

III  
15.186

HISTOIRE

DES

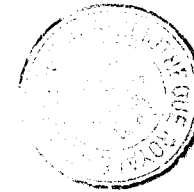
VINGT-CINQ PREMIÈRES ANNÉES

DES

**CHEMINS DE FER BELGES,**

PAR

**A. DE LAVELEYE.**



1862.

BRUXELLES,

A. DECO,

RUE DE LA MADELEINE, 9.

PARIS,

E. LACROIX,

QUAI MALAQUAIS, 45.

BRUXELLES, IMPR. DE E. GUYOT, RUE DE PACHÉCO, 12.

## TABLE DES MATIÈRES.

### I. CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

	Pages.
Construction . . . . .	5
Loi du 1 <sup>er</sup> mai 1834. . . . .	14
Date des inaugurations . . . . .	24
Coût kilométrique. . . . .	25
Exploitation . . . . .	30
Recettes et dépenses. . . . .	34
Statistique comparative . . . . .	35

### II. CHEMINS DE FER CONCÉDÉS.

Concessions accordées en Belgique . . . . .	51
Date des inaugurations . . . . .	52
Anvers à Gand. . . . .	55
Sambre-et-Meuse. . . . .	62
Flandre occidentale . . . . .	68
Charleroi à la frontière française . . . . .	73
Namur à Liège, Mons à Manage et Namur à Dinant. . . . .	79
Tournay-Jurbise et Landen à Hasselt. . . . .	87
Dendre-et-Waes . . . . .	95
Grande Compagnie du Luxembourg . . . . .	103
Anvers à Rotterdam . . . . .	119
Lierre à Turnhout. . . . .	124
Mons à Hautmont. . . . .	128
Pepinster à Spa . . . . .	133
Chemin de fer du Centre. . . . .	137
Lichtervelde à Furnes . . . . .	141

	Pages.
A I Jonction de l'Est . . . . .	144
Est-belge . . . . .	150
Chemin de fer de Chimay . . . . .	168
Hainaut-Flandres. . . . .	173
Landen à Aix-la-Chapelle par Maestricht . . . . .	177
Eecloo à Gand. . . . .	183
Eecloo à Bruges . . . . .	185
Liège à Maestricht . . . . .	187
Nord de la Belgique. . . . .	194
Blankenberghe à Bruges . . . . .	195
Braine-le-Comte à Courtrai. . . . .	197
Braine-le-Comte à Gand. . . . .	198
Tongres à Bilsen. . . . .	200
Tamines à Landen . . . . .	202
Tournay à Lille . . . . .	203
Mariembourg vers Dinant . . . . .	204
Nord-Belge . . . . .	205

III. RÉSUMÉ.

Chemins de l'État. Exploitation . . . . .	217
— — Statistique comparative . . . . .	218
Chemins concédés. Exploitation . . . . .	219
— — Statistique comparative . . . . .	220
Ensemble des chemins belges. Exploitation. . . . .	221
— — Statistique comparative. . . . .	222
Exploitation des lignes belges en 1864. Statistique comparative . . . . .	223
— — Exploitation . . . . .	224
Conclusion. . . . .	227

I

# CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

C'est surtout dans les années qui précédèrent 1845, que les projets furent les plus nombreux; l'ardeur des solliciteurs et le zèle des concessions était extrême, et les capitaux anglais venant les soutenir, force fut au gouvernement de se départir de son ancienne rigueur. Aussi cette année 1845 est-elle célèbre dans les fastes de l'histoire des chemins de fer belges, parce que ce n'est qu'à partir de cette époque que l'on peut faire constater le développement des chemins de fer construits par l'industrie privée.

M. Dechamps, alors ministre des travaux publics, proposa de faire adopter par les Chambres un assez grand nombre de travaux publics, dont tous n'arrivèrent pas à bonne fin.

Le ministre voulait entrer dans le système de la garantie d'intérêt, mais les Chambres n'adoptèrent pas les vues du gouvernement; il fut résolu que tous les travaux publics concédés pendant cette première période devaient être exécutés aux risques et périls des concessionnaires, sans que le gouvernement eût à intervenir pécuniairement; seulement, il se réservait la haute surveillance et l'approbation des plans, par contre, il s'interdisait d'imposer les compagnies de chemins de fer, sous quelque prétexte que ce fût.

Les détails relatifs aux diverses compagnies feront voir qu'il ressort que les événements ont réservé à ces premières vues législatives.

Les événements de 1848, en tarissant les sources où les constructeurs puisaient les capitaux, vinrent arrêter le développement des travaux; on ne put sortir de ces embarras financiers qu'à l'aide de dispositions législatives promulguées en 1851, et accordant à certaines compagnies un minimum d'intérêt sur les sommes à dépenser. Depuis cette époque, la construction par l'industrie privée n'a pas cessé de fonctionner sur une échelle assez large, comme il est facile de s'en convaincre en consultant le tableau ci-dessous donnant la nomenclature complète des concessions octroyées.

Concessions des chemins de fer accordées en Belgique.

		Approximativement kilom.
1833, septembre	4. Haut et Bas-Flénu . . . . .	42
1836, juillet.	9. Saint-Ghislain . . . . .	21
1842, novembre	16. Anvers à Gand. . . . .	50
1845, mars	28. Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .	105
— mai	19. Tournay-Jurbise; Landen-Hasselt . . . . .	75
— —	21. Flandre occidentale . . . . .	121
— —	28. Charleroi-Louvain. . . . .	76
— —	28. Charleroi frontière de France . . . . .	27
— juin	20. Namur à Liège; Mons à Manage. . . . .	106
1846, juin	18. Grand-Luxembourg (embranchement non compris) . . . . .	207
— juillet	18. Jonction de l'Est . . . . .	41
1847, janvier	24. Carrières de Soignies. . . . .	3
1850, janvier	19. Carrières de Quenast. . . . .	8
1852, mai	1. Dendre-et-Waes . . . . .	107
— juillet	14. Anvers-Rotterdam (partie belge) . . . . .	29
1853, août	8. Pepinster à Spa . . . . .	12
— novembre	5. Lierre à Turnhout. . . . .	37
— juin	26. Morialmé-Châtelaineau. . . . .	20
— septembre	10. Hasselt à la frontière hollandaise . . . . .	23
— —	27. Centre . . . . .	36
— octobre	27. Audenarde vers Gand. . . . .	18
1854, janvier	15. Mons à Hautmont (partie belge) . . . . .	25
1856, janvier	9. Lichtervelde à Furnes . . . . .	34
— août	30. Hainaut-Flandres . . . . .	103
— juillet	31. Chimay . . . . .	30
1858, avril	26. Eecloo à Gand . . . . .	18
1858, octobre	18. Liège à Maestricht . . . . .	25
1859, janvier	25. Eecloo à Bruges . . . . .	23
— mai	27. Namur à Givet . . . . .	50
1860, août	5. Morialmé vers Givet . . . . .	27
1861, juin	14. Tongres à Bilsen . . . . .	10
— —	14. Braine-le-Comte à Gand. . . . .	60
— juillet	2. Louvain à Hérenthals . . . . .	38
— décembre	21. Blankenberghe-Bruges . . . . .	14

On peut juger de l'activité déployée par les compagnies en comparant le tableau précédent à celui qui suit, donnant, pour les chemins de fer concédés, les dates de l'inauguration des diverses sections.

Tableau de l'inauguration des chemins de fer belges  
concedés.

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		Lon- gueur — kilon.
	la section.	la ligne.	
1844, novembre 3	Anvers-Saint-Nicolas.	Anvers-Gand.	32
1846, octobre 4	Bruges-Thourout.	Flandre occidentale.	48
1847, février 28	Thourout-Lichtervelde.	—	4
— mars 31	Lichtervelde-Roulers.	—	9
— mai 1	Roulers-Iseghem.	—	7
— — 28	Iseghem-Ingelmunster.	—	3
— juillet 14	Ingelmunster-Courtrai.	—	44
— août 9	Saint-Nicolas-Gand.	Anvers-Gand.	46
— septembre 20	Jurbise-Maffles.	Tournay-Turbise.	45
— octobre 30	Maffles-Tournay.	—	35
— décembre 3	Saint-Trond-Hasselt.	—	16
1848, janvier 20	Manage-Bracquagnies.	Mons à Manage.	14
— — 20	La Louvière-Bascoup.	—	6
— novembre 27	Charleroi-Lanefte.	Entre-Sambre-et-Meuse.	44
1849, juin 1	Bracquagnies-Nimy.	Mons à Manage.	12
— octobre 20	Nimy-Mons.	—	8
1850, novembre 18	Bouge-Val-Benoît.	Namur-Liège.	56
1851, avril 15	Flémalle-Ougrée.	—	2
— mai 12	Bouge-Namur.	—	4
— — 19	Val-Benoît-Liège.	—	2
— juin 20	Ougrée-Angleur.	—	2
— août 25	Angleur-Liège.	—	2
1852, octobre 8	Walcourt-Silenrieux.	Entre-Sambre-et-Meuse.	2
— novembre 6	Charleroi-frontière.	Charleroi-Erquelines.	2
1853, janvier 14	Courtrai-Wervicq.	Flandre occidentale.	4
— juin 9	Alost-Termonde.	Dendre-et-Waes.	4
— — 18	Wervicq-Comines.	Flandre occidentale.	4
— août 7	Manage-Nivelles.	Manage-Wavre.	4
— décembre 15	Silenrieux-Cerfontaine.	Entre-Sambre-et-Meuse.	4

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		Lon- gueur — kilon.
	la section.	la ligne.	
1854, mars 18	Comines-Ypres.	Flandre occidentale.	13
— — 20	Ypres-Poperinghe.	—	10
— juin 8	Cerfontaine-frontière.	Entre-Sambre-et-Meuse.	33
— — 21	Anvers-frontière.	Anvers-Rotterdam.	29
— — 21	Sur territoire hollandais.	—	52
— juillet 7	Saint-Lambert-Florennes.	Entre-Sambre-et-Meuse.	8
— août 12	Bruxelles-La Hulpe.	Luxembourg.	15
— octobre 21	Pepinster-Theux.	Pepinster-Spa.	5
— novembre 7	Theux-La Reid.	—	3
— — 14	Froidmont-Philippeville.	Entre-Sambre-et-Meuse.	5
— — 30	Ingelmunster-Thielt.	Flandre occidentale.	11
— décembre 2	Nivelles-Genappe.	Manage à Wavre.	9
1855, février 12	Louvain-Wavre.	Charleroi-Louvain.	23
— — 17	La Reid-Spa.	Pepinster-Spa.	4
— avril 7	Alost-Grammont.	Dendre-Waes.	18
— — 19	Lierre-Turnhout.	Lierre-Turnhout.	37
— mai 19	Genappe-Court-St-Etienne	Manage-Wavre.	10
— juin 9	La Hulpe-Gembloux.	Luxembourg.	24
— — 14	Morialmé-Châtelineau.	Morialmé-Châtelineau.	20
— juillet 4	Gilly-Jumet.	Charleroi-Louvain.	8
— août 14	Court-St-Etienne-Wavre.	—	8
— — 20	Court-St-Etienne-Charler.	—	34
— — 23	Court-St-Etienne-Wavre.	Manage-Wavre.	8
— septembre 10	Gembloux-Rhisne.	Luxembourg.	11
— décembre 1	Grammont-Ath.	Dendre-Waes.	30
— — 31	Thielt-Deynze.	Flandre occidentale.	14
1856, février 13	Termonde-Lokeren.	Dendre-Waes.	14
— avril 14	Rhisne-Namur.	Luxembourg.	6
— mai 1	Bruxelles-Schellebelle.	Dendre-Waes.	34
— octobre 1	Hasselt-frontière.	Aix-la-Chapelle.	23
— — 23	Raccordement entre les stations du Luxembourg et de l'Etat.	Luxembourg.	6
1857, mai 2	Baume-Erquelines.	Compagnie du Centre.	23

DATE DE L'INAUGURATION.	DÉSIGNATION DE		Lon- gueur — kilo-
	la section.	la ligne.	
1857, juin 28	Audenarde-La Pinte.	Hainaut-Flandres.	18
— décembre 12	Mons-Hautmont.	Mons-Hautmont.	27
— mai 11	Lichtervelde-Furnes.	Lichtervelde-Furnes.	34
1858, mai 15	Namur-Ciney.	Luxembourg.	28
— juillet 15	Ciney-Grupont.	—	38
— octobre 15	Mariembourg-Chimai.	Chimai.	16
— octobre 27	Grupont-Arlon.	Luxembourg.	69
1859, juin 14	Morialmé-Châtelineau.	Morialmé-Châtelineau.	20
— septembre 14	Arlon-Sterpenich.	Grand-Luxembourg.	10
— novembre 8	Chimay-Momignies.	Chimay.	14
1860, janvier 17	Baume-Écaussines.	Centre.	10
1861, février 15	Saint-Ghislain-Basècles.	Hainaut-Flandres.	18
— mai 21	Basècles-Leuze.	—	8
— juin 25	Gand-Eecloo.	Gand-Eecloo.	18
— septembre 1	Leuze-Audenarde.	Hainaut-Flandres.	32
— novembre 24	Liège-Maestricht.	Liège-Maestricht.	30
1862, janvier 15	Arlon-Athus.	Luxembourg.	13
— juin 1	Morialmé-Givet.	Est-Belge.	30

En général, le succès financier n'a pas répondu à l'attente des auteurs des projets. Une conséquence naturelle de cet état de choses, c'est que les actions sont tombées considérablement au-dessous de leur prix d'émission, occasionnant ainsi une perte assez forte aux premiers actionnaires. Mais le produit des chemins de fer belges va croissant dans une assez forte progression, sans qu'il y ait motif de craindre un arrêt dans leur produit; cela permet de dire que les actions de chemins de fer belges, à leur prix actuel, forment un excellent placement d'argent. Ce que nous disons se trouvera amplement confirmé par l'examen spécial que nous allons faire de la marche financière des diverses compagnies.

## CHEMIN D'ANVERS A GAND.

M. l'ingénieur en chef Deridder, après avoir quitté le railway de l'État, avait étudié un système de chemins de fer plus économique de construction et d'exploitation que celui adopté; il avait fait, dès 1840, l'essai d'une voie n'ayant que 1<sup>m</sup>,10 de distance entre les rails, et obtenu des résultats assez convainquants pour faire immédiatement après un projet de ligne directe d'Anvers à Gand et en demander la concession. Ces deux villes se trouvaient, depuis 1837, réunies par le chemin de l'État passant à Malines.

Ce ne fut pas sans une assez vive opposition que le ministère consentit à accorder la concession, à l'industrie particulière, de cette première ligne non exploitée par l'État.

Le pays de Waes, séparé du reste du royaume par l'Escaut, sur lequel il n'existe qu'un seul pont entre Anvers et Gand, réclama fortement, par l'organe d'une députation spéciale, de ne pas rester isolé et privé de chemin de fer, parce que l'État ne consentait pas à se charger de construire lui-même la ligne que cette contrée sollicitait.

Le gouvernement se décida à appliquer les dispositions non encore modifiées de la loi du 19 juillet 1832, et le chemin de fer d'Anvers à Gand fut mis en adjudication publique. M. De-

## CHEMIN DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE.

Le pays situé entre la Sambre et la Meuse, est couvert de forêts et il recèle en abondance des produits minéraux autres que la houille qui y fait défaut; cette contrée avait attiré l'attention du colonel De Puydt, ingénieur distingué, qui eut l'idée de construire un chemin de fer, dont il établit les plans à une époque déjà ancienne, puisque la demande en concession se trouva consignée sur la liste officielle comme ayant été sollicitée par M. Puydt et consorts, à la date du 25 mars 1835.

Les négociations faites pour réunir les éléments d'une société de construction furent pénibles; dix années entières s'écoulèrent en pourparlers, et ce ne fut qu'en 1845, à la suite d'une inspection faite par l'ingénieur anglais W. Cubitt, qui publia un rapport sur cette ligne, que la concession fut enfin octroyée par MM. Richards et Fearon, à la date du 27 mars 1845, en exécution de la loi du 7 mars même année; la partie française, d'une longueur de viron 2 kilomètres de longueur, a été octroyée par ordonnance royale en date du 8 mars 1845.

Les titulaires de la concession formèrent une société anonyme par acte du 3 avril 1845, approuvé par arrêté royal du 12 mai 1845, inscrit au *Moniteur* du 17 avril 1845.

Par cet acte, le capital social se composait de 620,000 liv

sterling, regardés comme équivalents à 15,500,000 francs, représentés par 51,000 actions de 20 livres, soit 500 francs chacune.

Les fonds nécessaires à cette entreprise furent réunis à Londres, et depuis son origine, cette compagnie est restée exclusivement anglaise.

Le tronçon principal de ce chemin a son point de départ à Marchiennes-au-Pont, sur la Sambre, près de Charleroi, et traverse l'Entre-Sambre-et-Meuse pour aboutir, en France, à Vireux-sur-la-Meuse.

La compagnie mit la main à l'œuvre, mais de nouvelles tribulations vinrent assaillir cette affaire qui avait déjà eu un si pénible début; après avoir construit une partie de la ligne qu'elle s'était engagée à terminer, d'après le cahier des charges, pour l'époque du 7 mars 1849, la compagnie se trouvait à bout de ressources, et les événements l'avaient forcée de suspendre les travaux, ce qui pouvait entraîner la déchéance de la concession, lorsqu'une prolongation de délai lui fut accordée.

Malgré ces nouvelles facilités, et les instances les plus énergiques du département des travaux publics, la compagnie resta dans l'inaction.

Le capital de 15 millions et demi auquel la compagnie s'était constituée, espérant qu'il suffirait pour l'entreprise entière, avait été absorbé par les seuls travaux achevés en 1848. C'est dans ces circonstances critiques que le gouvernement vint en aide à cette détresse fâcheuse, et la législature déchargea la compagnie de l'obligation de construire deux des lignes accessoires comprises dans la concession primitive; en outre, il fut garanti, pendant cinquante années, un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur les cinq millions jugés nécessaires pour construire les embranchements de Florennes et de Couvin; savoir :

Walcourt à Florennes . . . . .	fr.	120,000	garantis.
Mariembourg à Couvin. . . . .		40,000	—
Froidmont à Philippeville . . . . .		40,000	—
Ensemble. . . . .	fr.	200,000	garantis.

Grâce à ces arrangements, et après vingt années de vicissitudes et de déboires de tous genres, la ligne put être livrée à l'exploitation sur toute son étendue, à partir du 14 novembre 1854.

Voici les dates des inaugurations successives :

1848, novembre	27.	Charleroi-Walcourt . . . . .	4
— —	27.	Walcourt-Morialmé . . . . .	4
— —	27.	Berzée-Laneffe . . . . .	4
1852, novembre	6.	Walcourt-Silenrieux . . . . .	4
1853, décembre	15.	Walcourt à Saint-Lambert . . . . .	4
— —	31.	Silenrieux à Cerfontaine . . . . .	4
1854, juin	8.	Cerfontaine à Mariembourg . . . . .	4
— —	15.	Mariembourg à Couvin . . . . .	4
— —	15.	Mariembourg à la frontière . . . . .	4
— juillet	7.	Saint-Lambert à Florennes . . . . .	4
— novembre	14.	Froidmont à Philippeville . . . . .	4

Longueur en Belgique . . . . .	4
Frontière belge à Vireux . . . . .	4
Total général . . . . .	4

Le capital primitif, de 15 millions et demi de francs, dut être considérablement augmenté; voici quelle est la composition du capital émis par la compagnie :

31,000 actions primitives de 500 francs, valeur réalisée . . . . .	15,300
17,000 actions privilégiées de 250 francs, rapportant 5 1/2 p. c.; ces actions ne sont pas amortissables, elles ont rapporté une somme réalisée de . . . . .	4,200
5,000 obligations de 1,000 francs, 4 p. c. garantis par l'État; cet emprunt est amortissable au pair en 58 ans, à partir de 1856, il a produit net . . . . .	4,000
2,638 obligations de 1,000 francs, à 5 p. c. d'intérêt, émises au pair . . . . .	2,638
878 obligations de 1,000 francs, à 5 1/2 p. c. d'intérêt, devant être amorties au pair au 1 <sup>er</sup> juillet 1864 . . . . .	878
Actions privilégiées dont l'émission a été autorisée par l'assemblée du 10 mai 1860, à raison de 5 1/2 p. c. d'intérêt . . . . .	700
Ensemble . . . . . fr.	27,800

La longueur du tronçon principal est de 65 kilomètres, y compris les deux situés en France, le surplus du réseau se compose d'embranchements, allant vers les minières et les usines, savoir : un tronçon de Berzée à Laneffe; une section partant de Walcourt et se bifurquant sur Morialmé, Florennes et Philippeville; enfin un dernier embranchement de Mariembourg à Couvin.

Sur cet ensemble de 107 kilomètres, 12 seulement sont à double voie.

La grande quantité de produits pondéreux qui circulent sur cette ligne exige un matériel considérable qui était composé, au 1<sup>er</sup> janvier 1862, de :

- 24 locomotives ;
- 17 voitures à voyageurs ;
- 838 wagons à marchandises.

Les principaux résultats financiers obtenus par cette compagnie sont renseignés dans le tableau suivant :

**Résultats financiers de l'exploitation du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.**

ANNÉES.	Longueur construite. KIL.	Coût de construction FR.	Exploitation.			GARANTIE payée par l'État. FR.	Produit garantie comprise. FR.	Dividende par action. FR.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.			
1854.	105	20,000,000	814,084	657,446	176,638	108,155	284,775	0
1855.	105	(1) 26,250,000	1,562,713	978,822	583,891	167,559	551,250	4 57
1856.	107	(1) 27,502,412	1,540,446	1,070,458	470,008	167,409	637,447	0
1857.	107	27,420,867	1,605,784	904,056	699,748	164,456	864,204	1 87
1858.	107	27,197,475	1,692,855	984,244	708,589	157,656	866,245	6 87
1859.	107	27,565,187	1,614,818	918,465	696,355	164,556	860,891	4 57
1860.	107	27,589,809	1,625,551	944,251	679,080	164,154	845,254	5 62
1861.	107	27,455,050	1,725,554	906,802	816,752	160,000	976,752	9 57

(1) Approximativement.



Afin de rendre les résultats plus aisément comparables, nous les réduisons à la même commune mesure adoptée par nous.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.*

ANNÉES.	LON- GUEUR exploit- ée. KIL.	COUT kilomét. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			RAPPORT de la recette à la dépense.	PRODUIT NET	
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.		de l'explo- itation. P. C.	EXP GAR P.
1854.	80	250,000 (1)	28	22	6	0.78	0.88	1
1855.	105	250,000 (1)	35	26	9	0.72	1.31	2
1856.	107	257,029	39	28	11	0.69	1.71	2
1857.	107	256,270	41	23	18	0.57	2.55	3
1858.	107	254,182	43	25	18	0.58	2.60	3
1859.	107	255,750	41	23	18	0.58	2.55	3
1860.	107	255,979	41	24	17	0.58	2.50	3
1861.	107	256,589	44	23	21	0.53	2.97	3

Ce tableau permet d'établir d'une manière assez précise la situation financière de cette ligne, dont le coût kilométrique n'a pas beaucoup changé. Il est resté compris entre 250,000 et 260,000 francs par kilomètre.

Les produits, tant brut que net, n'ont que faiblement varié depuis 1857. Il en est de même du rapport de la dépense à la recette, de telle sorte que cette ligne semble être arrivée à l'état d'exploitation normale, donnant en recette un peu plus que 40 francs par jour-kilomètre, dont environ 24 francs sont absorbés par les frais d'exploitation.

Dans ces circonstances, ce chemin rapporte environ 2 1/2 p. c.

(1) Approximativement.

Sur les capitaux employés à sa construction, le gouvernement paye une subvention annuelle, sous la dénomination de garantie d'intérêt. Cette subvention, jointe aux produits réels de la ligne, en monte le rendement terme moyen à 3 p. c. par an; mais comme cette compagnie a dû contracter des emprunts à 5 et 5 1/2 p. c. et qu'en outre elle doit les amortir, il s'ensuit que les actions primitives ne retirent qu'un faible dividende afférent à leurs capitaux. Les derniers dividendes, pour les actions primitives de 20 livres, ont été en moyenne de 1 1/2 p. c.

Le peu de succès de cette opération a fortement réagi sur la valeur des actions primitives, dont la cote à la bourse de Londres est tombée jusqu'à 16 shillings par action de 20 livres; depuis elles se sont relevées. On peut, jusqu'à un certain point, considérer cette opération comme une spéculation anglaise faite en pays étranger.

A la date du 28 avril 1862 a été opérée la jonction, à Vireux, du réseau de Sambre-et-Meuse à celui des Ardennes. Il a été immédiatement inauguré un service de transports internationaux qui paraissent devoir prendre une grande extension.

Les années 1853, 1854 et 1855, pendant lesquelles la construction de la ligne s'achevait, présentent des résultats bien peu favorables, puisque dans la dernière de ces années, la recette n'a pas rapporté les dépenses d'exploitation; c'est l'État qui, par la garantie, a comblé le déficit. A partir de 1856, époque à laquelle le réseau était complété, on aperçoit une amélioration sensible en ce que les produits nets, quoique très-faibles, vont cependant en augmentant; les frais d'exploitation restent à peu près stationnaires, et ont, en 1861, atteint 66 p. c. de la recette. Ces résultats sont rendus sensibles dans la huitième colonne, qui accuse en 1856 un produit des capitaux seulement de 1 1/2 p. c. tandis qu'il approche de 3 p. c. en 1860.

Les sommes payées annuellement par l'État du chef de la garantie qu'il a accordée, améliorent les produits financiers de cette compagnie dans la proportion indiquée par la neuvième colonne et leur font atteindre approximativement 4 1/2 p. c.

Mais une chose très-importante pour l'avenir de cette compagnie, c'est l'économie qui a présidé à son établissement, dont le coût kilométrique ne s'élève qu'à 124,000 francs par kilomètre.

Ce coût modéré lutte avec avantage contre le trafic si faible qui a lieu sur cette ligne; ce trafic, en effet, ne produit que 26 francs en moyenne par jour-kilomètre.

## CHEMIN DE CHARLEROI A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Parmi les concessions auxquelles donna naissance le mouvement de 1845, il faut citer le chemin de fer établi sur la Sambre; si nous disons que ce chemin est établi sur la Sambre, c'est qu'en effet, dans une longueur de 26 1/2 kilomètres, cette ligne ferrée croise quinze fois cette rivière, pour courir le long de ses rives, tantôt d'un côté, puis de l'autre.

Les actes relatifs à cette ligne sont très-nombreux, nous en relatons les principaux par ordre de date :

- |                |   |
|----------------|---|
| 1845, mai      | 5. Convention provisoire.   |
| — —            | 21. Loi autorisant la concession.   |
| — —            | 28. Arrêté royal de concession inséré au <i>Moniteur officiel</i> , avec le cahier des charges, le 29 du même mois.                   |
| — juin         | 28. Acte fondant la société anonyme.  |
| — août         | 10. Approbation des statuts par arrêté royal inséré au <i>Moniteur</i> le 22 du même mois.  |
| 1848, août     | 9. Arrêté royal prorogeant le délai d'exécution des travaux.  |
| 1849, mars     | 2. Modification des statuts de la compagnie. Approbation par arrêté royal et insertion au <i>Moniteur</i> en date des 23 et 29 avril. |
| 1850, juin     | 24. Loi autorisant une deuxième prorogation de délai et d'autres modifications.   |
| — décembre     | 20. Loi autorisant le gouvernement à accorder un prêt à la compagnie sous forme de minimum d'intérêt.                                 |
| 1852, novembre | 24. Troisième prorogation.  |

- 1853, novembre 15. Décision d'emprunt, approuvée par arrêté royal du 20 novembre et insérée au *Moniteur* le 23 du même mois.
- 1854, — 3. Cession, par bail, de la ligne à la compagnie du Nord français.
- 1857, août 29. Dernières modifications aux statuts, approuvées par arrêté royal du 26 septembre, insérées au *Moniteur* le 2 octobre suivant.

Ces modifications nombreuses font présumer que cette entreprise a eu de graves difficultés à surmonter; ce n'est, en effet, qu'après de bien grandes tribulations qu'elle est parvenue à mettre la voie en exploitation, au mois d'octobre 1852. C'est-à-dire que sa construction a duré sept années entières.

Cette ligne, entreprise comme toutes celles de cette époque au moyen de capitaux anglais, a son point de départ à Marichienne-au-Pont, station du chemin de fer de l'État, et se rend en longeant la Sambre, à Erquelines, frontière de France, où elle rencontre, comme prolongement naturel, un des embranchements de la compagnie française du Nord. C'est ainsi qu'elle fait partie du trajet le plus direct de Paris à Cologne.

D'après le cahier des charges, les travaux devaient être terminés le 21 mai 1847; une première prorogation, jusqu'au 21 mai 1850, fut octroyée par arrêté royal du 9 août 1846; cette faveur n'empêcha pas la suspension des travaux; la compagnie dut se reconstituer sur de nouvelles bases, et solliciter des modifications à son cahier des charges dans le but de réduire la dépense de construction et d'obtenir un nouveau délai, qui fut accordé jusqu'au 21 mai 1851; enfin une troisième prorogation accorda jusqu'au 21 mai 1852, et encore les travaux ne purent être terminés qu'au mois d'octobre 1852.

Ce n'est pas tout, l'État belge a garanti au chemin de fer de Charleroi à Erquelines, un minimum de produit annuel de 90,000 francs pendant dix ans, à partir du jour de l'achèvement des travaux, l'État devenant créancier de la société pour toutes les avances qu'il ferait à raison de cette garantie; cette somme représentait l'intérêt à 5 p. c. de 1,800,000 francs

somme jugée nécessaire, au 1<sup>er</sup> janvier 1852, pour mener l'entreprise à bonne fin et la pourvoir de son matériel d'exploitation. Cette clause n'a jamais reçu d'application, mais en réalité a servi à relever moralement le crédit de la compagnie que de cruelles secousses avaient fortement ébranlé.

Les statuts prévoyaient l'émission de vingt-six mille actions de 500 francs, formant un capital de 13,000,000 de francs; sur ce nombre, 18,995 actions seulement ont été émises, 1,575 de ces actions ont été frappées de déchéance, de telle façon qu'il n'en est plus resté en circulation que 17,418, lesquelles ont produit net 9,026,982 francs, y compris les fonds versés par les actionnaires déchus.

Cette non-réalisation du capital social est venu compliquer la position financière de la compagnie, qui a eu recours, en 1853, à un emprunt de 2,000,000 de francs, qui n'ont pas entièrement suffi à l'exécution complète de la ligne, et la compagnie était obérée par une dette flottante qui s'élevait, par balance des comptes courants, à 1,156,742 francs.

Les renseignements qui précèdent conduisent à établir ainsi la situation financière de la compagnie après l'achèvement de la route et lors de la mise en exploitation :

Versements des actionnaires . . . . .	fr.	9,026,982
2,000 obligations de 1,000 francs, emprunt de 1853 . . . . .		2,000,000
Dette . . . . .		4,156,742
	Total.	fr. 12,183,724

Au moyen de cette dépense, il avait été construit 26.5 kilomètres de chemins de fer, ce qui porte le coût kilométrique à 459,762 francs. Quoique ce chiffre soit déjà très-élevé, la route était loin de se trouver en parfait état et suffisamment pourvue de matériel; c'est dans ces circonstances critiques qu'intervint un traité avec la compagnie du Nord français, qui a pris à bail l'exploitation du chemin de fer de Charleroi à la frontière.

Les conditions de ce contrat sont :

1° L'acquittement des dettes de l'ancienne compagnie P celle du Nord;

2° Le paiement d'un dividende de fr. 16-87 1/2 cent. p ancienne action de 500 francs;

3° L'amortissement de ces actions par fr. 562-50 cent. ch cune;

4° Le paiement des intérêts et l'amortissement des 2 millio d'obligations émises en 1853;

5° Afin que les résultats pour les anciens actionnaires soie le plus net possibles, la compagnie du Nord prend à sa char les frais d'administration et de bureaux;

6° L'achèvement de la ligne, l'entretien et l'exploitation so aux frais de la compagnie du Nord.

Le contrat intervenu entre la compagnie du Nord et la socié du chemin de fer de Charleroi à la frontière, peut être considé comme une liquidation de cette dernière, car cet acte fixe la pos tion des anciens actionnaires de la société primitive et rejete toute l'éventualité sur la compagnie du Nord. Les actions an ciennes, recevant un intérêt fixe de fr. 16-87 1/2 c., sont dev nues des espèces d'obligations; aussi leur cours est-il très-pe variable et ne s'écarte guère de 315 francs.

La compagnie du Nord a dépensé une somme de 8,000,00 environ, tant pour terminer les portions de la route restée inachevées, que pour la garnir d'un matériel en rapport ave l'activité considérable qui y règne; dans cette somme se trouvent aussi comprises les dépenses nécessitées par l'établissement d'u vaste atelier de confection et de réparation de matériel de che mins de fer, établi à Saint-Martin, près Charleroi. La dépense faite pour cette usine est une charge qui incombe à toutes le sections de la compagnie, et ne doit donc pas être portée ex clusivement au compte de la ligne de Charleroi à Erquelinnes. Comme nous ne possédons pas les éléments nécessaires pour apprécier la subdivision de cette somme, et par conséquent pou

assigner le coût kilométrique exact de cette ligne, nous ne pou vons le faire que d'une manière approximative.

Nous avons vu ci-dessus, qu'avant la location de cette ligne, son coût kilométrique s'élevait à 459,762 francs; on peut, pen sions-nous, l'évaluer à 500,000 francs, après les dépenses faites par la compagnie du Nord pour parachèvement.

Quant aux résultats obtenus par l'exploitation des premières années, on manque complètement des données nécessaires pour les établir; le gouvernement lui-même, qui a un droit de sur veillance directe, déclare, dans ses publications officielles, ne posséder aucun renseignement; les faits ne commencent à s'éclaircir qu'à partir de 1858, époque à laquelle la compagnie du Nord indique les recettes et dépenses suivantes :

Années.	Recettes.	Dépenses.
1858. . . . . fr.	1,422,400	fr. 692,395
1859. . . . .	1,509,776	683,850
1860. . . . .	1,640,933	648,986

Les données qui précèdent permettent de dresser le tableau approximatif suivant :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Charleroi à Erquelinnes.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KIL.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.		
1858. . . . .	26,5	500,000	147	72	75	0,49	5,2
1859. . . . .	26,5	500,000	156	71	85	0,46	6,2
1860. . . . .	26,5	500,000	160	67	102	0,40	7,4

Si l'on fait attention que le chemin de fer de Charleroi à Er quelinnes est actuellement partie intégrante de la grande ligne

internationale de Paris à Cologne, on s'expliquera aisément l'activité qui y règne et qui se traduit par une recette kilométrique quotidienne qui excède 150 francs, dont moins de moitié sont absorbés par les frais d'exploitation.

On peut remarquer, parmi les nombreuses singularités que la construction de cette ligne n'a cessé d'offrir depuis son origine, que la société anonyme est belge, que l'administration est anglaise, et que l'exploitation a dû être abandonnée à une compagnie française sous peine d'un avortement complet.

CHEMINS DE NAMUR A LIÈGE, MONS A MANAGE,  
ET NAMUR A DINANT.

Toujours à cette même année 1845, se rapporte l'octroi de la concession des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions; la convention provisoirement conclue entre le ministre des travaux publics et les concessionnaires remonte à la date du 19 juin 1845, la loi qui l'approuve porte la date du 20 juin 1845. La société a été établie par acte du 21 octobre 1845, approuvé par arrêté royal du 29 du même mois.

Ce réseau de chemins de fer, comme tous ceux de cette époque, fut établi par des sociétaires anglais, au moyen de capitaux originaires de ce pays. Les exemples déjà cités auront sans doute fait remarquer que les sociétés anglaises de cette époque ont été bien légèrement conçues; qu'en général, les conventions faites par ces personnes étrangères au pays, manquant de prévoyance, ne pouvaient point recevoir d'exécution, et que bien des fois le gouvernement belge a dû venir à leur secours, soit pécuniairement, soit en accordant des modifications considérables aux contrats et aux cahiers des charges. La concession dont nous nous occupons, pas plus que les autres, n'a été exempte de nombreux mécomptes. D'après le cahier des charges, les travaux devaient être terminés le 21 mai 1847, une prorogation de délai jusqu'au 28 juillet 1850 fut accordée.

Au mois de mai 1850, le trésor public vint en aide à la compagnie en lui prêtant une somme de 1,500,000 francs. Malgré ce secours, aucune partie du chemin ne fut terminée pour l'époque fixée, et la ligne entière ne fut livrée à la circulation qu'à partir du 25 août 1851. Cette somme fut réintégré dans les caisses du trésor.

Le texte des statuts a été refondu par l'acte du 21 octobre 1845, qui transmet l'exploitation de la ligne de Namur à Liège à la compagnie du Nord français, moyennant un bail; par la portion du réseau, le chemin de Mons à Manage, a été repris par le gouvernement belge. Au moyen de ces arrangements, nous donnerons ci-dessous les dispositions, la compagnie a prises pour une espèce de liquidation.

Le chemin de fer de Namur à Liège se compose d'une ligne principale, qui part, à Namur, de la station de l'État et se termine à la station de Longdoz, à Liège. Un embranchement se détache de la ligne principale à la station de Flémalle, et va rejoindre le chemin de fer de l'État près de Liège, pour être desservi par la station des Guillemins, appartenant à l'État. La ligne principale, qui fait partie de la grande artère directe de Paris à Cologne, a 60 kilomètres et l'embranchement 15.

Le chemin est à double voie sur toute son étendue; la plupart des nombreux établissements industriels voisins de la ligne ont été raccordés, à leurs frais, avec le chemin de fer. La compagnie a été dispensée, par la loi du 4 juin 1850 (*Moniteur* du 7 juin 1850), de construire les stations spéciales de Namur et de Liège, rive gauche, et a été autorisée à faire usage des stations de l'État.

La ligne de Mons à Manage s'étend sur 25 kilomètres. Un embranchement se détache du tronc principal à la station de Louvière, et se termine au viaduc de Bascoup; il a 8 1/2 kilomètres de longueur. A ce chemin, ayant double voie sur toute son étendue, sont reliés les riches charbonnages du Centre : Riemont, l'Olive, Bois-du-Luc, Strepy.

Les inaugurations des diverses sections ont eu lieu aux époques suivantes :

		kilom.
1848, janvier	29. Manage à Bracquegnies . . . . .	11
— —	20. La Louvière à Bascoup . . . . .	8
1849, juin	1. Bracquegnies à Nimy . . . . .	12
— octobre	20. Nimy à Mons . . . . .	3
1850, novembre	18. Bouges au Val-Benoît . . . . .	58
1851, avril	15. Flémalle à Ougrée . . . . .	7
— mai	12. Bouges à Namur . . . . .	1
— —	19. Val-Benoît à Liège. . . . .	2
— juin	20. Ougrée à Angleur . . . . .	4
— août	25. Angleur à Liège . . . . .	2
Longueur totale. . . . .		408

Pendant la crise de 1848, la Compagnie a eu grand'peine à se procurer les capitaux qui lui étaient nécessaires pour poursuivre les travaux; toutefois elle y est parvenue sans devoir implorer aide et secours de l'État.

Le capital consacré à l'exécution de ces chemins est constitué de la manière suivante :

26,595 actions primitives de 500 francs, ci. . . . . fr.	13,297,500
10,000 actions privilégiées, créées en 1852, donnant droit à un intérêt de 6 p. c. . . . .	5,000,000
61,500 obligations rapportant 15 francs d'intérêt, remboursables en 87 ans, ayant été réalisées pour . . . . .	48,450,000
Ensemble. . . . . fr.	36,747,500

La comparaison de ces chiffres montre que le coût kilométrique de construction s'élève à 346,674 francs.

Les résultats de l'exploitation de cette ligne par la compagnie qui l'a construite, sont inconnus, même par le gouvernement qui, d'après le cahier des charges, avait droit d'inspection.

Par convention en date du 28 juin 1854, la société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, avec leurs extensions, a donné à bail à la compagnie française du Nord, la section de Namur à Liège, avec ses établissements, ateliers et

ouillages, stations et autres dépendances, pour toute la durée de la concession, moins un jour, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1855, bail a été contracté à forfait au prix invariable d'un million francs par an, payable par moitié de six en six mois, indépendamment du prix du matériel roulant et du mobilier des stations qui a été payé fr. 3,573,361-15 c. La compagnie du chemin de fer du Nord est ainsi substituée aux droits et obligations de l'ancienne société; pour ce qui regarde la ligne de Namur à Liège, le Nord est chargé de l'exploitation, il en perçoit tous les produits.

Un des comptes rendus de la compagnie du Nord, exécutés en 1857, donne les produits réalisés année en année sur cette ligne :

Recettes.			
1852. . . . . fr.	865,000	1857. . . . . fr.	2,600,000
1853. . . . .	1,158,000	1858. . . . .	2,900,000
1854. . . . .	1,432,000	1859. . . . .	2,700,000
1855. . . . .	1,702,000	1860. . . . .	2,800,000
1856. . . . .	2,194,000		

Voici quelles ont été les recettes et les dépenses d'exploitation réalisées par la compagnie du Nord, pendant les trois dernières années :

	Recette brute.	Dépense.	Recette nette.
1858. . . . fr.	2,951,223	1,119,988	1,831,235
1859. . . .	2,770,191	1,208,886	1,561,305
1860. . . .	2,869,234	1,469,250	1,399,984

Le coût kilométrique, d'après les comptes de 1861, peut approximativement s'établir de la manière suivante :

Dépense de l'ancienne compagnie en moyenne (voir page 81) . . . . .	fr. 3,353,904
Dépense de parachèvement par la compagnie du Nord, 3,353,904 fr. pour 74 kilomètres, soit par kilomètre. . . . .	
Matériel roulant 3,573,361 francs, répartis sur les 74 kilomètres, soit pour chacun . . . . .	
Total approximatif. . . . .	fr. 4,281,169

C'est ce chiffre que nous avons inscrit dans le tableau résumé qui suit :

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Namur à Liège.*

ANNÉE.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KIL.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette. FR.	Dépense. FR.	Produit net. FR.		
1858. . . . .	74	440,285	109	41	68	0.40	5.6
1859. . . . .	74	440,285	103	45	58	0.44	4.8
1860. . . . .	74	440,285	106	55	51	0.51	4.2

La première opération intervenue entre les deux compagnies du Nord et de Namur à Liège, fonctionnant à la satisfaction des deux administrations, elles convinrent d'étendre ce mode à l'ensemble des deux lignes; en conséquence, par acte du 30 avril 1856, la société avait donné à bail, à la compagnie du Nord, la section de Mons à Manage, moyennant certaines conditions analogues à celles posées pour l'autre ligne; mais le gouvernement belge, dont il fallait obtenir l'assentiment, refusa sa sanction, parce qu'il entraînait dans ses vues d'adjoindre cette section au railway national, en payant à la société le prix offert par la compagnie du Nord. C'est dans cet ordre d'idées que les 16-17 février 1857, il a été conclu avec la société une convention, aux termes de laquelle l'État belge était subrogé à tous les droits de la société sur la ligne de Mons à Manage avec ses dépendances, y compris le matériel d'exploitation, le tout à forfait, moyennant une rente annuelle, pendant toute la durée que devait encore avoir la concession.

Un projet de loi, approuvant cette convention, avait été présenté

aux Chambres législatives au commencement de l'année 1857, mais ce fut sans succès.

L'année suivante, une seconde tentative fut plus heureuse et le ministre des travaux publics fut autorisé, par la loi du 8 juillet 1858, de reprendre la ligne de Mons à Manage aux conditions prévues par la convention provisoire des 16-17 février 1857.

Aux termes de cette convention, la société cède et abandonne à l'État belge le chemin de fer de Mons à Manage, ses emplacements et dépendances, ainsi que le matériel roulant et les approvisionnements; cette cession a lieu à forfait, pour une rente annuelle de 672,330 francs, qui sera payée à la société jusqu'au 15 février 1941, date à laquelle expire la concession.

Le paiement de la rente susdite s'effectue en deux termes égaux, les 30 juin et 31 décembre de chaque année; le premier semestre prenant cours le 1<sup>er</sup> janvier 1858.

Un article du contrat stipulait que l'exploitation se ferait aux risques et périls de la société, pendant le temps qui s'écoulerait depuis la signature du contrat jusqu'à la reprise par le gouvernement, le 1<sup>er</sup> janvier 1859; or, pendant cette période transitoire, un accident grave eut lieu sur cette ligne et occasionna des dommages assez considérables, que le gouvernement prétendait être à la charge de la compagnie, tandis que la dernière soutenait que l'indemnité devait être supportée par le gouvernement; de là, procès qui fut jugé en défaveur de la société, et par suite la première annuité fut absorbée presque en entier par ce malheur.

D'après les dispositions que nous venons de rapporter, la société a subi une sorte de liquidation; ses dettes sont reprises par la compagnie du Nord, les actionnaires cessent d'être responsables, et leurs titres deviennent des espèces d'obligations rapportant un intérêt annuel fixe, payé en partie par la compagnie du Nord et en partie par le gouvernement belge.

Cet intérêt fixe ressort à 14 francs par action primitive, sur lesquels l'administration retient 60 centimes pour les frais; leur prix à la bourse se cote à environ 220 francs.

Dans le cahier des charges de la concession accordée à la compagnie des chemins de fer de Namur à Liège, Mons à Manage et leurs extensions, se trouvait un article stipulant que si, dans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer reliant la ligne des Ardennes à la frontière de la Belgique, les concessionnaires du chemin de fer de Namur à Liège seraient tenus d'y rattacher leur ligne en la prolongeant par Dinant jusqu'à la frontière de France.

D'un autre côté, un article inséré dans le bail avec la compagnie du Nord, portait que la compagnie bailleusesse s'interdisait expressément de faire, pour son compte personnel, pendant toute la durée du bail, aucun traité pour l'adjonction, la construction et l'exploitation de chemins nouveaux se rattachant directement ou indirectement à la ligne acceptée par les preneurs.

Le cas prévu par l'acte de concession s'étant réalisé par le décret impérial du 10 juin 1857, qui a concédé à la compagnie des Ardennes la voie ferrée de Charleville à la frontière belge par Givet, la compagnie de Namur à Liège a été mise en demeure par le gouvernement belge de se conformer aux conditions de son cahier des charges.

Dans cette circonstance, un traité nouveau devenait indispensable pour concilier ces deux clauses opposées; une convention, sous la date du 10 juillet 1852, intervint et fut homologuée le 20 du même mois, en assemblée générale de la compagnie du Nord. Ce traité porte en substance que la compagnie du Nord se charge de la construction du chemin de Namur à la frontière française par Dinant.

Le capital nécessaire pour l'exécution des travaux, pour l'acquisition du matériel fixe et roulant, ainsi que pour le service



des intérêts pendant la durée de la construction, a été réglé au moyen d'obligations créées en 1860 par la compagnie Namur à Liège.

Les obligations, émises au nombre de 50,847 et au taux de 295 francs, sont au capital nominal de 500 francs, rapportent 15 francs d'intérêt par an, et sont remboursables par amortissement. Les fonds provenant de leur placement ont été versés en totalité entre les mains de la compagnie du Nord, qui tient un compte spécial de leur emploi.

Après l'exécution des travaux et la réception définitive de la ligne, la compagnie du Nord en prendra l'exploitation pour son compte et pendant toute la durée de la concession.

En échange du droit d'exploitation, elle s'engage à payer à l'acquit de la compagnie de Namur à Liège, les intérêts des obligations spécialement créées pour l'exécution du chemin, à fournir le montant de l'annuité nécessaire pour l'amortissement.

La longueur de cet embranchement étant de 46 kilomètres, il s'ensuit que le coût kilométrique est estimé à 526,000 francs environ.

D'après ces dispositions, on voit que le Nord construit et exploite cette ligne, et que la compagnie de Namur à Liège ne fait en réalité que prêter son nom : elle sert d'intermédiaire entre le gouvernement belge qui lui a fait la concession et la compagnie du Nord qui construit et exploitera.

## CHEMINS DE TOURNAY A JURBISE ET DE LANDEN A HASSELT.

Parmi les concessions dont l'origine remonte à l'époque de 1845, se classent les chemins de fer de Tournay à Jurbise et de Landen à Hasselt.

L'un de ces chemins est tracé dans le Hainaut, tandis que l'autre est situé dans le Limbourg; ces deux entreprises n'ont aucune connexité autre que celle d'appartenir à une même société.

Tout diffère, même les motifs qui ont déterminé leur construction : pour l'un, celui de Landen à Hasselt, le gouvernement belge, considérant que le Limbourg, placé en dehors du mouvement commercial, obtiendrait difficilement une ligne ferrée, et considérant, en outre, que cette province ne pouvait pas, sans une injustice flagrante, rester déshéritée des avantages attachés à ce genre de travaux, prit la détermination de construire un embranchement destiné à réunir au réseau national la ville de Hasselt, chef-lieu de cette province; il fit, en effet, construire une première moitié de cet embranchement, s'arrêtant à Saint-Trond. La longueur de cette portion de ligne est de 10 kilomètres. Elle a été inaugurée le 6 octobre 1859, et d'après

## CHEMINS DE FER DE MONS A HAUTMONT ET DE SAINT-GHISLAIN.

Les éléments qui entrent dans la composition de ce réseau ferré sont d'origine très-différentes, et, pour être clair, il est nécessaire de présenter séparément l'historique de chacune de ces parties.

1° *Chemin de fer de Saint-Ghislain.* — La concession de ce chemin remonte aux premiers temps où l'on s'occupait de cette industrie en Belgique, car la demande, faite par M. V. Dessigny, de Mons, est du 23 septembre 1835, comme on peut s'en assurer en consultant le tableau officiel des demandes en concession que nous avons rapporté précédemment (page 48).

Un arrêté royal en date du 19 mai 1836, déclara ce chemin de fer d'utilité publique, et M. Victorien Dessigny en fut déclaré concessionnaire par adjudication faite par le conseil provincial du Hainaut, suivant procès-verbal du 28 juin 1836, approuvé par arrêté royal du 9 juillet même année.

Le concessionnaire devait se rembourser de ses frais de construction moyennant la perception, pendant quatre-vingt-dix ans, d'un péage sur les transports.

Plus tard, il fut formé une société anonyme dite *du chemin de fer de Saint-Ghislain*, à laquelle M. Dessigny fit apport de tous ses droits provenant du chef de la concession qui lui avait été

accordée; l'acte constitutif des statuts de cette compagnie est du 15 novembre 1842, et il a été approuvé par arrêté royal du 6 février 1843.

Cette compagnie du chemin de fer de Saint-Ghislain obtint, en vertu d'un arrêté royal du 22 octobre 1851, un arrêté royal qui lui permit de supprimer les plans inclinés et de substituer la traction par locomotives à la traction par chevaux.

Plus tard encore une autre société, connue sous la dénomination de *Compagnie des charbonnages belges*, fit l'acquisition de toutes les actions du chemin de fer de Saint-Ghislain; c'est ainsi que la compagnie des charbonnages belges acquit le pouvoir de représenter seule celle du chemin de fer de Saint-Ghislain et de gérer de son avoir social.

Cette compagnie des charbonnages belges, munie des pouvoirs nécessaires, nous venons de décrire la filiation, vint faire apport de ses droits relatifs aux chemins de fer à une nouvelle compagnie, créée par acte du 9 février 1856, approuvée par arrêté royal du 17 mars 1856 (*Moniteur* du 7 mars), sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain*, cet apport stipulant la dissolution de l'ancienne société anonyme du chemin de fer de Saint-Ghislain.

Voilà l'historique de l'une des parties du réseau de cette société. Nous allons maintenant passer à une seconde section.

2° *Chemin de fer de Mons à Hautmont.* — Cette section est de plus récente origine beaucoup plus récente, car les concessions, tant françaises que belges, ne remontent qu'à l'année 1854.

Elles ont été octroyées en Belgique en vertu de la loi du 15 juin 1853, sanctionnée par arrêté royal du 15 janvier 1854 (*Moniteur* du 18 même mois), et pour la partie française, par décret impérial du 19 août 1854 (*Moniteur universel* du 23 août même année).

La longueur de cette ligne n'est que de 26 kilomètres, dont :  
16 kilomètres situés en Belgique,  
10 kilomètres situés en France.

Ces concessions eurent lieu en faveur de MM. de Rothschild frères et de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale. Ces concessionnaires, conjointement avec M. Brugmann, firent apport de leurs droits à la compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain.

3° La Société obtint en son nom, par un arrêté royal en date du 4 août 1856 (*Moniteur* du 12 août), à titre d'extension, le prolongement du chemin de Saint-Ghislain jusqu'à Frameries.

4° Enfin elle racheta un chemin de fer particulier, construit entre Élouges et Thulin.

C'est à la suite des diverses conventions que nous venons d'expliquer, que l'ensemble du réseau s'est trouvé réuni entre les mains de la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain. Ce réseau se compose comme suit :

1° De Mons à Hautmont, partant de la gare du chemin de fer de l'État à Mons, il dessert les stations de Frameries, Quévy, Feignies, et aboutit à la gare du chemin de fer du Nord. Ce chemin est à double voie, sa longueur est de . . . . .	.kil.	26
2° Un embranchement à une voie, partant de la station d'Hautmont et aboutissant à la Sambre, et un second embranchement se dirigeant vers Maubeuge, longueur de . . . . .		2
3° Un embranchement à une voie reliant le chemin de fer de Saint-Ghislain à la station de Frameries . . . . .		8
4° Chemin de fer de Saint-Ghislain . . . . .		14
5° Chemin de fer de Thulin à Élouges, construit à une voie, longueur . . . . .		3
Ensemble. . . . .		53

Le capital social nécessaire pour compenser les apports et exécuter les constructions fut composé de :

20,000 actions de 500 francs . . . . .	fr.	10,000,000
14,800 obligations rapportant 15 francs d'intérêt annuel, amortissables en 90 ans, par 500 francs chacune, supposées émises à 300 francs . . . . .		4,440,000
7,000 obligations, procurant 15 francs d'intérêt, émises à 290 fr., par décision de l'assemblée générale des actionnaires du 5 novembre 1856 . . . . .		2,030,000
Ensemble. . . . .		fr. 16,470,000

Le coût d'établissement ressort donc à 310,755 francs par mètre.

Voici l'emploi qui a été fait du capital social.

MM. de Rothschild frères, la Société générale pour favoriser l'industrie nationale et M. Brugmann ont entrepris à forfait, et payant 16,600 actions prises au pair, la construction du chemin de Mons à Hautmont.

1400 actions ont servi à payer le matériel d'exploitation ; 1000 obligations ont servi à payer l'apport fait par la compagnie des charbonnages belges, et 7,000 obligations restantes ont servi à solder toutes les autres dépenses représentées par l'actif énuméré ci-dessus, entre autres, à supprimer le plan incliné, à substituer des rails plus forts, à augmenter le matériel, à acquérir le chemin de Thulin à Élouges, etc.

L'inauguration de la section de Mons à Hautmont eut lieu le 15 décembre 1857 et celle de l'embranchement de Frameries, le 15 juillet 1858.

La raison d'être de ce chemin de fer est facile à saisir.

La ligne de Mons à Hautmont sert de prolongement au chemin de fer du Nord, depuis Hautmont jusqu'à Mons, abrégeant ainsi le trajet entre Bruxelles et Paris; cette ligne principale a naturellement été exécutée à double voie, comme faisant partie d'une ligne internationale de premier ordre.

Les autres portions de ce réseau servent à desservir les nombreuses houillères de la contrée, elles servent au transport des charbons, d'une part vers la Sambre et de l'autre vers le canal de Mons à Condé, ainsi que vers les deux grandes voies ferrées internationales qui aboutissent à Paris.

Les circonstances que nous venons de signaler font voir que le réseau convenait parfaitement à la compagnie française du Nord; aussi intervint-il une convention en date du 4 juin 1858, par laquelle le chemin de fer du Nord prend à bail, pour la durée de la concession, tout le réseau de la compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain, moyen-

nant un loyer annuel de 1,200,000 francs, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1859. Cependant, dans les neuf premières années, le prix du bail est réduit à 1,170,000 francs, afin de tenir compte de la progression qui se manifeste toujours dans les recettes d'un chemin de fer.

Par suite de ces dispositions, les statuts de la compagnie des chemins de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain furent modifiés le 22 février 1859, et ses actions sont devenues des titres à intérêt fixe, rapportant 40 francs par an et par action; ces intérêts et toutes les charges résultant des obligations sont couverts par le prix du bail.

Quant à l'amortissement, voici comment il y est pourvu :

Toutes les charges sociales payées, il restera un excédant au moyen duquel le capital pourra être reconstitué au moins deux fois pendant la durée de la concession.

L'exploitation de cette ligne fait partie de celle du réseau du chemin de fer du Nord, et rentre par conséquent dans l'ensemble de ses opérations; on ne peut donc plus considérer cette ligne comme un chemin de fer belge ayant une existence à part : c'est en réalité une extension, sur le territoire belge, du chemin de fer du Nord français. Les actions de ce chemin sont devenues des espèces d'obligations solidement garanties par le Nord, à titre de loyer d'un immeuble dont la propriété concessionnelle n'a pas cessé d'appartenir à la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et Saint-Ghislain.

## CHEMIN DE PEPINSTER A SPA.

Bains de Spa sont situés à 12 kilomètres de la grande voie qui de Paris se rend directement à Cologne; l'on n'arrivait à Spa qu'au moyen d'omnibus pris, en descendant de la ligne de Paris à Cologne, à la station de Pepinster. Donc rien de plus naturel que de projeter un embranchement se détachant à Pepinster de la ligne principale et se rendant à Spa. Sa longueur est de 12 kilomètres 119 mètres.

Indépendamment de sa valeur comme ligne à voyageurs, ce chemin de fer a une véritable importance industrielle, car il traverse une contrée riche en minerais de toute nature qui donne lieu à un trafic très-actif.

Une convention provisoire, en date du 27 novembre 1852, conclue entre M. le ministre des travaux publics et MM. Gignoulx et Demanet, leur accordait la concession du chemin de fer de Pepinster à Spa, sous la réserve de ratification par le pouvoir législatif; la loi du 16 mars 1855 (*Moniteur* du 27 mars même année) ayant adopté ces dispositions provisoires, un arrêté royal du 10 avril suivant rendit la convention définitive.

Pour mettre cette concession à fruit, il fut formé une société anonyme, sous la date du 12 février 1853, approuvée par arrêté royal du 21 du même mois (*Moniteur* du 25 février).

### CHEMIN DE FER DE CHIMAY.

Ce chemin de fer, qui a son origine à Mariembourg, se termine aujourd'hui brusquement à Momignies; mais il est destiné à être prolongé du côté de la France, à dépasser la frontière et, se dirigeant par Hirson, Vervins, Laon, à aboutir à Soissons, l'une des stations de la ligne de Paris à Reims. Lorsque ce projet, dont l'exécution est décrétée par le gouvernement français, aura reçu son exécution, la ligne de Chimay deviendra l'une des sections d'une ligne internationale importante, destinée à conduire à Paris, par le trajet le plus direct, le produit des forêts et des mines nombreuses de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Il est facile de prévoir qu'une petite ligne isolée, se terminant brusquement à une impasse, ne doit pas donner lieu à des transports importants; heureusement, pour l'avenir de cette compagnie, qu'une stricte économie a présidé à sa construction, ce que démontre son coût kilométrique, qui dépasse de peu 100,000 francs; c'est là une circonstance que nous nous plaisons à faire ressortir et qui aura une importance notable sur l'avenir de cette compagnie.

La concession a été sollicitée et obtenue par M. le prince de Chimay et consorts, en vertu de la loi du 28 mai 1856, insérée au *Moniteur* du 3 juin suivant; les clauses et conditions auxquelles

la concession a été accordée sont, sous la date du 24 juillet, insérées au contrat provisoire passé avec le ministre des travaux publics et sanctionnées par l'arrêté royal du 31 juillet 1856 (*Moniteur* du 5 août suivant).

Munis de cette concession, MM. le prince de Chimay, le duc de Noailles et le baron Seillière, ont fait apport de leurs droits à une société anonyme sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Mariembourg à Chimay*; cet acte est du 6 septembre 1856, approuvé par arrêté royal du 16 du même mois (*Moniteur* du 19 septembre).

Indépendamment de l'apport de la concession, M. Leborgne, entrepreneur, se chargeait à forfait, pour le montant du capital social, de la construction de la ligne et de son matériel roulant, ainsi que du service des intérêts pendant la construction, et de l'exploitation pendant six semaines après la réception définitive.

Le fonds social primitif se composait de :

200 actions de 500 francs chacune . . . . .	fr.	1,000,000
667 obligations au capital nominal de 500 francs, à l'intérêt annuel de 3 p. c., émises à 300 francs . . . . .		500,000
	Ensemble. . . . .	fr. 1,600,000

Les obligations seront remboursées au pair en 75 ans, moyennant une allocation annuelle de 28,000 francs pour service des intérêts et de l'amortissement; en cas d'insuffisance, la compagnie avait la faculté d'émettre pour 400,000 francs d'actions ou d'obligations.

La compagnie française des Ardennes a souscrit pour 500,000 francs d'actions dans cette entreprise.

Par suite de modifications apportées aux statuts par acte du 10 août 1857, approuvé le 31 du même mois (*Moniteur* du 6 septembre 1857), la compagnie, dont la dénomination fut changée en celle de : *Société du chemin de fer de Chimay*, fut autorisée à émettre :

4,600 actions nouvelles de 500 francs . . . . .	fr.	800,000
1,333 obligations dites de deuxième série, jouissant de droits semblables à ceux de la première émission, ci . . . . .		400,000
Ensemble. . . . .	fr.	1,200,000

La somme affectée aux intérêts et à l'amortissement fut augmentée d'un chiffre annuel de 22,500 francs.

La ligne a été construite à simple voie, mais les terrains sont acquis et les travaux d'art exécutés en prévision du placement d'une seconde voie; pendant les deux premières années d'exploitation, la traction s'est opérée par les locomotives de l'Entre-Sambre-et-Meuse, moyennant une location de 20,000 francs par an; depuis, la compagnie a fait l'acquisition de trois locomotives, construites d'après le système nouveau de chauffage au charbon cru.

**Liste des inaugurations.**

1858, octobre	15.	Mariembourg à Chimay. . . . .	.kil.	46
1859, novembre	8.	Chimay à Momignies, frontière . . . . .		44
Ensemble. . . . .			.kil.	30

La construction de ces 30 kilomètres a exigé une somme de 3,417,726 francs, à la date du 31 décembre 1861, ce qui porte le coût kilométrique à 113,924 francs, matériel compris. Ce prix d'établissement est peu élevé, surtout si l'on fait attention aux difficultés de construction que présentait cette ligne. Parmi les travaux d'art, se trouve un viaduc sur la vallée de la Blanche, ayant une longueur de 140 mètres, en huit arches ayant 27 mètres de hauteur.

**Composition du capital social.**

3,800 actions de 500 francs . . . . .	fr.	1,900,000
4,655 obligations 1 <sup>re</sup> série à 300 francs . . . . .		496,500
4,324 obligations 2 <sup>e</sup> série — . . . . .		397,200
4,324 — 3 <sup>e</sup> série — . . . . .		397,200
2,333 — 4 <sup>e</sup> série — . . . . .		699,900
18 obligations amorties à 500 francs. . . . .		9,000
Ensemble. . . . .	fr.	3,899,800

est sur ce capital qu'ont été prélevés les 3,417,726 francs pensés jusqu'ici pour la construction.

Voici quelles sont les données relatives à l'exploitation de cette

**Tableau de l'exploitation du chemin de fer de Chimay.**

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE. FR.	COUT de construction. FR.	EXPLOITATION.			PRODUIT des actions.
			Recette.	Dépense.	Produit net.	
			FR.	FR.	FR.	
1858 (1).	46	1,600,100	49,841	46,790	(1) 3,051	0
1859. . .	46	1,600,100	105,781	95,159	10,622	0
1860. . .	30	3,195,700	139,028	142,384	— 3,356	0
1861. . .	30	3,417,726	191,513	140,259	51,513	0

Les résultats de l'exercice 1861 présentent, sur ceux des années antérieures, un progrès très-marqué.

**Statistique comparative.**

*Chemin de fer de Chimay.*

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne EXPLOITÉE. KILOM.	COUT kilométrique. FR.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
			FR.	FR.	FR.		
1858. . . . .	46	100,000	46	43	2	0.84	0.49
1859. . . . .	46	100,000	48	46	2	0.89	0.66
1860. . . . .	30	106,523	43	43	0	1.02	0
1861. . . . .	30	113,924	48	43	5	0.73	4.51

(1) Pour 78 jours.

Le mouvement commercial est encore peu développé sur ce chemin de fer, puisqu'il n'atteint que 16 à 18 francs. Une recette aussi faible est absorbée en grande partie par les frais d'exploitation. Les recettes s'améliorant, le coût kilométrique très-bas influera beaucoup sur le rendement des capitaux employés dans cette entreprise.

## CHEMIN DE HAINAUT-FLANDRES.

Les Flandres sont un pays essentiellement agricole, manufacturier et commercial, dépourvu de tous produits minéraux ; ces provinces doivent tirer leurs matières premières, soit des ports de mer, soit des contrées où on les extrait ; or, le Hainaut est une de ces localités favorisées de la nature qui fournissent, indépendamment des fruits de la surface, de nombreux produits minéraux, parmi les plus importants desquels se trouvent la houille, le fer, les pierres de taille, la chaux, etc.

Pour peu que l'on rapproche ces circonstances, on en conclut qu'une ligne ferrée du Hainaut aux Flandres, serait une construction éminemment utile ; aussi cette conséquence a-t-elle été mise en lumière dès les premiers commencements des chemins belges, et de nombreux projets ont été conçus. Parmi les diverses combinaisons faites dans cet ordre d'idées, il y avait deux projets, par l'un desquels tous deux de Saint-Ghislain, l'un des centres houillers les plus importants, et aboutissant tous deux à Gand ; la différence entre les deux tracés consistait en ce que l'un était direct, tandis que l'autre recherchait plus spécialement à desservir les populations des localités intermédiaires. Une polémique assez longue s'éta-

La longueur du chemin étant de 30 kilomètres, et le capital social destiné à le construire et à le garnir de son matériel étant de 8,600,000 francs, le coût kilométrique s'élève à 286,667 fr. Une double voie a été placée.

L'administration de cette compagnie ne s'est pas trouvée dans la nécessité de réclamer un délai pour la construction, qui a été terminée à peu près dans le temps fixé par le cahier des charges, puisque son inauguration a eu lieu le 10 novembre 1861, et la mise en exploitation régulière, le 24 novembre suivant. Cette date est encore trop récente pour que nous puissions inscrire les résultats obtenus par son exploitation.

## CHEMIN DU NORD DE LA BELGIQUE.

La loi du 24 juin 1853 autorisait le ministre des travaux publics à concéder un chemin de fer de Louvain à Hérenthals; une convention, portant la date du 30 octobre 1858, eut lieu à ce sujet entre le ministre et M. Riche-Restiau; l'arrêté royal du 3 novembre 1858 sanctionna cette convention et la rendit obligatoire.

Cette concession ne put aboutir à un résultat utile et fut résiliée à la suite de sommations restées sans effet.

Plus tard, intervint entre le ministre des travaux publics et M. Bischoffsheim, une convention provisoire datée du 7 août 1860, relative au même objet. Cette concession fait partie de la loi sur l'ensemble de travaux publics du 2 juin 1861; la convention provisoire fut sanctionnée par arrêté royal du 2 juillet 1861, et M. Bischoffsheim devint concessionnaire définitif.

La compagnie a été constituée par acte du 17 juin 1861, sous la dénomination de *Société anonyme des chemins de fer du Nord de la Belgique*, et approuvée par arrêté royal du 11 juillet suivant. Le but de la société est d'établir des chemins de fer dans le nord de la Belgique et en Hollande, et en premier lieu, celui de Louvain à Hérenthals; elle pourra, en outre, exploiter d'autres lignes ou embranchements de chemins de fer, tant en Belgique qu'en Hollande.



Lorsque ce chemin sera prolongé pour se relier au réseau construit par le gouvernement néerlandais, il fera partie d'une grande ligne internationale entre la France et la Hollande, traversant toute la Belgique du sud au nord.

M. Bischoffsheim apporte à la société :

1° La concession du chemin de fer de Louvain à Hérenthals, telle quelle résulte des conventions provisoires du cahier des charges en date du 7 août 1860 ;

2° Des droits à la concession de la ligne de Turnhout à la frontière hollandaise, résultant de cette même convention ;

3° Et la convention formée entre lui et la société anonyme des chemins de fer de l'Est-belge, avec l'intervention du gouvernement, le 7 août 1860, par laquelle cette société s'engage à exploiter la ligne et garantit un minimum de recette par kilomètre.

Nous avons déjà fait mention de cet acte lorsque nous avons donné l'histoire de la compagnie de l'Est-belge ; voici, au surplus, l'analyse de cette convention assez compliquée :

La société du Nord de la Belgique construit la ligne de Louvain à Hérenthals à ses risques et périls.

La société de l'Est-belge exploite cette ligne, aussi à ses risques et périls, et avec son matériel.

Excepté pendant la première année d'exploitation, l'entretien ordinaire et extraordinaire se fait au compte de la compagnie de l'Est-belge.

Les recettes brutes réalisées sur la ligne de Louvain à Hérenthals seront partagées d'après les conditions suivantes :

Jusqu'à concurrence d'une recette brute de 15,000 francs par an et par kilomètre de voie, 52 p. c. à l'Est-belge et 48 p. c. pour le Nord de la Belgique.

Au delà de cette recette, la part du Nord de la Belgique sera réduite à 50 p. c. de l'excédant.

Quelle que soit la recette brute, la société de l'Est-belge garantit à celle du Nord de la Belgique un minimum de 7,000 fr. par an et par kilomètre de voie, et, au besoin, elle s'engage à

léter ce rendement. Toutefois, ce minimum sera réduit à 25 francs, jusqu'à ce que le chemin de Turnhout soit prolongé en Hollande.

L'État garantit l'exécution des engagements de la compagnie Est-belge envers M. Bischoffsheim, et par conséquent envers la compagnie du Nord de la Belgique, cessionnaire des droits de dernier.

Dans le cas où les recettes brutes dépasseraient 20,000 francs par kilomètre, l'Est-belge aurait la faculté d'appliquer l'excédant au doublement de la voie sur tout son parcours.

La société de l'Est-belge pourra réduire les tarifs sans l'intervention de la compagnie du Nord de la Belgique, mais en se conformant aux stipulations du cahier des charges.

Quant à l'embranchement vers Aerschot et Diest, il est contracté par l'État et à ses frais.

L'Est-belge exploitera cet embranchement à ses risques et périls et avec son matériel ; il prend l'entretien à son compte.

Pour indemnité de tous frais quelconques d'exploitation, l'Est-belge prélèvera en premier lieu, sur les recettes brutes, 5,000 fr. par an et par kilomètre ; le surplus, jusqu'à concurrence d'une somme égale à 5,000 francs par kilomètre, sera remis à l'État. L'excédant sera partagé par moitié, entre l'État et la société contractante.

Pour prix de ses apports, M. Bischoffsheim se réserve le droit de préférence pour l'exécution des travaux, d'après les prix et le mode de paiement à fixer par l'assemblée générale, sans que ce prix puisse dépasser quatre millions de francs pour la ligne de Louvain à Hérenthals.

Ce forfait définitif a été accepté pour 5,500,000 francs ; la longueur étant de 57 1/2 kilomètres, il en ressort un coût kilométrique de 95,333 francs, matériel non compris.

Cette somme comprend les intérêts à acquitter pendant la construction et le paiement de toutes les charges inhérentes à la concession jusqu'à la mise en exploitation du chemin.

Le fonds social primitif se compose de :

12,000 actions de 500 francs. . . . .	fr. 6,000,000
10,300 obligations de 500 francs, produisant un intérêt annuel de 15 francs, en calculant l'émission à un taux approximatif de 300 francs, ci . . . . .	3,450,000
Ensemble. . . . .	fr. 9,450,000

Le capital peut, sous l'autorisation du gouvernement, être augmenté par l'émission d'actions, lorsque l'assemblée générale en aura reconnu la nécessité.

La société peut, en outre, émettre des obligations, en se conformant aux prescriptions de l'article 7 des statuts, qui dit :

« L'intérêt et l'amortissement des obligations émises ne peut dépasser jamais les sommes garanties à la société, pendant quarante années au moins, soit par des valeurs garanties par l'État, soit par la société de l'Est-belge, ou par d'autres compagnies, pourvu, néanmoins, que ces diverses compagnies aient été préalablement autorisées par le gouvernement à accorder lesdites garanties. »

Les bénéfices annuels, déduction faite des frais généraux et charges sociales, seront répartis dans l'ordre et les proportions suivantes :

- 1° L'intérêt et l'amortissement des obligations;
- 2° Un premier dividende de 5 p. c. aux actionnaires;
- 3° Un second dividende.

Ce second dividende sera distribué de la manière suivante :

- 20 p. c. à la réserve;
- 10 p. c. aux membres du conseil d'administration;
- 2 p. c. aux commissaires;
- 68 p. c. aux actionnaires.

Ce chemin de fer n'étant encore que dans la première phase de son exécution, ne peut donner lieu à une notice de statistique comparative.

## CHEMIN DE BLANKENBERGHE A BRUGES.

Blankenberghe, situé sur la plage de la mer du Nord, n'était jadis qu'un simple hameau, jadis habité que par des pêcheurs; mais depuis quelques années cette localité a été choisie comme ville de bains, et l'on y a construit les bâtiments que l'on rencontre habituellement dans les lieux fréquentés dans la belle saison.

Le développement de cette prospérité fit penser à quelques personnes qu'un chemin de fer de petite dimension, établi sur la route qui fait communiquer Blankenberghe à Bruges, serait utile et pourrait donner lieu à une spéculation industrielle lucrative. Comme suite à ces idées, la loi du 24 juin 1853, relative à l'établissement d'un ensemble de travaux publics, contenait l'autorisation donnée au ministre de concéder un chemin de fer de Bruges à Blankenberghe; mais cette loi fut lettre morte pendant une période de temps assez longue, personne ne se préoccupant de la réalisation de ce projet, tant qu'il n'était accompagné de garanties nécessaires pour être reçu comme concessionnaire.

La situation de Blankenberghe sur les côtes de la mer du Nord, attira l'attention du gouvernement, et une loi portée récemment, vota des fonds pour établir un port de refuge dans cette localité. Ce surcroît de prospérité déterminait enfin un concessionnaire à se charger de la construction de cette ligne, et le 21 décembre 1861,

## CHEMIN DE MARIEMBOURG VERS DINANT.

---

La loi du 2 juin 1861 autorise le ministre des travaux publics à concéder une ligne ferrée qui réunirait plus directement Mariembourg à la Meuse vers Dinant.

Un arrêté royal du 12 juin 1862 (*Moniteur* du 19 juin), déclare M. A. Licot de Nismes, concessionnaire provisoire de ce chemin de fer, aux clauses et conditions de la convention du 7 juin et du cahier des charges qui y est annexé.

Pour devenir concessionnaire définitif, M. Licot de Nismes doit, dans un délai de six mois, verser un second cautionnement de 100,000 francs.

---

## NORD-BELGE.

---

*Nord-belge* n'est pas la désignation d'une compagnie spéciale exploitant une concession qui lui a été octroyée, c'est un nom de convention donné à quelques lignes situées en Belgique et exploitées par la compagnie française du Nord.

Les lignes qui se trouvent dans ces conditions sont au nombre de quatre, savoir : Namur-Liège, Charleroi-Erquelines, Mons-aumont et Namur-Givet.

En faisant l'histoire des compagnies belges, nous avons indiqué l'origine de ces lignes, décrit les vicissitudes par lesquelles elles ont passé, et finalement les conditions de prise à bail par la compagnie du Nord; nous n'aurons donc que quelques mots à dire pour résumer ce qui est relatif au Nord-belge, qu'il ne faut pas confondre avec la compagnie spéciale portant la dénomination de chemins de fer du Nord de la Belgique.

Les divers embranchements de la compagnie française du Nord aboutissent à la frontière belge, et cette puissante compagnie a cherché à étendre son exploitation au delà des frontières du pays où elle est située; c'est dans ce but qu'elle a contracté divers engagements avec des compagnies belges, afin d'exploiter leurs lignes.

La plus importante de ces extensions est l'établissement d'un service direct de Paris à Cologne.

Ce service se compose :

1° D'une ligne française partant de Paris et aboutissant, à la frontière belge, au village d'Erquelines ;

2° De l'exploitation de la ligne belge d'Erquelines à Charleroi, que la compagnie du Nord a prise à bail suivant les conditions que nous avons relatées (page 76) dans l'historique relatif à la compagnie de Charleroi à la frontière de France ;

3° De Charleroi à Namur, le service emprunte la ligne de l'État belge ;

4° De Namur à Liège, l'exploitation se fait par la compagnie du Nord, moyennant certaines conventions rappelées dans cet opuscule (page 81) ;

5° De Liège à Welkenraedt, frontière prussienne, le service emprunte de nouveau une section des lignes de l'État belge ;

6° Enfin, de Welkenraedt à Cologne, c'est le chemin de fer Rhénan qui sert à compléter cette longue file de rails, qui réunit sans interruption les rives de la Seine aux bords du Rhin.

La distance totale est environ de 500 kilomètres (494), que les convois parcourent en douze heures.

Dans un ordre d'idées analogues, la compagnie française du Nord a fait, avec la compagnie de Namur à Liège et ses extensions, une convention que nous avons analysée (page 85), au moyen de laquelle elle fait construire en Belgique, un chemin de fer de Namur à Givet, destiné à créer au Nord un second service sur l'Allemagne, et à transporter en France les produits pondéreux qui abondent dans les contrées montagneuses que ces railways traversent.

Enfin, le traité fait avec la compagnie du chemin de fer de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain (voir page 151), fournit au Nord les moyens de transporter économiquement à Paris les houilles du Flénu, par les diverses branches du chemin pris à bail ; en outre, la ligne de Mons à Hautmont donne à la compa-

du Nord une communication de plus avec le réseau belge, forme l'une des sections de la ligne la plus directe de Paris à Bruxelles.

L'ensemble des lignes exploitées actuellement en Belgique sous la dénomination de Nord-belge s'élève à 157 kilomètres, auxquels il en faudra ajouter environ 60 pour la ligne en construction de Namur à Givet, qui doit être terminée vers le milieu de l'année 1862.

Voici les dates auxquelles ont eu lieu les contrats qui assurent à la compagnie du Nord l'exploitation des lignes belges, ainsi que les longueurs kilométriques de ces sections :

juin	28.	Convention Namur-Liège, longueur . . . . .	kil.	74
novembre	3.	— Charleroi-Erquelines (1) . . . . .		26
		Exploitation en commun . . . . .		4
juin	4.	Convention Mons à Hautmont. . . . .		53
		— Namur à Givet . . . . .		60
		Ensemble longueur du Nord-belge. . . . .	kil.	217

Les résultats obtenus par la compagnie du Nord en exploitant les lignes situées en Belgique, sont loin de se borner à un profit net, mais à une perte dus à la différence des recettes et des dépenses ; ce n'est là que le petit bout de la question ; l'importance de cette exploitation consiste à déverser sur les lignes françaises, les transports de toute nature amenés par les grandes lignes internationales et les marchandises que cette compagnie vient prendre au centre même des principaux lieux de production.

On conçoit aisément que l'exploitation des lignes belges pour le Nord laisse une certaine perte, sans changer la nature avantageuse de l'ensemble de l'opération ; ce serait des frais généraux à porter au compte d'exploitation de l'ensemble du réseau. C'est

(1) Les 26 kilomètres de la ligne de Charleroi à Erquelines ne comprennent pas environ 4 kilomètres exploités en commun avec l'État belge et la compagnie de Namur-Sambre-et-Meuse.

dans cet esprit que la compagnie du Nord a établi sa comptabilité, dans laquelle les lignes belges ont leur compte à part.

Jusqu'en 1855, l'exploitation du Nord-belge a été faite au profit du compte de construction; c'est à partir de cette date que les résultats ont été relevés séparément.

**Tableau de l'exploitation du Nord-Belge.**

ANNÉES.	Longueur	Recettes.	Dépenses.	Produit net.	Charges à payer.	Différence.
	exploitée.					
	KIL.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.	FRANCS.
<i>Ligne de Namur à Liège.</i>						
1855 . . . .	74	1,701,828	777,524	924,504	1,082,500	-- 158,196
1856 . . . .	74	2,194,558	1,274,767	919,571	1,000,000	-- 80,429
1857 . . . .	74	2,535,209	1,225,550	1,574,859	1,000,000	+ 571,859
1858 . . . .	74	2,951,222	1,419,987	1,851,255	1,447,045	+ 584,190
1859 . . . .	74	2,770,190	1,208,885	1,561,505	1,488,451	+ 72,854
1860 . . . .	74	2,869,250	1,469,249	1,599,981	1,414,978	-- 14,997
1861 . . . .	74	5,086,552	1,740,576	1,545,976	1,574,700	-- 28,724
<i>Ligne de Charleroi à Erquelines.</i>						
1855 . . . .	50	159,515	154,745	4,800	47,812	-- 45,012
1856 . . . .	50	792,625	655,808	156,817	421,905	-- 285,088
1857 . . . .	50	1,089,714	765,601	526,115	704,495	-- 573,580
1858 . . . .	50	1,422,599	692,595	750,004	889,102	-- 159,098
1859 . . . .	50	1,509,773	685,849	825,926	891,526	-- 65,100
1860 . . . .	50	1,640,955	648,986	991,967	820,670	+ 171,297
1861 . . . .	50	1,709,825	718,048	991,775	611,681	+ 580,094
<i>Ligne de Mons à Hautmont et de St-Ghislain</i>						
1858 (1) . . .	26	688,621	524,995	565,651	565,992	+ 202,561
1859 . . . .	35	1,590,675	742,597	648,278	1,060,916	-- 412,658
1860 . . . .	38	1,185,166	605,258	579,908	795,918	-- 214,010
1861 . . . .	44 (2)	1,260,504	669,021	591,285	851,581	-- 210,298

(1) L'exploitation par la compagnie du Nord n'a commencé qu'au 1<sup>er</sup> juillet 1858.

(2) A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1861, l'exploitation de la partie française de cette ligne a été confondue, sous le rapport du produit et des dépenses, avec le réseau principal de la compagnie du Nord.

**Statistique comparative.**

*Nord-belge.*

ANNÉES.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	COST kilométrique.	PAR JOUR-KILOMÈTRE.			Rapport de la recette à la dépense.	PRODUIT pour % du capital employé.
			Recette.	Dépense.	Produit net.		
	KILOM.	FR.	FR.	FR.	FR.		
<i>Namur à Liège.</i>							
55 . . . .	74	440,285	63	29	34	0.46	2.83
56 . . . .	74	440,285	81	47	34	0.57	2.82
57 . . . .	74	440,285	96	45	51	0.47	4.21
58 . . . .	74	440,285	109	41	68	0.40	5.62
59 . . . .	74	440,285	103	45	53	0.44	4.80
60 . . . .	74	440,285	106	55	51	0.51	4.29
61 . . . .	74	440,285	114	65	50	0.56	4.13
<i>Charleroi à Erquelines.</i>							
55 . . . .	30	500,000	15	14	1	0.97	0.03
56 . . . .	30	500,000	72	60	12	0.83	0.91
57 . . . .	30	500,000	99	69	30	0.70	2.17
58 . . . .	30	500,000	129	63	66	0.48	4.86
59 . . . .	30	500,000	138	62	76	0.45	5.50
60 . . . .	30	500,000	149	59	90	0.39	6.61
61 . . . .	30	500,000	155	65	90	0.42	6.61
<i>Ligne de Mons à Hautmont et de St-Ghislain.</i>							
58 . . . .	26	310,755	72	34	38	0.47	4.52
59 . . . .	53	310,755	72	38	34	0.54	3.94
60 . . . .	58	310,755	56	29	27	0.51	3.22
61 . . . .	44	310,755	78	41	37	0.53	4.33
<i>Moyenne générale du Nord-belge.</i>							
55 . . . .	104	457,510	49	25	24	0.51	1.95
56 . . . .	104	457,510	78	51	27	0.53	2.20
57 . . . .	104	457,510	97	52	45	0.53	3.56
58 . . . .	130	407,968	107	45	62	0.42	5.51
59 . . . .	157	407,968	98	45	53	0.46	4.73
60 . . . .	162	407,968	96	46	50	0.48	4.49
61 . . . .	148	407,968	112	58	54	0.52	4.85

De tous les chemins de fer exploités par l'industrie privée, le Nord-belge est celui qui réalise la plus forte recette brute kilométrique; cela est dû à ce que ses sections font partie de grandes lignes internationales.

Malgré les produits importants obtenus par la compagnie et la modicité des frais d'exploitation, 45 à 50 p. c., les capitaux employés à la construction n'obtiennent qu'un revenu de 5 p. c. environ.

### III

## RÉSUMÉ.