons, dès 1834, commencé les études d'un chemin de fer destiné à faciliter leur expédition

dans les départements des Ardennes, de la Meuse et dans une partie de ceux de l'Aisne, de la Marne, de l'Aube et de la Haute-Marne.

Un chemin de fer était la seule voie perfectionnée qu'il fût possible d'adopter dans l'entre Sambre et Meuse; là, il n'existe point de cours d'eau considérables et un canal n'eût pu être creusé dans cette contrée accidentée, qu'en sacrifiant, à grands frais et avec un préjudice notable pour le pays, une partie des usines qui bordent les rivières de l'Heure et du Virouin, de l'Yves et de la Thiria, dont les moteurs naturels eussent dû être remplacés par des machines à vapeur.

Les espérances que l'on avait fondées sur l'ouverture du canal de la Sambre à l'Oise, n'ont pas, jusqu'à présent, répondu à ce qu'on en attendait; il faut l'attribuer à deux causes principales; la hauteur des droits de navigation et la concurrence redoutable que les charbons de Charleroy rencontrent dans le nord-ouest de la France.

Les droits sont si élevés entre Charleroy et La Fère que pour la destination de Compiègne, point commun où arrivent les charbons de divers bassins, les expéditeurs de Charleroy paient par bateau de 150 tonneaux, 500 fr. de plus que ceux venant de Mons et 700 fr. de plus que ceux partant d'Anzin. Des négociations sont suivies près du gouvernement belge et près des concessionnaires des canaux français, entre notre frontière et La Fère, dans le but d'obtenir une réduction sur les péages; mais comme le parcours, depuis cette ville jusqu'à Charleroy, est de 32 lieues et que la différence des frais est de 500 fr., et même de 700 fr. en plus par la ligne de la Sambre que par celle de l'Escaut,

il faut, pour établir la balance, diminuer le droit, terme moyen d'environ 10 centimes par tonneau et par lieue, et, il n'y a pas à se le dissimuler, une semblable réduction ne sera pas facile à obtenir.

Nous admettrons, s'il le faut, que dans les deux pays, les divers obstacles à un abaissement aussi notable de péages soient aplanis, et nous examinerons quelle serait la nouvelle position des houillères de Charleroy, ensuite de ces réductions, pour prouver que l'utilité et l'importance du chemin de fer de Sambre et Meuse n'en sont pas diminuées.

La houille que l'on expédierait de Charleroy, par la Sambre et le canal de jonction, serait destinée à l'alimentation des vallées de l'Oise, de la Somme, de l'Aisne et de la Seine, c'est-à-dire de la partie de la France où l'industrie a fait le plus de progrès, mais où aussi, par contre, nos houilles de Charleroy introduites nouvellement sur ces marchés trouveront la concurrence la plus active; car depuis 1830 le gouvernement français, qui a vu plusieurs fois l'industrie arrêtée et les approvisionnements compromis faute de concurrence suffisante, a employé tous les moyens nécessaires pour amener vers Paris la plus grande quantité possible de combustible; dans ce but, des fonds ont été assignés à l'amélioration de la navigation de la Seine et de l'Oise, dont les droits ont été abaissés presque jusqu'à zéro; des chemins de fer ont été concédés, d'autres perfectionnés; le canal latéral à la Loire a été poussé jusqu'en face de l'embouchure du canal de Briare, et cela principalement pour l'arrivage prompt et facile des houilles de l'Allier, de Saint-Etienne, de la Loire et de la Bourgogne.

En outre, en 1834, le droit d'entrée en France sur les houilles anglaises a été réduit de 11 fr. le tonneau, à 3 fr. 30 cent. Les Anglais à leur tour, qui percevaient un droit de sortie de 9 fr. 40 cent. par tonne de houille, le réduisirent, en 1824, à 5 fr., et l'abolirent totalement en 1831, lorsque la séparation de la Belgique et de la Hollande leur donna l'espoir de fournir seuls, à ce dernier royaume, le combustible qui lui est nécessaire.

Ces abaissements des droits de douanes et de péages n'ont pas tardé à produire leur effet : en 1838, l'importation des houilles anglaises a été double de ce qu'elle avait été en 1837 et le quintuple de celle de 1834. L'Angleterre envoie à bas prix ses charbons presque tous extraits sur son littoral, dans les vallées des rivières de France qui se jettent dans la Manche et dans l'Océan, tandis que les houilles françaises et belges, extraites pour la plupart dans l'intérieur, n'arrivent aux lieux de consommation qu'ensuite de longs parcours, et après avoir payé des frais de transport exorbitants. Les bassins de Newcastle et de la Wear sont sillonnés de chemins de fer qui s'étendent de l'orifice des puits de mines, jusqu'aux ports situés à l'embouchure des rivières; on a établi à leurs extrémités d'ingénieux débarcadères, au moyen desquels les waggons chargés de charbons se vident immédiatement dans les navires qui transportent ce combustible minéral sur les côtes d'Angleterre et des pays étrangers.

L'importation des houilles anglaises en France a été telle, que Mons, d'où partaient précédemment plus de 1,200 bateaux à destination de Rouen et de Dunkerque, n'en a expédié, en 1838, que 118 dont 16 seulement pour Rouen ! et, suivant les probabilités, l'introduction

des houilles anglaises ne fera que s'accroître rapidement aux dépens du commerce de Mons, dont le canal est couvert de bateaux inactifs, les demandes étant absolument nulles en ce moment, malgré l'approche de l'hiver.

Ainsi donc vous le voyez, messieurs, même en admettant la parité des droits de péages sur la Sambre comme sur l'Escaut, il ne se présente encore pour les extracteurs de Charleroy que de faibles chances d'exportation dans le Nord-Ouest de la France, où la concurrence a déjà enlevé la majeure partie des débouchés à ceux qui en jouissaient presque exclusivement depuis 1815; et il est à remarquer surtout que les expéditions diminueront chaque jour davantage en raison de l'augmentation des produits donnés par les nouveaux sièges d'exploitations créés dans le département du Nord sur le prolongement du bassin houiller de Mons. Enfin, si les charbons anglais ont pu fermer aux charbons belges les marchés du littoral de la France, bien plus encore leur fermeront-ils le marché de la Hollande dont ils sont plus rapprochés. Une semblable perspective n'est pas moins réservée aux bassins de Mons, Mariemont et Liège qu'à celui de Charleroy.

3° Nouveaux et importants débouchés ouverts aux houilles du bassin de Charleroy et sans concurrence possible, par suite de l'exécution du chemin de fer de l'entre Sambre et Meuse.

C'est donc d'un autre côté qu'il faut trouver l'exportation des produits de nos houillères, et nous avons

indiqué plus haut la direction à leur faire prendre; c'est celle qui doit conduire nos combustibles vers le Nord-Est de la France, dans ces départements où nous n'avons que peu ou point de concurrence à redouter de la part des houillères de Liège et de Sarrebruck.

Quant aux charbons de Liège, ils seront, jusqu'à la construction de notre route, à la même distance de la frontière de France que ceux de Charleroy; de Liège à Givet il y a le même développement par eau que de Charleroy à Givet, les unes et les autres supportent toutes les lenteurs, les difficultés et les dépenses de la navigation intermittente de la Meuse, et c'est à ces causes qu'il faut attribuer le peu d'accroissement de l'exportation en France des charbons de Charleroy et de Liège. En outre, sur la Meuse presque tous les bateliers sont en même temps marchands de charbons; or, sur une rivière, dans son état naturel, la profession de batelier, exercée par un petit nombre d'individus qui s'y consacrent dès leur bas âge, en se familiarisant de bonne heure avec le danger, leur procure, en se livrant au commerce, un monopole qui pèse à la fois sur le marchand et sur le consommateur; c'est ce qui fait que la houille qui, en temps ordinaire, ne se vend terme moyen, à Charleroy, que 8 francs le tonneau, se vend à Charleville 36 et 38 fr., à Sedan 45 fr., à Rhétel 50 fr., et à Rheims 65 fr. Cette différence entre le prix de revient et celui de vente est une des conséquences des périls et des difficultés de la navigation.

Mais le chemin de fer de la Sambre à Vireux doit changer cet état de chose, puisque; 1^o il réduira à 14 lieues la ligne de parcours qui, maintenant, est de 24 entre Charleroy et Vireux; 2^o le voyage ne durera plus

que 6 heures au lieu de 6 à 8 jours ; 3^o les frais de transport depuis la Sambre jusqu'à Vireux seront réduits de près de moitié ; 4^o la concurrence devenant plus facile et moins coûteuse entre Vireux et Sedan, le frêt des bateaux subira une réduction sur cette partie de la Meuse.

Après les houilles de Liège, les seules dont le bassin de Charleroy pourrait craindre de rencontrer la concurrence dans le Nord-Est de la France, sont celles de la Sarre ; mais, pour arriver à Verdun, elles ont un trajet de 67 lieues à faire, dont 52 de navigation irrégulière, difficile et coûteuse par la Sarre et la Moselle, et 15 lieues par roulage de terre de Metz à Verdun ; tandis que les charbons de Charleroy, à la même destination, n'auront à parcourir que 14 lieues par la route en fer et 45 lieues par la navigation de la Meuse, améliorée au moyen d'une dépense de 7 millions depuis Vireux jusqu'à Verdun.

Il est à remarquer que nous ne raisonnons ici que dans l'hypothèse où le chemin de fer aboutirait à Vireux ; cependant, les avantages pour les transports de Charleroy à Verdun (département de la Meuse) seront bien autrement majeurs si, conformément à toutes les probabilités, on exécute en France le chemin de fer de Sedan à Rocroy ; nous ferions alors aboutir le nôtre au même point, en abandonnant la direction de Vireux, ainsi que le permet le cahier des charges.

Dès lors, l'approvisionnement des départements des Ardennes et de la Meuse appartiendra exclusivement au district de Charleroy.

Au milieu du département de la Meuse, on trouve celui de la Haute-Marne, qui de toute la France produit

donné un exemple qui sera imité en France ; la première elle a compris qu'elle ne pourrait rester stationnaire dans la fabrication du fer et que cependant elle ne pouvait pas non plus calquer le procédé anglais puisqu'elle est placée dans des conditions extrêmement différentes. Elle a continué à fabriquer sa fonte au bois et a employé la houille pour transformer sa fonte en fer ; ce procédé mixte a merveilleusement réussi et a rendu la houille un produit de première nécessité pour la Champagne.

La commission a très-bien compris comment , avec un long détour , les houilles de Charleroy pourraient arriver à Vitry à un prix tel que celles de St-Étienne auraient enfin une concurrence.

Mais à notre tour nous ferons remarquer ici que les houilles de Saint-Etienne pour arriver à Vitry parcourent :

- 1° 12 lieues de chemin de fer jusqu'à Lyon ;
- 2° 51 lieues sur la Saône jusqu'à Gray ;
- 3° 36 lieues par le roulage de Gray à Vitry ;

—
Total 99 lieues.

Et que les charbons de Charleroy pour arriver au même point auront à parcourir :

- 1° 14 lieues sur le chemin de fer de Charleroy à Vireux ;
- 2° 30 lieues sur la Meuse, le canal des Ardennes et celui de Vouziers ;
- 3° 22 lieues par le roulage, de Vouziers à Vitry.

—
Total 66 lieues.

La condition des transports est donc entièrement à l'avantage de Charleroy ; surtout encore par la différence en moins du roulage toujours très-coûteux ; et s'il est reconnu en France, d'une manière incontestable, que ses houilles peuvent lutter sur le marché de la Champagne avec celles de Saint-Etienne, nous croyons, à plus forte

raison, que cette vérité ne doit pas trouver de contradicteurs parmi les extracteurs de la Belgique.

Les deux passages cités plus haut, l'un d'un ingénieur des mines français, l'autre d'un journal à peu près officiel, démontrent mieux que tout ce que l'on pourrait dire, la nécessité d'ouvrir un chemin de fer d'entre Sambre et Meuse pour arriver à ce grand foyer de consommation de houille. Il n'y a pas à en douter, c'est vers les usines des Ardennes et des départements environnants, et c'est dans toute la contrée traversée par la route en fer projetée, que les charbons flambants et demi-gras du bassin de Charleroy trouveront le débouché le plus avantageux et le plus considérable.

Quant aux charbons maigres, la route en fer de l'entre Sambre et Meuse, en coupant à travers bancs toutes les formations de roches calcaires, permettra de les employer à en faire d'excellente chaux à utiliser, soit pour les constructions, soit pour l'amendement des terres si froides de cette contrée, car la cherté des transports du combustible y est un grand obstacle aux progrès de l'agriculture; et ils serviront au chauffage domestique.

Les mêmes besoins se font ressentir dans le département des Ardennes, dont le sol, en majeure partie, est dans la formation ardoisière; pour amender ses terres, il ne peut faire usage aujourd'hui de nos charbons, à cause du prix élevé des transports. Le chemin de fer levant tout obstacle, procurera à l'agriculture de ce département les moyens d'amélioration dont il est privé.

Mais le plus grand débouché offert aux houilles maigres de Charleroy est encore la Champagne. Tout le monde connaît le sol crayeux de cette ancienne province où, dans certaines parties, de Reims à Sainte-Me-

nehould, et de Châlons à Arcis-sur-Aube, on fait quelquefois plusieurs lieues, nous ne dirons pas sans trouver un village, mais une habitation, et où même des hameaux entiers ont été abandonnés par leurs habitants, forcés de chercher un sol moins ingrat et répondant mieux aux peines qu'ils se donnaient pour le faire fructifier! et cependant la houille maigre suffirait pour faire de la Champagne une province, sinon des plus fertiles, pouvant du moins nourrir une nombreuse population.

Vous connaissez tous, messieurs, le terrain crayeux qui se trouve sur la route de Beaumont à Mons; depuis cette dernière ville jusqu'au delà de Givry, il est aussi sec et aussi aride que le plus mauvais de la Champagne. Lorsque l'on suit sur la grande route les côtes d'Harmignies et de Givry, et que les contre-fossés viennent d'en être curés, on peut s'assurer qu'il n'y a pas là deux pouces de bonne terre végétale au-dessus de la craie, et pourtant passez dans ces villages aux mois de juin et juillet, et, en voyant les belles récoltes qui couvrent le sol, vous ne vous douterez pas de son ingratitude si bien combattue par les laborieux cultivateurs; mais il faut le dire, ces hommes intelligents ont pour eux ce que n'ont pas les Champenois, ils ont la houille à bon marché; car ils sont à proximité des fosses, et avec ce combustible, ils calcinent la craie elle-même; mêlant ensemble les débris du règne minéral et du règne végétal, ils forment du tout un excellent engrais. Malheureusement ce combustible dont la valeur est si faible sur le carreau des fosses, ne coûte pas moins de 60 à 65 francs la tonne rendue à Reims ¹.

¹ Le 29 octobre dernier le gouvernement français a donné à une société anglaise la fourniture de 17,000 tonnes à fournir dans les cinq

Si la houille parvenait en Champagne à un prix modéré, l'exemple de nos cultivateurs de Spiennes, Harmignies, Givry, Villereille-Lesecq y trouverait de nombreux imitateurs. La France gagnerait en étendue cultivée la valeur de deux départements, et ce pays que Charleroy aurait fécondé, deviendrait le consommateur le plus assuré de ses charbons maigres.

En résumé et d'après l'exposé qui précède, la Hollande se servira peu des houilles de Charleroy; elle est en grande partie approvisionnée maintenant par les charbons d'Angleterre et d'Allemagne, et le sera aussi plus tard sans doute, par ceux de Mons, Marimont et Liège, qui peuvent y arriver à des prix de transports moins élevés que ceux de Charleroy.

Dans les diverses provinces du royaume, hors de son district et d'une portion de la province de Namur, le bassin houiller de Charleroy rencontrera aussi, comme concurrents, les mêmes établissements de Mons, du centre et de Liège, avantagés par le nombre et la facilité des moyens de transports.

Enfin, l'approvisionnement du Nord-Ouest de la France, c'est-à-dire des vallées de l'Escaut, de la Somme et de l'Oise est (ainsi que nous l'avons démontré plus haut) devenu le partage des houilles d'Angleterre et d'Anzin, les premières pénétrant en France sur tout le littoral de l'Océan par la Loire, la Gironde, etc., et les unes et les autres alimentant la vallée de la Seine et celle de ses af-

ports des Echelles du Levant, pour relais des bateaux, à 49 fr. 80 c. la tonne. Ainsi il est plus facile aux Anglais de fournir la houille sur les côtes d'Asie à 1,300 lieues de leur pays qu'à nous de la rendre en Champagne, c'est-à-dire à nos portes.

fluents, en concurrence avec les charbons d'Espinac, de Blanzzy, de Saint-Étienne, de l'Allier, etc.

Dans de telles circonstances il reste donc au bassin houiller de Charleroy, pour ses débouchés, avant tout : 1° l'entre Sambre et Meuse ; 2° les départements des Ardennes, de l'Aisne, de la Meuse, de la Marne et de la Haute-Marne. Mais pour atteindre, sans concurrence possible, tous ces marchés et y trouver les importants bénéfices offerts aux extracteurs, il faut se hâter de faire de bonnes voies de communication, il faut, en diminuant les frais de transports, rapprocher les distances entre les lieux de production et ceux de consommation. Là est la véritable question, et pour tout réduire à une même idée, la construction du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse est, pour toutes les houillères des bords de la Sambre, la seule question d'existence.

4° Urgence des mesures à prendre pour parvenir à la construction de la route en fer d'entre Sambre et Meuse.

Nous croyons, messieurs, vous avoir démontré la nécessité, l'urgence même, de la construction de cette route, et maintenant nous vous entretiendrons des moyens qu'il nous paraît utile d'employer pour l'obtenir, en demandant le concours général et les efforts réunis de tous les propriétaires et extracteurs du district de Charleroy.

Il existe deux systèmes d'associations pour l'exécution des projets de canaux, routes, etc. Le premier, que l'on peut appeler association naturelle, est dû aux propriétaires, rentiers, capitalistes et autres industriels qui

se réunissent pour faire construire des communications jugées utiles, indispensables au pays. Ce genre d'association est le plus généralement répandu en Angleterre et aux États-Unis, où presque toutes les sociétés de rails-way créées par ce système sont en bénéfice; il en est même beaucoup dont les actions se vendent à plus de cent pour cent de prime. (Voir aux pièces à l'appui, n° 4.)

Ce système ayant pour but d'intéresser à l'exécution d'un ouvrage utile, par la subdivision des actions, tous les capitaux existants, quelque minimes qu'ils soient, a été développé et défendu à la chambre des représentants en 1834, lors de la discussion du chemin de fer. Les adversaires de l'exécution par le gouvernement avaient voulu alors engager le pays à profiter de cette occasion pour créer une nouvelle propriété productive, accessible à tous et dont le public aurait facilement apprécié les avantages. En effet, plus le nombre des actionnaires d'une entreprise est grand et plus l'intérêt se fractionne, moins il y a de chances de pertes. Car une perte qui semble considérable pour la masse n'est rien quand elle devient insensible à chacun.

Ce système, fructueux sans aucun doute pour tout pays où il pénètre, porte en soi un caractère politique et moral que la chambre belge n'a pas voulu comprendre en 1834 et qu'elle reconnaîtra plus tard. Il rattache intimement le plus grand nombre d'habitants possible au maintien de l'ordre de choses établi, par la nécessité de perpétuer les produits d'opérations réelles, dont la prospérité dépend de leur durée.

Malgré les brillants résultats obtenus en Angleterre par ces sociétés, le mode d'association dont il s'agit

n'ayant pas pu prendre encore racine en France et en Belgique, on a eu recours pour l'exécution des communications dont le gouvernement ne se chargeait pas lui-même, au second système, qui est celui des associations de spéculateurs.

Ces spéculateurs sont de deux espèces :

1° Les faiseurs ;

2° Les actionnaires.

Les faiseurs s'interposent entre les créateurs d'un projet et les actionnaires. Ils consultent d'ordinaire, moins l'utilité du projet que l'opportunité et les moyens actuels de le faire valoir : ils pèsent la faveur dont il peut jouir à la bourse et se basent pour le calcul des avantages dont ils réclameront la plus grande part, sur la durée de cette faveur.

Les actionnaires se subdivisent en actionnaires sérieux et en actionnaires spéculateurs. Les premiers sont ordinairement en petit nombre. Ils ont confiance dans l'entreprise et font dépendre leur bénéfice de sa réussite. Les seconds n'ont en vue que l'agiotage, ils veulent des bénéfices immédiats résultant des différences des cotes d'actions à la bourse.

Les actionnaires sérieux, parce qu'ils sont gens d'honneur et de probité, ont cru à la bonne foi des autres et se sont dit : dans autant de temps la route s'exécutera et nous aurons alors tel intérêt de notre capital. Mais les actionnaires agioteurs, quand le moment de recueillir leur bénéfice anticipé leur paraît arrivé, vendent les actions en masse, jettent le discrédit sur l'entreprise et amènent une catastrophe, dont l'effet inévitable est la ruine d'une affaire qui aurait réussi s'ils eussent été probes et qui échoue parce qu'ils ne sont qu'avidés.

Ces spéculateurs et actionnaires, après avoir préparé la catastrophe par leurs opérations, sont les premiers à la compléter afin d'échapper à l'obligation qu'ils ont contractée comme actionnaires. Ils refusent les versements aux époques fixées et viennent dans des assemblées générales démontrer la nécessité de dissoudre la société et d'abandonner l'entreprise, en se fondant sur le déficit occasionné par leur propre refus, de contribuer aux avances de fonds. C'est ce qui est arrivé au chemin de Paris au Havre, et ce qui serait arrivé également à celui de Strasbourg à Bâle sans la fermeté et la persévérance de monsieur Nicolas Koechlin; c'est enfin ce qui est arrivé malheureusement au chemin de fer d'entre Sambre et Meuse, qui promettait de vivifier une contrée où la plus grande partie des ressources du sol est inexploitée et reste improductive faute de moyens économiques de transport.

Par la richesse naturelle du pays à traverser, par le nombre et l'importance des usines et des exploitations qu'il devait desservir, par la masse énorme des transports assurés par l'industrie métallurgique, le chemin de la Sambre à la Meuse réunissait des éléments suffisants de succès. A peine en train d'exécution, d'importantes améliorations lui venaient en aide; il aurait été rattaché au système général des chemins de fer de l'état par la direction donnée à la ligne dite du Midi, avantage qu'on n'avait pu prévoir, et dont on n'eût pas osé démontrer l'expectative. Cette réunion en change toutes les conditions; de ligne secondaire qu'il était, il devient voie principale. Enfin le rail-way de Sambre et Meuse, dans un avenir plus ou moins éloigné, aurait donné naissance à de nouveaux embranchements qui en auraient aug-

menté la prospérité par un échange mutuel d'avantages ¹.

Mais toutes ces circonstances, propres à encourager des actionnaires sérieux en les portant à poursuivre sans relâche l'exécution de leurs plans, ont été sans influence sur la bourse, qui ne s'inquiète que du cours du jour, et non des résultats du lendemain. Tandis que les plus beaux éléments de succès se réunissaient ², et tandis qu'un entrepreneur à forfait, fournissant un cautionnement de plusieurs centaines de mille francs, devant au préalable, sans rien recevoir, exécuter pour 6 à 800 mille francs de travaux, et ayant en outre consenti à ce qu'une retenue d'un dixième lui fût faite sur chaque paiement jusqu'à concurrence de fr. 700,000, présentait des garanties contre les excédants de dépenses et les appels de fonds supplémentaires, les porteurs de 11 à 12,000 actions, Allemands et Français, effrayés par la dépréciation qui frappait en France les titres d'entreprises analogues, refusaient de continuer leurs versements et obtenaient, par la majorité des voix qu'ils savaient leur être acquises, la dissolution de la société anonyme et la renonciation à l'entreprise.

¹ Entre autres le rail-way de Sedan à la frontière belge, destiné à se raccorder avec celui de la Sambre à la Meuse. Par ce nouveau projet, dressé avec le plus grand soin, dû au talent remarquable de MM. Eugène Flachet et Jules Pellet, et approuvé par la direction générale des ponts et chaussées, à laquelle l'avaient présenté MM. Demonchy et Co. (déjà concessionnaires d'une partie de chemin de fer de Mézières à Sedan), Sedan, Mézières, Charleville et Rocroy devaient se trouver liés à tout le système des chemins de fer belges, qui tiendraient alors par trois points à la France : par Lille, Valenciennes et Sedan, déversant nos produits par Lille sur le littoral de la Manche et de l'Océan, par Valenciennes au centre de la France, et par Sedan sur la frontière de l'Est, la haute Allemagne et la Suisse.

² Voir les pièces n^{os} 1 et 2, à la suite de cette notice.

Nous avons été près, il y a deux ans, de voir se former pour l'exécution du rail-way de la Sambre à la Meuse, une société financière belge qui, par la haute position de ceux qui se seraient mis à la tête de l'entreprise, eût facilement réuni, dans le pays, les capitaux nécessaires pour la mener à bonne fin. Toutefois on exigeait trois modifications principales au cahier des charges, qu'il a été impossible d'obtenir de l'administration supérieure.

La première était que le gouvernement renoncerait à la faculté du rachat à la fin de chaque période trentenaire de la concession.

La seconde, qu'il consentirait à garantir un minimum d'intérêt de 3 p. c.

La troisième, qu'il accorderait une augmentation de tarif qui paraissait être un peu faible ensuite de la dépense reconnue sur d'autres chemins de fer pour les frais de traction et d'entretien.

Quant à la question de la durée des concessions, lorsqu'on l'examine du point de vue de la morale et de l'ordre public, elle apparaît sous un tout autre jour que lorsqu'on la juge sous le rapport de l'accroissement du domaine national. Assurément il est à désirer que l'état s'enrichisse et que le domaine public s'augmente; cependant on peut soutenir que le meilleur moyen d'enrichir l'état c'est d'enrichir les citoyens et non de les dépouiller; que c'est à la fois le plus sûr et le plus libéral; que des propriétés fort productives, lorsqu'elles sont administrées par l'intérêt privé, peuvent ne rien rapporter entre les mains de l'état; et qu'ainsi l'accroissement du domaine national, par l'envahissement des chemins de fer, peut n'être qu'illusoire. Gardons-nous

d'ailleurs des inspirations d'une fiscalité mesquine et tyrannique à qui il plaît que l'état ait la main sur tout et qu'il accapare tout.

Faisons une place au sentiment de conservation et de perpétuité qui n'est pas moins sacré que l'intérêt du trésor. Demandons-nous si ce sentiment ne constitue pas un des premiers éléments de l'ordre social, et tâchons, autant que possible, qu'il soit stable et honoré; facilitons à toutes les familles le moyen de le faire naître et de l'entretenir. Or, pour qu'une société ait de la stabilité, pour que ses actions présentent un placement durable, il faut qu'elle soit constituée à perpétuité ou à long terme, ce qui revient au même, et qu'elle ne soit point exposée tous les 30 ans à voir son existence mise en question.

Les auteurs des trois propositions déjà mentionnées, voulaient faire sortir les actions de société du domaine de la bourse, et au lieu de spéculateurs et d'agioteurs, ils voulaient des rentiers. On ne peut qu'applaudir à de si louables intentions; si elles eussent été réalisées, on aurait évité la catastrophe, et les actions des sociétés pour chemins de fer seraient sur la même ligne que les rentes de l'état.

En ce qui concerne la garantie d'intérêt, les capitaux recherchant la sécurité, il est évident aujourd'hui qu'en France et en Belgique ils n'espèrent pas la trouver dans les chemins de fer : nous croyons, nous, qu'ils se trompent et nous en avons la certitude pour le rail-way de la Sambre à la Meuse ¹. Mais encore une fois, les capitaux

¹ Le chemin de Stockton à Darlington, établi pour une circulation de 100,000 tonneaux, servait, 7 ans après son ouverture, à un transport de 500,000 tonneaux de houille.

n'ont plus foi dans les chemins de fer. Si on veut que de nouvelles compagnies se forment pour les exécuter, et leurs concours est indispensable, à moins qu'on ne se résigne à réserver les chemins de fer pour les générations futures, il faut que ces entreprises leur inspirent de la confiance. Cette révolution dans les idées des capitalistes, le gouvernement seul a la puissance de l'opérer par une intervention qui ne le compromettrait point. Tous les capitaux des pays étrangers même viendraient chercher un placement dans les chemins de fer, du moment où un intérêt de 3 pour cent leur serait assuré ¹.

Les risques que courrait l'état en concédant cette garantie seraient nuls, et cependant la confiance renaîtrait chez les capitalistes. Pour une somme d'environ

Le chemin de fer de Hetton à Sunderland sert au transport de plus de 500,000 tonnes de houille. Les actions de l'un et de l'autre, créées à 100 livres, se vendent aujourd'hui 250 livres.

¹ Le gouvernement anglais a prêté à la compagnie du chemin de fer de Manchester à Liverpool, une somme équivalente au tiers de son capital, qu'elle a remboursé par des émissions d'actions; le revenu net de ce chemin est de 9 p. c. par an. Ses actions gagnent 100 p. % de prime.

Le chemin de fer de grande jonction a emprunté douze millions 500,000 francs à l'état, qu'il rembourse aujourd'hui par une émission d'actions, ce qui n'empêche pas les actions nouvelles comme les anciennes, de se négocier à 104 pour 100 de prime; le dividende est de 12 p. c. par an.

Le concours de l'état dans le chemin de fer de Londres à Birmingham est encore plus frappant; il a été émis pour 115 millions d'actions; mais comme l'appel immédiat de ce capital aurait eu pour résultat de gêner les souscripteurs, et d'avilir les actions, 60 millions seulement ont été demandés sur le montant des souscriptions, et l'état a prêté 55 millions sur la garantie des souscripteurs et 15 millions à titre de prêt. Le capital entier de ce chemin gagne aujourd'hui 91 p. cent de prime; il donne 7 p. cent d'intérêt.

12 millions que doit coûter le chemin de fer de la Sambre à la Meuse, la garantie dont l'état serait passible, s'élèverait en maximum à francs 360,000, et dans notre opinion, qui repose non sur des prévisions mais sur des réalités, l'intérêt sera de beaucoup supérieur à celui garanti. Admettant cependant qu'il n'y ait pas un centime de dividende, l'état aurait alors à payer francs 360,000 par an aux actionnaires. Mais n'est-il pas évident que l'accroissement des revenus publics, provenant de l'accroissement des transactions de l'industrie et de l'agriculture, par le seul fait de l'exécution du chemin de fer, serait, non de 360,000 francs, mais du double ou du triple. Que faut-il donc de plus? Ajoutons à cela une considération d'un intérêt plus direct pour le gouvernement : l'accroissement des produits sur le chemin de fer de l'état par l'effet de son contact avec celui de Sambre et Meuse. Evidemment les transports de ce dernier, destinés à l'intérieur du pays, prendront leur direction par l'embranchement de Bruxelles et Namur, et comme le système de l'entre Sambre et Meuse se trouvera en communication avec la France, il servira d'intermédiaire aux transports de marchandises et de voyageurs du chemin de fer du gouvernement belge à destination des départements de l'est de la France. Cette source de bénéfices pour l'état rattache nécessairement l'intérêt de notre entreprise à l'intérêt général.

Enfin nous ferons observer, quant à la troisième proposition relative à une augmentation de tarif : 1° que le péage du chemin de fer de Saint-Etienne, dont le tarif est à peu près semblable au nôtre, ayant été trouvé trop bas, on s'occupe de sa révision prochaine *par suite de la loi passée dans les derniers jours de la session der-*

nière, qui donne au gouvernement français la faculté de modifier et les tarifs et les cahiers des charges des concessions déjà accordées; 2° que le péage reçu par le gouvernement belge sur le grand chemin de fer pour les convois à moyenne vitesse est de un franc par tonne; et 3° que la société qui a demandé la concession d'une route en fer se rattachant à la nôtre, depuis la frontière belge jusqu'à Charleville, a réclamé, et c'est le prix minimum de son tarif, 60 centimes par lieue et par tonne de houille, non compris le passage des plans inclinés. Nous pensons donc que celui d'entre Sambre et Meuse pourrait être augmenté sans inconvénient pour le commerce, ni pour la société du chemin de fer. Le prix moyen des transports ordinaires est dans la contrée de 1 fr. 50 par tonne et par lieue, celui du tarif concédé de la route en fer étant de 50 c. on voit tous les avantages que l'industrie et le commerce doivent obtenir de cette communication, et qu'en portant à 60 c. le prix de transport par tonne et par lieue, ces avantages seront encore considérables ¹.

Nous savons que ce n'est pas dans l'arrondissement de Charleroy qu'il faut chercher des placements d'actions : les industriels dans les pays où il existe beaucoup de nouvelles usines y appliquent pendant longtemps leurs capitaux; et d'autre part, les statuts de la plupart des sociétés anonymes ne leur laissent malheu-

¹ Au chemin de fer d'Alais la houille paie par tonne et par lieue 0,60; les autres marchandises 0,85. Le tarif sur le chemin de fer d'Epinal est le même que sur celui d'Alais.

Sur le chemin de Mulhouse à Tharn le péage moyen des marchandises est de 0,80; il est de 0,65 sur celui de Versailles; de 67 1/2 sur celui de Port-aux-Perches; de 0,65 sur celui de Cette à Montpellier et sur celui de Saint-Germain.

reusement pas la faculté ni les moyens de souscrire pour des actions de routes, canaux, chemins de fer, même les plus utiles à leur propre industrie; c'est donc ailleurs qu'il faut trouver les capitaux et c'est aux rentiers à les procurer; pour cela il faut, en leur donnant l'assurance des avantages résultant pour le pays de l'exécution de cette entreprise, leur présenter la fixité et toute la sécurité désirable du placement de leurs capitaux. L'une et l'autre reposent dans la concession à faire par le gouvernement, des trois points indiqués plus haut, savoir :

- 1° Garantie d'un minimum d'intérêt,
- 2° Durée de la concession,
- 3° Augmentation du tarif ¹.

Dès lors on formera une nouvelle société pour la construction de la route de la Sambre à la Meuse aussitôt que la crise qui a frappé si rudement ces sortes d'entreprises aura cessé.

Pour les obtenir, adressez-vous, messieurs, au roi et à ses ministres.

Avoir ou n'avoir pas le chemin de fer de Sambre et Meuse est une question de vie ^{ou} de mort pour bon nombre de houillères et d'usines.

Aide-toi, le ciel t'aidera.

Jupiter veut qu'on se remue, disent les dieux de la fable au charretier embourbé.

Frappez et on vous ouvrira, demandez et vous recevrez, dit l'Évangile.

¹ Déjà en France le gouvernement et les chambres ont reconnu l'urgence de semblables modifications, qui seront incessamment adoptées pour l'exécution des chemins de fer concédés et à concéder à des particuliers. (Voir la pièce à l'appui n° 3.)

Ainsi, de tout temps, en tous lieux, et pour toutes choses la sagesse divine ordonne aux hommes de s'aider, de se remuer, de frapper, de demander, et l'expérience universelle leur conseille d'insister, de revenir à la charge cent fois, mille fois s'il est besoin. *En toutes choses, ou peu s'en faut, le succès est à ce prix.*

1^{er} décembre 1839.

LES CONCESSIONNAIRES
de la route d'entre Sambre et Meuse.

PIÈCES A L'APPUI DE LA PRÉSENTE NOTICE.

N^o 1. *Extrait du procès-verbal de la séance du conseil général de la Société Anonyme du chemin de fer de la Sambre à la Meuse, tenue à Bruxelles, le 23 août 1838.*

PRÉSENTS MESSIEURS, etc. etc.

Le président s'exprime ainsi

...
Pour sûreté et garantie des obligations à lui imposées, l'entrepreneur s'engageait à fournir un cautionnement de trois cent mille francs, en outre une retenue étant par lui consentie d'un dixième sur chaque paiement à faire, jusqu'à concurrence de sept cent mille francs; de telle manière qu'à la fin de l'entreprise la caution, qui restera entre les mains de l'administration, s'élèvera à un million. Le contrat se termine par une clause finale et générale ainsi conçue :

« Nonobstant les stipulations qui précèdent, le présent contrat étant essentiellement un contrat à forfait,

» il est expressément convenu que M. Le Bon, pour la
» somme de douze millions de francs, s'oblige à con-
» construire et à livrer à la société anonyme, après le
» terme précité de quatre années, dans un état parfait,
» et répondant à toutes les conditions, le chemin de fer
» ci-dessus désigné, etc., à ses frais, risques et périls, de
» manière que personne n'ait à exercer aucune de-
» mande, action, garantie ou réclamation, contre la
» prédite société anonyme, pour travaux, indemnités,
» expropriations, procès, soit pour la construction de
» ce chemin, soit à l'occasion de sa construction, soit
» d'aucun autre chef quelconque. »

Tout le monde conviendra avec nous, qu'aucune société, quelle qu'elle soit, ne fut jamais constituée d'une manière plus solide et qui offrît plus de garantie aux actionnaires : et, lorsqu'à cela nous aurons ajouté que les cautions de l'entrepreneur sont la banque commerciale d'Anvers et la maison De Cock, lesquelles société et maison se sont constituées telles par un acte passé directement avec l'administration, et se sont engagées à fournir à sa première demande chacune cent cinquante mille francs en inscriptions hypothécaires sur des immeubles à agréer par ladite société, et de la valeur d'au moins un quart en-dessus des sommes garanties, on conviendra sans doute que la constitution de la société est telle, qu'elle doit s'inspirer toute confiance aux spéculateurs les plus circonspects et les plus craintifs. Aussi, bien loin que le placement des actions ait souffert la moindre difficulté, la souscription ne fut pas plutôt ouverte que les demandes s'élevèrent à des sommes considérables tant à Bruxelles qu'à Paris et à Francfort.

Peu après les actions se négocièrent avec une prime de deux, de trois, de quatre, de cinq p. % ; il se fit à ce prix, et pendant un temps assez long, des marchés nombreux et considérables : à Francfort la prime s'éleva jusqu'à 12 p. %.

Survint alors la dépréciation qui atteignit, à Paris principalement, toutes les actions industrielles et particulièrement celles ayant pour objet des chemins de fer. Nos actions baissèrent comme baissèrent toutes les autres. Saint-Germain tomba de 1000 à 800 fr. et même à 780 fr. ; Versailles, rive droit, de 850 à 720 fr. ; Versailles, rive gauche, de 675 à 560 fr. ; Strasbourg à Bâle de 550 à 435 fr.

D'où vient cette dépréciation, cette espèce de découragement ? Nous croyons qu'il faut l'attribuer à différentes causes étrangères pour la plupart au plus ou moins de solidité et de chances de bénéfices qu'offraient ces diverses entreprises. Quoi qu'il en soit, nos actions eurent le sort commun. De 525 fr. elles tombèrent successivement à 480 et 475 fr., cours auquel elles se soutinrent quelque temps, lorsque, à l'approche du second versement, le bruit se répandit qu'il ne se ferait pas régulièrement, que dès lors la société devrait être dissoute ; et bientôt on les offrit à 455 et même à 450 fr., c'est-à-dire, qu'à ce dernier taux, une action à un versement était sans aucune valeur.

Il était à présumer dès lors qu'une partie des détenteurs ne ferait point le second versement ; en effet, faire ce versement c'était acheter une action à 450 fr., et les spéculateurs éloignés, et n'étant pas à même de bien apprécier l'opération, ni de savoir que c'était à des causes qui lui étaient étrangères qu'il fallait attribuer

une si grande dépréciation, reculaient devant les nouvelles chances qu'il leur fallait courir. Aussi est-il à remarquer que le versement s'est opéré avec plus d'empressement en Belgique qu'en France, en France qu'en Allemagne; et nous sommes convaincus que c'est dans ce dernier pays que résident presque tous les actionnaires retardataires.

Quoi qu'il en soit, le nombre des actions sur lesquelles le second versement a eu lieu s'élève à tout près de 18,000, et par conséquent le nombre de celles sur lesquelles il ne s'est pas opéré à 6,000 environ.

Cela est d'autant plus fâcheux, que bien loin que l'entreprise, qui fait l'objet de la société, marche d'une manière à mériter une dépréciation, son avenir se montre plus brillant qu'on n'aurait osé l'espérer. En effet, ainsi que nous l'écrivions le 9 juin, des ingénieurs s'occupent du projet d'un chemin fer de Vireux à Charleville faisant jonction entre le nôtre et celui de Charleville à Sedan; et le gouvernement belge est saisi d'une demande en concession d'un chemin de Louvain à Châtelineau, de telle manière qu'il y aurait ainsi une suite continue de routes de fer d'Anvers à Sedan, en attendant que les communications se prolongent jusqu'à Strasbourg. Or, les calculs des concessionnaires primitifs ayant été faits dans la prévision que notre chemin resterait isolé, il est facile de concevoir combien ils seraient au-dessous de la réalité, si les projets dont nous venons de parler venaient à s'exécuter, ainsi que tout porte à le croire.

N^o 2. *Rapport du conseil général de la Société Anonyme du chemin de fer de la Sambre à la Meuse, fait à l'assemblée générale des actionnaires du 3 novembre 1838.*

MESSIEURS,

Aux termes des statuts vous ne deviez être convoqués pour la première fois que dans le courant du mois de mars 1839.

Des circonstances particulières, dont nous allons vous rendre compte, bien qu'elles vous soient déjà connues, nous ont décidé à vous réunir plus tôt. Nous déposons sur le bureau les trois journaux de Bruxelles et les trois journaux de Paris constatant que la convocation a eu lieu régulièrement.

Vous savez, messieurs, que d'après l'art. VII, fr. 50 par action ont dû être versés dès que la souscription était remplie, 50 fr. trois mois après, et qu'il appartenait au conseil d'administration de fixer les époques des autres appels de fonds.

Le premier versement se fit très-régulièrement; mais entre l'époque de ce versement, et celle fixée pour le deuxième, survint la crise dont sont encore travaillées toutes les bourses, crise qui affecta toutes les actions industrielles et tout spécialement celles des sociétés ayant des chemins de fer pour objet. Les nôtres eurent le sort commun. Cotées 525 fr. le 23 avril dernier, elles tombèrent rapidement et de telle manière qu'au moment du second versement elles étaient à 450 fr.

Il en résulta que le deuxième versement n'eut lieu que sur 17,692 actions. Il ne fut point opéré sur les 6,308 complétant le nombre de 24,000 actions.

L'administration, qui ne vit dans cette dépréciation que le résultat de causes étrangères à l'affaire en elle-même, crut que la confiance renaîtrait; après avoir pris l'avis des commissaires elle prorogea le délai d'un mois obligatoire pour tout versement d'après l'art. 9, et pensa que les actionnaires retardataires reviendraient de leur résolution de ne point verser. C'est là, messieurs, ce qui explique pourquoi nous ne vous avons pas convoqués plus tôt; car notre intention a toujours été de le faire du moment où nous aurions eu quelque certitude à cet égard.

Les actions n'étant point remontées depuis lors au-dessus du cours de 440 fr., et la crise ne paraissant pas encore à son terme, nous n'avons pu différer davantage à vous faire connaître cet état de choses qui est d'autant plus fâcheux que rien n'explique la dépréciation qui a frappé l'entreprise qui fait l'objet de la société.

En effet, si l'on a eu raison au mois de mars dernier de regarder cette entreprise comme devant avoir de bons résultats, il n'est assurément survenu aucun motif depuis lors pour faire changer d'opinion à cet égard.

D'abord vous le savez, messieurs, la concession a été achetée à très-bas prix; les concessionnaires ayant eux-mêmes préféré avoir une meilleure part dans les bénéfices de l'exploitation, laquelle a été fixée à 15 p. %^o. C'était de leur part une preuve de confiance dans l'avenir du chemin de fer, confiance qui n'est point ébranlée, puisque l'un d'eux vient encore d'offrir de reprendre 1000 des actions en retard si l'on peut placer les autres.

L'acte de forfait avec l'entrepreneur a été conçu de telle manière que la société avait toutes les garanties dé-

sirables de bonne exécution, et la certitude que le chemin serait entièrement exécuté moyennant les 12 millions.

Une nouvelle garantie, plus solide qu'on n'aurait pu l'espérer, avait encore été donnée à la société par l'intermédiaire d'une caution faite pour inspirer toute confiance. Cette caution, c'était la banque commerciale d'Anvers et la maison De Cock, lesquelles s'étaient préalablement entourées de tous les renseignements désirables, et n'étaient intervenues qu'après s'être assurées de la bonté de l'affaire à laquelle elles prenaient part.

Au moment de la formation de la société, il semblait que le chemin de la Sambre à la Meuse dût rester isolé. Depuis lors l'on a acquis la certitude qu'il ne tarderait pas à être lié avec les grandes lignes de la Belgique, et l'espoir qu'il serait continué en France au delà de Vireux, jusqu'à Charleville, Mézières et Sedan, ainsi qu'on peut le voir en examinant le projet qui a été publié.

Une autre circonstance qui doit être relevée, c'est que les actions du chemin de la Sambre à la Meuse produisent un intérêt de 5 p. % annuellement; avantage dont ne jouissent point les actions des chemins de fer français. Mais quelques reproches ont-ils été formulés soit sur la marche de l'administration, soit sur l'exécution des travaux? aucun. L'administration a marché avec tout l'ordre et l'économie possibles, et tous les rapports faits par ceux qui ont visité les travaux les représentent comme exécutés d'une manière satisfaisante. C'est donc uniquement à des causes étrangères qu'il faut attribuer la dépréciation de nos actions et la résolution de ne point faire le deuxième versement de la part d'un certain nombre de détenteurs. Il n'en est pas moins vrai

que les choses restant comme elles sont, et en supposant que tous les actionnaires qui ont fait le second versement, opéreront également les versements subséquents, la société n'aurait plus le capital nécessaire pour exécuter le chemin entier. La société se trouve ainsi exposée à ne pas pouvoir remplir son objet qui est l'exécution du chemin de la Sambre à la Meuse, lequel chemin doit coûter 12 millions.

Dans une circonstance si difficile, l'administration n'a pu faire autre chose qu'en référer aux actionnaires qui seuls ont le droit de prononcer, en se conformant aux règles tracées par les statuts. Nous avons pensé pouvoir vous proposer de n'exécuter provisoirement qu'une certaine partie du chemin, sauf à l'achever si les circonstances venaient à changer; et c'est pour ce motif que dans l'avis de convocation il a été inséré qu'il serait question de modifications aux statuts. Les calculs qui nous ont été fournis depuis lors, et que nous mettons sous vos yeux, nous ont paru rendre ce projet inexécutable.

Nous sommes prêts à vous communiquer tous les comptes, à vous donner tous les renseignements, après quoi nous vous prions de délibérer sur la résolution à prendre.

N° 3. Loi relative aux modifications à apporter dans les cahiers des charges des chemins de fer déjà concédés.

ARTICLE UNIQUE.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer concédés jusqu'à ce jour, sont autorisées à proposer des modifications au tracé général de ces chemins et à

leur largeur, au maximum des pentes, au minimum du rayon des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation ou de flottage; enfin à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité compétente.

L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que les compagnies pourraient demander aux tarifs réglés par le cahier des charges.

N° 4. *Extrait du journal de l'Industriel et du Capitaliste*
d'août 1839.

En Angleterre, les chambres font tout pour seconder les compagnies; non-seulement elles leur donnent une grande latitude d'action, non-seulement elles se gardent de les entourer de conditions et de pénalités écrasantes prises en défiance de l'intérêt privé, mais des bills d'amendement (c'est ainsi qu'on les appelle) ayant pour but d'autoriser des accroissements de capitaux, des emprunts, des émissions d'actions, des rectifications de tracé, des suppressions ou des additions d'embranchements, sont présentés chaque année au vote du parlement anglais.

Soixante-dix bills de cette nature ont été adoptés dans les quatre dernières sessions :

En 1836	—	4
1837	—	24
1838	—	16
1839	—	26
		<hr/>
		70

L'Angleterre a eu aussi ses moments de crise ; mais ils n'ont pas duré. La confiance s'est un moment ébranlée ; elle a immédiatement repris le dessus, et ce qui le prouve, c'est le cours actuel des actions pour les principales lignes de chemins de fer :

La prime est de 20 p. % pour le chemin de fer de Londres à Bristol ;
de 36 p. % pour celui de Manchester à Leeds ;
de 50 p. % pour celui de Chester à Berkenhems ;
de 91 p. % pour celui de Londres à Birmingham ;
de 100 p. % pour celui de Liverpool à Manchester ;
de 104 p. % pour celui de grande jonction ;
de 150 p. % pour celui de Stockton à Darlington.

FIN.