



A propos de ce livre

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

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

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

Consignes d'utilisation

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

Nous vous demandons également de:

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

À propos du service Google Recherche de Livres

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





UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



9000007

Digitized by Google

Acc 35758

LE CHEMIN DE FER

BELGE,

OU

RECUEIL DES MÉMOIRES ET DEVIS

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS ET OSTENDE A COLOGNE,

AVEC EMBRANCHEMENT

DE BRUXELLES ET DE GAND AUX FRONTIÈRES DE FRANCE,

PAR MM. SIMONS ET DE RIDDER,

Ingénieurs-Directeurs, Officiers de l'Ordre civil de Léopold, Chevaliers de l'Ordre royal de la Légion-d'Honneur.

Troisième Edition.



BRUXELLES,

LACROSSE ET C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS,

RUE ROYALE NEUVE, N^o 55.

1839.

LE CHEMIN DE FER

BELGE.

IMPRIMERIE DE LACROSSE ET C^{ie}.

LE CHEMIN DE FER

BELGE,

OU

RECUEIL DES MÉMOIRES ET DEVIS

POUR L'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER

D'ANVERS ET OSTENDE A COLOGNE,

AVEC EMBRANCHEMENT

DE BRUXELLES ET DE GAND AUX FRONTIÈRES DE FRANCE,

PAR MM. SIMONS ET DE RIDDER,

Ingénieurs-Directeurs, Officiers de l'Ordre civil de Léopold, Chevaliers de l'Ordre royal de la Légion-d'Honneur.

Troisième Edition,

AVEC PLANS ET PROFILS.

AUGMENTÉE DES TABLEAUX DE DÉPENSES ET REVENUS, DU 1^{er} MAI 1834 AU 1^{er} JANVIER 1837, ET D'UN
EXTRAIT DE LA DISCUSSION LÉGISLATIVE CONCERNANT LE MODE D'EXÉCUTION DES TRAVAUX.



BRUXELLES,

LACROSSE ET, C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS,

RUE ROYALE NEUVE, N^o 55.

—
1839.

AVANT-PROPOS.

Les chemins de fer sont devenus l'un des besoins dominants de notre époque. Partout on en construit ou l'on s'apprête à en construire.

Toutes les questions d'économie politique, au point où la civilisation est arrivée, se résument en un grand fait : la facilité et le développement des communications.

C'est le principe et la base de la véritable politique industrielle.

L'établissement des chemins de fer donnera la solution pratique de cet important problème social : multiplier les communications entre les peuples de manière à lier et à confondre tellement leurs intérêts que la guerre soit impossible.

C'est le résultat éloigné, mais certain, de ces nouvelles voies.

Leur résultat plus prochain et plus direct, est de procurer à l'industrie et au commerce, économie de temps et économie d'argent ; c'est-à-dire production à moindres frais et consommation plus étendue et plus rapide.

L'Angleterre a eu l'initiative de l'établissement des chemins de fer ; les États-Unis de l'Amérique du Nord se sont empressés de naturaliser cette belle invention dans leurs plaines immenses.

Après ces deux nations, les premières dans l'ordre industriel, la Belgique a eu la gloire de créer chez elle un vaste système de chemins de fer. Elle a devancé toutes les autres nations du continent européen.

C'était une grande épreuve qu'elle tentait ; elle a osé l'entreprendre parce qu'elle a eu confiance en ses propres forces, confiance dans son avenir et dans ce besoin de paix dont la manifestation est universelle.

Quant au mode d'exécution, la Belgique a aussi, la première, osé secouer le joug de cette doctrine d'économie politique qui prétend réduire le gouvernement à une inaction absolue jusques dans les grands travaux d'utilité publique.

La Belgique a compris et déclaré que si cette doctrine était bonne à l'époque où le gouvernement formait un corps séparé de la nation, un être parasite qui vivait et croissait au dépens du peuple dont il méconnaissait les besoins, elle ne pouvait avoir une égale valeur à une époque où les gouvernements, émanés de la nation elle-même, ont acquis l'intelligence de leurs devoirs, en même temps que, de la position élevée où ils sont placés,

▲

ils dominant tous les intérêts et voient comment il est possible de les ménager ou de les satisfaire.

Le gouvernement belge, fort de ses convictions, a, dans l'intérêt même du pays, hautement réclamé l'exercice de son plus beau droit, et le pays a tout accordé.

La discussion législative du mois de mars 1834, sur le mode d'exécution des travaux du chemin de fer, a éclairé cette question d'une vive lumière.

Ce n'est pas seulement une pensée industrielle que la Belgique a réalisée, c'est encore une haute pensée politique. Au sortir d'une révolution qui a jeté le trouble dans le sein de l'Europe, elle a voulu donner une éclatante garantie de sa sagesse et de son amour de l'ordre et du travail. On lui refusait toute spontanéité, toute puissance, toute valeur propre, elle a noblement répondu par une grande création sociale à laquelle elle a attaché sa jeune nationalité. Par cette création, elle a rendu solidaires de ses intérêts et de son avenir les intérêts et l'avenir de peuples qui d'abord lui étaient hostiles; elle a rendu plus étroits les liens qui l'unissaient à d'autres peuples dont la cause était la sienne; par cette création elle s'est faite le centre des nations européennes et a travaillé à la fois à sa prospérité et à celle de ses voisins. Elle doit recueillir les fruits de son entreprise généreuse et hardie.

Le chemin de fer de la Belgique est l'objet de l'attention générale. C'est par lui que l'impulsion donnée aux chemins de fer du continent a commencé, c'est par lui qu'elle continue. La plupart des ingénieurs auxquels est ou sera confiée, dans les diverses contrées de l'Europe, la construction de ces voies nouvelles de communication, sont venus voir, examiner, inspecter ce chemin qui servira en quelque sorte de modèle à ceux que l'on projette partout; l'expérience des ingénieurs belges n'a pas été inutile aux ingénieurs étrangers qui se sont donné rendez-vous au chemin de fer de la Belgique.

Réunir tous les documents épars qui se rattachent à l'établissement de ce chemin; donner à connaître les motifs qui ont déterminé le gouvernement à en proposer l'exécution aux frais de l'État, et les Chambres à s'associer à la pensée du gouvernement; reproduire les mémoires, les devis des ingénieurs qui ont servi de base au système et sur le modèle desquels tout travail analogue doit être rédigé; donner les budgets de dépenses et de recettes du chemin de fer depuis les quatre années qu'il est en voie d'exécution; placer les prévisions des ingénieurs en regard des résultats actuels; indiquer le mode de construction; signaler l'économie qui a présidé aux travaux; publier enfin un livre que les hommes spéciaux, les hommes politiques, et les administrateurs consulteront également avec fruit, telles sont nos vues tel est notre but.

CHEMIN DE FER BELGE.

HISTORIQUE DU PROJET.

La réunion de l'Escaut à la Meuse et de la Meuse au Rhin est un grand et magnifique projet, qui depuis une époque déjà reculée a occupé les divers gouvernements auxquels la Belgique a tour à tour été soumise.

Napoléon qui voulait faire d'Anvers la capitale maritime du grand empire, reconnut bientôt, pendant son voyage dans les départements du nord en l'an xi, les avantages que ce port obtiendrait par suite de la reprise d'un tel projet, et un décret daté de Bruxelles ordonna la construction du canal du Nord composé de deux grandes sections, la première de l'Escaut à la Meuse par Herenthals et Venloo, la deuxième de la Meuse au Rhin, au point de Grimlinghausen. Les travaux commencèrent en 1808 sous la direction d'habiles ingénieurs, mais les événements de 1814 les firent abandonner et de cette belle conception il ne resta que le canal de Reckheim à Bocholt, qui fut achevé par le gouvernement des Bays-Bas.

En 1829, M. l'Ingénieur en chef De Behr s'occupa, aux frais de la province d'Anvers, de l'étude d'un canal de l'Escaut à la Meuse par la Campine. Ce projet resta sans exécution.

Vers la fin de cette même année un grand industriel de Liège, séduit par le développement que prenaient en Angleterre les nouvelles voies à ornières de fer, proposa au gouvernement des Pays-Bas de lui accorder la concession d'un rail-way entre Bruxelles et Anvers. Cette proposition n'étant pas appuyée d'une demande positive et d'étude sérieuse demeura sans résultat.

La révolution de 1830 détacha violemment la Belgique de la Hollande. L'industrie et le commerce reçurent un contre-coup funeste de cet événement, glorieux d'ailleurs à tant d'autres titres. Le port d'Anvers devint désert et les établissements industriels qui commençaient à s'élever en Belgique virent leurs efforts naissants paralysés.

L'attitude hostile des deux pays et les entraves que la Hollande ne devait pas manquer d'opposer au développement de notre commerce firent craindre que la voie des eaux intérieures et du Rhin ne nous fût fermée ou, du moins, ne fût entourée de tant d'obstacles que nos relations avec l'Allemagne en eussent beaucoup à souffrir.

Dès les premiers jours de 1831 on commença à parler de la nécessité d'ouvrir une nouvelle communication entre Anvers et Cologne. La connaissance des beaux résultats obtenus du rail-way de Manchester à Liverpool donna la première idée de l'exécution par voie de fer et locomotives de la communication dirigée vers le Rhin.

Le gouvernement comprenait d'ailleurs qu'il fallait relever l'industrie du fer, si importante en Belgique, de la déchéance où l'avaient plongée les circonstances d'alors. Un encouragement à cette industrie étant devenu nécessaire, la forme la meilleure à lui donner était celle de grands travaux à accomplir, et comme il y a, en quelque sorte, réciprocité entre toutes les industries, il ne fallait que raviver l'une d'elles pour appeler les autres à une nouvelle activité.

Le 24 août, un arrêté du Ministre de l'Intérieur mit à la disposition de l'inspecteur général des ponts et chaussées, les ingénieurs Simons et De Ridder pour la formation d'un projet de chemin de fer à établir entre Anvers, la Meuse et le Rhin.

Au mois suivant commencèrent les opérations pour reconnaître le terrain, et pour établir la statistique et le mouvement du commerce entre Anvers et la Meuse.

Le 25 octobre, MM. les Ingénieurs Simons et De Ridder purent déjà adresser à l'inspecteur général des ponts et chaussées un premier rapport. Le tracé projeté, par suite de l'étude des lieux, devait passer par Lierre et Diest, et s'étendre de Herck-S'-Lambert à Lixhe, en contournant Tongres au sud, traverser la Meuse au-dessous de Lixhe, et s'étendre de Fouron et S'-Croix jusqu'à Vaals; de là aux plaines de la Roer en suivant au nord d'Aix-la-Chapelle les monticules qui terminent l'Eyffelgebirge. Mais le traité du 15 novembre qui fixait les limites nouvelles de la Belgique avait compris dans les parties de territoire à céder à la Hollande, le terrain sur lequel s'étendait l'extrémité de la ligne du tracé projeté. Les ingénieurs reprirent leurs travaux d'exploration et descendirent cette ligne jusqu'à Moresnet dans la province de Liège. Mais quelle que fût la direction du tracé du côté de la frontière, les ingénieurs insistaient dans tous leurs rapports, d'une part, sur la nécessité d'ouvrir un embranchement sur Bruxelles, et de l'autre, de faire exécuter le chemin de fer aux frais et par les soins de l'État.

Au mois de janvier 1832, le Ministre de l'Intérieur, M. De Theux, ordonna que le projet des ingénieurs fût soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées. Le conseil admit le travail des ingénieurs en ce qui concernait le tracé de la route en fer entre Anvers et Liège, et des embranchements vers les villes principales dont elle s'approcherait; mais il proposa la mise en concession perpétuelle de la route entière, et dans les cas où aucune compagnie ne se présenterait, de tenter la mise en concession de la section d'Anvers à Liège seulement; enfin si l'on croyait devoir faire commencer les travaux pour ne pas perdre de temps, d'y consacrer les fonds du trésor en

attendant qu'on pût renouveler avec plus de succès la mise en adjudication.

Le 20 février une société particulière demanda la concession d'une route en fer de Bruxelles à Anvers ; vers la même époque une autre société demanda également la concession de la route d'Anvers à la Prusse.

Un arrêté royal daté du 21 mars autorisa le Ministre de l'Intérieur à mettre en adjudication publique la concession à perpétuité d'un chemin à orniers de fer à ouvrir entre Anvers et Liège, et destiné à former la première section de la route en fer d'Anvers à Cologne. Le plan général dressé par les ingénieurs Simons et De Ridder, ainsi que le devis estimatif et le cahier des charges et conditions y annexés, devaient servir de base à l'adjudication.

Le chemin partait des bassins maritimes et du canal des Brasseurs à Anvers, traversait la Nethe entre Duffel et Lierre, longeait Diest, gravissait, au moyen d'un plan incliné, les hauteurs qui séparent les plaines de la Herck de la vallée du Jaar, jusque sur le territoire de la commune de Wonck, d'où il descendait dans la vallée de la Meuse par une galerie souterraine, débouchant au château de Loen, à une hauteur de 13^m50-au dessus du niveau moyen de la plaine de Lixhe, hauteur fixée pour le point de départ du prolongement ultérieur de la route vers le Rhin. De Lixhe, le chemin marchait sur Liège où il aboutissait sur le quai St.-Léonard. D'après le système proposé par les ingénieurs, le tarif à concéder était soumis à un rabais, dans le cas et à partir de l'époque où la route projetée serait achevée jusqu'à Cologne, ou rattachée par embranchements aux principales villes du pays. — Cette condition écartant en grande partie l'agiotage, aucun adjudicataire ne présentait.

Les ingénieurs, avant de continuer leurs études sur le terrain, soit en Belgique soit dans les provinces rhénanes, crurent devoir, en opposition à la demande en concession d'une route spéciale d'Anvers à Bruxelles, insister de nouveau sur la nécessité de conserver cette branche importante dans la grande entreprise du chemin d'Anvers à la frontière (1).

(1) Voici les objections que les ingénieurs opposèrent à ce projet de concession : D'après le projet de route en fer d'Anvers et Bruxelles à Liège et à Verviers, dressé par l'administration des ponts et chaussées, les frais de transports entre Anvers et Bruxelles ne s'élèveraient, droits et halage compris, qu'à fr. 2 75 par tonneau, au lieu de fr. 8 50 à fr. 16 90 que demandait la Compagnie.

Si cette demande en concession était accordée, les transports de Liège vers Anvers et vers Bruxelles, qui d'après le projet des ingénieurs pourraient avoir lieu au prix de 5 fr. par tonneau de houille et 8 fr. par tonneau de marchandises diverses, coûteraient indistinctement 10 à 15 fr. au moins le tonneau, ce qui rendrait impossible l'exportation de la houille de Liège par l'Escaut, exportation devenue indispensable pour la prospérité du pays de Liège.....

Une remarque essentielle à l'égard de la concession dont il s'agit, c'est l'impossibilité de forcer les concessionnaires à réduire leurs tarifs, une fois qu'ils en auront obtenu l'octroi ; le tarif proposé par la Compagnie s'élève de 20 à 40 centimes par tonneau et par kilomètre, y compris les frais de transports, tandis que 4 à 6 centimes sont reconnus suffisants dans le projet du gouvernement. Le tarif proposé pour la route d'Anvers à Bruxelles, à Liège et à Verviers est un maximum qu'on pourra toujours réduire si cette route nationale reste la propriété de l'État, parce qu'alors seulement aucun intérêt particulier ne viendra s'opposer à cette réduction. (Voyez l'extrait de la discussion législative, *passim*.)

En septembre les bases générales du projet de rail-way belge partant de Malines et se dirigeant sur Verviers avec embranchements sur Bruxelles et Anvers, comme complément du système, furent arrêtées par les ingénieurs qui, avec plus de persistance que jamais, soutinrent la nécessité de faire construire la route par l'État.

Jusqu'alors aucun document administratif sur le chemin de fer, si ce n'est l'arrêté du 21 mars 1832 et ses annexes, n'avait été publié.

Le 8 mars 1833, la commission supérieure d'industrie et de commerce adressa spontanément un Mémoire à M. Ch. Rogier, alors Ministre de l'Intérieur, sur l'utilité et l'urgence d'un chemin de fer d'Anvers à la Prusse. Ce Mémoire inséré au *Moniteur* à la date du 15 mars, par ordre du Ministre, signalait les avantages que la création d'une telle voie de communication assurerait au commerce, aux industries de toute nature, par conséquent au pays entier. La commission réclamait un embranchement jusqu'à Ostende pour compléter le système, et s'exprimait en ces termes sur le mode qu'il convenait d'adopter pour pourvoir à la dépense des routes de fer :

« La concession crée des intérêts souvent ennemis de l'intérêt général ; elle engage l'avenir sans assurer les avantages que le présent réclame. Si le mode de concession était adopté, il y aurait sans doute de l'inconvénient à la faire à court terme ; mais nous ne pourrions nous empêcher de blâmer la perpétuité ; elle serait condamnée depuis longtemps si les générations futures avaient des défenseurs intéressés. Ce mode a été utile lorsqu'on n'avait pas le choix des moyens pour exécuter de grands travaux, mais il serait inexcusable à présent que le crédit public présente tant de ressources....

» Une route en fer ne serait entreprise par l'intérêt privé qu'à des conditions calculées sur le mouvement commercial actuel du pays qu'elle traverserait ; et cependant l'expérience démontre que le plus important des effets produits par les voies nouvelles est d'augmenter considérablement la circulation.

» Le spéculateur apporterait la même circonspection dans l'entreprise de la route d'Anvers à la Prusse ; aussi longtemps que les questions de la liberté de l'Escaut et du libre transit ne seront pas définitivement résolues, la prudence lui commandera de ne calculer que sur une solution négative, lors même qu'il aurait, comme nous, la conviction d'un résultat tout opposé...

» Cependant quelle différence dans les produits de la route en l'état de liberté de l'Escaut et du transit, ou en l'état de privation de ces avantages !

» On peut prévoir qu'il résulterait d'une concession faite actuellement et dans le cas de la décision favorable des points en litige :

» Ou que les péages fixés seraient trop élevés et pourraient éloigner le transit par notre royaume ;

» Ou que la route donnerait des bénéfices immodérés aux dépens des productions agricoles, manufacturières, et des consommateurs.

» Il faut admettre la possibilité que, dans l'intérêt général, on reconnaisse le besoin d'établir des prix de transport qui ne laisseraient que l'intérêt du capital engagé en sus des frais d'entretien de la route ; ce résultat suffirait au besoin à l'Etat ; un concessionnaire ne s'y réduirait pas volontairement. »

La commission proposait un système mixte pour l'exécution. Une société anonyme aurait été établie ; elle aurait fixé les péages de commun accord avec le gouvernement et aurait emprunté en son propre nom le capital nécessaire aux travaux. Le capital portant intérêt à raison de 5 p. %, un pour cent aurait été annuellement affecté à l'amortissement. L'état aurait garanti le paiement annuel de l'intérêt et de l'amortissement.

Les excédants de revenus de la route sur les frais annuels d'entretien et charges de l'emprunt, auraient été destinés d'abord au remboursement des avances que l'État faisait en vertu de sa garantie, et ensuite à l'amortissement anticipé de l'emprunt. A l'extinction de l'emprunt, soit au terme de son amortissement régulier, soit par anticipation, au moyen des excédants de revenus, la propriété de la route serait retournée de droit à l'État.

Le Ministre de l'Intérieur appela auprès de lui les ingénieurs Simons et De Ridder et prit connaissance du Mémoire qu'ils avaient rédigé d'après les études ultérieures qu'ils avaient faites du terrain.

Ce projet faisait partir le chemin de fer d'Anvers sur Malines, le dirigeait ensuite sur Louvain, Tirlemont, Landen, Waremmes, Liège, Verviers, Dolhain et la frontière près d'Eupen. De Malines partait un embranchement sur Bruxelles. La section allemande du chemin de fer remontait au Sud d'Aix-la-Chapelle (à environ 6 kilomètres de cette ville), traversait le bassin houiller d'Eschweiler, et arrivait à Cologne en passant contre la ville de Düren.

Pour compléter le système, la carte annexée au Mémoire indiquait que des embranchements pourraient être dirigés sur Lierre, de Landen à Saint-Trond, de Tirlemont à Namur, et de Malines à Gand. Mais la question principale, c'est-à-dire, celle de l'établissement d'un chemin de fer d'Anvers à la frontière avec embranchement sur Bruxelles était discutée seule dans ce travail des ingénieurs.

Le 20 mars le Ministre de l'Intérieur transmit le Mémoire à l'avis des chambres de commerce, des régences des villes et des états-provinciaux. Toutes ces autorités applaudirent au projet et approuvèrent le nouveau tracé proposé par les ingénieurs. La plupart é mirent aussi l'avis que « l'exécution d'une entreprise aussi colossale et à laquelle la prospérité du pays était liée, ne devait pas être abandonnée aux chances que peuvent présenter les entreprises particulières, et que le gouvernement devait s'en réserver exclusivement la direction et l'exécution, comme étant seul en position de l'achever promptement, de faire, s'il le fallait, momentanément l'abandon d'une partie de l'intérêt des capitaux employés, et de réduire successivement les droits au taux rigoureusement nécessaire pour couvrir cet intérêt ».

Les rivalités des localités se manifestèrent cependant à cette occasion : Ostende s'empressa de faire valoir diverses considérations, relatives surtout aux entraves que la Hollande pourrait faire subir à la navigation sur l'Es-

caut, pour demander que le chemin de fer fut dirigé *d'Ostende à la Prusse* avec un *embranchement* d'Anvers à Malines. Mons, craignant pour son charbon de terre la concurrence de celui de Liège qui arriverait à peu de frais à Anvers par le chemin de fer, réclama la construction d'un embranchement de Mons sur Bruxelles, etc.

Le 17 mai une commission spéciale composée d'ingénieurs des ponts et chaussées sous la présidence du Ministre de l'Intérieur émit l'avis à la majorité de six voix contre une et après une longue discussion, que l'établissement de la route projetée devait être effectué au compte de l'Etat, et que la direction nouvelle par Malines, Louvain, Liège et Verviers était la plus convenable pour la route projetée d'Anvers à la Meuse et vers Cologne.

Enfin dans la séance de la Chambre des Représentants du 19 juin 1833, M. CH. ROGIER, Ministre de l'Intérieur, présenta l'exposé des motifs suivant accompagnant le projet de loi qui autorisait un emprunt affecté à l'établissement de la première partie de la route en fer de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin.

MESSIEURS,

Le Roi, en recommandant à votre patriotisme la grande communication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, m'a imposé en même temps une tâche dont je suis heureux de pouvoir m'acquitter aujourd'hui en vous présentant le projet de loi suivant.

Ce projet, dont je me bornerai à vous exposer les motifs généraux, me réservant de donner dans le cours de la discussion tous les éclaircissements nécessaires, a fait l'objet d'une longue et sérieuse méditation de la part du gouvernement.

L'utilité et la possibilité d'exécution de la nouvelle route furent les premiers points sur lesquels il dut fixer son attention.

A cet égard il crut ne pouvoir mieux faire que de consulter l'opinion publique et d'appeler à lui les lumières des hommes spécialement versés dans la connaissance des besoins industriels et commerciaux du pays.

Le plan présenté par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder fut soumis à une enquête générale auprès des autorités provinciales et communales et de toutes les chambres de commerce du royaume.

Le résultat de l'enquête est connu ; la publicité qu'elle a reçue a pu vous convaincre, messieurs, que les différents corps qui ont concouru à cette importante investigation, ont été unanimes sur la haute utilité du projet et l'urgence de son exécution.

La différence des opinions sur quelques points de détail tient à des intérêts de localité dont la législature appréciera le degré d'importance...

L'utilité des travaux une fois reconnue, la question de possibilité d'exécution a été soumise à une commission spéciale, composée de l'inspecteur-général, de l'inspecteur et de cinq ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Cette commission, après trois séances consacrées à un examen approfondi du plan proposé, s'est prononcée pour son adoption...

Deux systèmes avaient été présentés quant au mode d'exécution du projet : celui de la construction directe par l'Etat, et celui de la concession temporaire ou à perpétuité.

Le gouvernement, après de mûres délibérations, s'est déterminé pour le premier, et il croit devoir vous soumettre en peu de mots les considérations générales qui ont motivé cette préférence.

En matière de routes et de canaux le point essentiel à atteindre est la facilité et

le bon marché des transports. Cette vérité, applicable à tous les pays, l'est spécialement à la Belgique, qui, entourée de trois nations maritimes concurrentes pour le commerce de l'Allemagne, est obligée d'apporter dans les expéditions toute la facilité et l'économie possibles, et de suivre toujours ces nations dans la voie des encouragements qu'elles pourraient accorder à ce commerce.

Pour atteindre ce but, il importe que les tarifs des péages puissent toujours se modifier d'après ceux des pays voisins.

Or, cet avantage ne pourrait s'obtenir par le système des concessions, parce qu'il est de la nature de ce système de se créer une espèce de perpétuité qui ne permet point de modification.

Toutes conditions qu'on pourrait stipuler à l'avance pour réduire les péages obtenus par les concessionnaires, n'auraient jamais assez de force pour vaincre l'intérêt privé, et quand même on parviendrait à les exécuter, ce serait au détriment de l'État qui devrait, à cet effet, s'imposer chaque fois des sacrifices plus ou moins considérables.

L'opinion de quelques économistes et l'exemple de l'Angleterre entourent sans doute le système des concessions d'apparences favorables; mais s'il peut être utile de l'adopter pour toutes les communications secondaires qui naissent de la communication principale, il ne l'est certainement pas pour la grande route commerciale.

Cette entreprise vraiment nationale ne saurait être abandonnée à l'exploitation particulière, aux caprices ou à l'avidité de l'intérêt privé. Prolongement de la mer et de nos deux principaux fleuves, une telle communication doit rester dans le domaine public.

Le gouvernement a l'espoir, messieurs, que vous partagerez ses vues à cet égard, et que vous ne permettrez point que la principale communication du royaume, à laquelle se rattache l'avenir agricole, industriel, commercial et maritime du pays, soit livrée à des concessionnaires, étrangers peut-être, et qui pourraient avoir intérêt à paralyser les bienfaits que la nation en attend.

Enfin, si l'entreprise doit par elle-même produire des bénéfices certains..., pour quoi les abandonner à des particuliers, au préjudice de l'État, qui fera tourner ces bénéfices à l'avantage de la généralité?

C'est d'après ces motifs, et d'autres qui pourront être ultérieurement développés, que le gouvernement a été conduit à vous demander l'autorisation de pouvoir faire un emprunt de 18 millions de francs, nécessaire pour la première partie de la route à construire, y compris un et demi million pour les dépenses d'exploitation.

En assurant à l'emprunt la garantie de l'État, en affectant, en outre, comme hypothèque les revenus de la communication, le gouvernement a l'espoir fondé que les capitalistes ne manqueront pas d'y prendre part. Cependant, comme il serait convenable de satisfaire sans délai à la juste impatience du pays, et que le prompt achèvement d'une partie de la route ne peut qu'ajouter à la confiance que mérite l'emprunt, le projet de loi vous propose, messieurs, d'autoriser soit une avance provisoire sur le trésor, soit une émission de bons, jusqu'à concurrence de 5 millions, qui seraient remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

J'ai dit que les besoins du commerce et de l'industrie pouvaient varier d'après le degré de protection que les puissances voisines accordaient à leur commerce de transit avec l'Allemagne. C'est afin de pouvoir satisfaire à ces besoins et pour laisser toujours à la représentation nationale sa part d'influence légitime sur l'exploitation et l'administration de la route, que le gouvernement vous propose de décider que le tarif des péages à établir sera réglé chaque année par les chambres, qui pourront toujours de cette manière concilier les intérêts des diverses localités avec l'intérêt général, dont la défense leur est spécialement confiée.

En donnant au pays la nouvelle communication à laquelle se lient tant et de si grands intérêts, la législature actuelle acquerra le titre le mieux mérité à la recon-

naissance de la nation, et le gouvernement trouvera dans son appui une nouvelle force pour concourir avec efficacité au développement des éléments de la prospérité publique et s'acquitter ainsi du plus impérieux et du plus cher de ses devoirs. Il attend, messieurs, avec confiance le résultat de vos délibérations.

Le ministre de l'intérieur,
CH. ROGIER.

X PROJÉT DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,
A tous présents et à venir, salut.

De l'avis de notre conseil des ministres, et sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté aux chambres, en notre nom, par notre ministre de l'intérieur :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à faire un emprunt en rente à 5 p. c., du capital effectif du 18 millions de francs, qui sera exclusivement affecté à l'établissement de la première partie d'un chemin en fer, *partant de Malines et se dirigeant sur Verviers*, par Louvain, Tirlemont et Liège, avec embranchements sur Bruxelles, Anvers et Ostende.

ART. 2. Cet emprunt se fera avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement, et les obligations qui seront créées en conséquence seront soumises au *visa* de la cour des comptes.

ART. 3. En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de cinq millions de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor, jusqu'à concurrence de cette somme. Dans le dernier cas, les bons seront à échéances fixes, d'une année au plus, et ne dépassant pas un intérêt de 7 p. c., y compris tous frais de commission et de négociation. Les avances du trésor ou les bons royaux seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 4. A partir de l'année 1840, il sera affecté une somme annuelle d'au moins 200,000 francs, à l'amortissement du capital emprunté. Cet amortissement se fera au pair et par tirage au sort.

Le premier tirage aura lieu dans le courant du mois de janvier de l'année susdite, et successivement à la même époque, d'année en année, jusqu'à l'entier amortissement.

ART. 5. Les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la route, seront couverts par des péages dont les tarifs seront annuellement arrêtés par la loi.

ART. 6. L'État garantit le paiement des intérêts et l'amortissement de l'emprunt, et il affecte en outre les revenus nets de la route et de ses dépendances, comme hypothèque spéciale des porteurs d'obligations.

ART. 7. Les fonds de l'emprunt et les revenus de la route seront versés dans une caisse spéciale.

ART. 8. Il sera rendu un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Bruxelles, le 18 juin 1833.

LÉOPOLD.

Par le Roi :
Le ministre de l'intérieur,
CH. ROGIER.

La presse quotidienne s'occupa avec empressement de ce projet. Elle fut favorable au Mémoire des ingénieurs et approuva généralement le mode proposé d'exécution par l'État. Ce mode fut néanmoins l'objet d'assez vives critiques dans de nombreuses brochures, auxquelles les ingénieurs répondirent en défendant leur travail.

Le projet de loi fut examiné dans les sections de la chambre des représentants; la section centrale, composée de MM. *Raikem*, président, *Corbisier*, *Davignon*, *De Puydt*, *H. Vilain XIII*, *Zoude* et *Smits*, après de longues discussions, chargea ce dernier de faire le rapport qui devait être soumis à la chambre.

Ce rapport, fut présenté dans la séance du 18 novembre 1833, six mois après la présentation du projet de loi.

Nous reproduisons ici la plus grande partie de ce rapport :

Discussion générale des bases du projet.

Malgré l'opinion généralement favorable sortie de l'enquête publique à laquelle ce projet avait été soumis par les soins du gouvernement, vos sections ont voulu par elles-mêmes en examiner les bases fondamentales et secondaires. Dans ce travail, une pensée identique semble les avoir animées, car presque toutes ont posé et résolu séparément les questions suivantes :

- 1^o La nouvelle communication est-elle utile, nécessaire ?
- 2^o Quelle est l'espèce de communication qu'il convient d'adopter de préférence ?
- 3^o Quel est le meilleur tracé à suivre ?
- 4^o Quels doivent être les embranchements complémentaires principaux ?
- 5^o Enfin, quel est le meilleur mode d'exécution ?

Utilité du projet.

Sur la première question, c'est-à-dire, sur celle de l'utilité, toutes vos sections ont été unanimes pour la résoudre affirmativement; toutes ont reconnu que la Belgique dans sa position actuelle, a impérieusement besoin d'une communication libre et indépendante de ses ports de mer vers la Meuse et le Rhin, et que cette communication est non-seulement indispensable et urgente au commerce du transit et aux différentes branches de notre industrie, mais qu'elle est aussi de nature à exercer une influence politique salutaire.

A la vérité deux voies différentes existent déjà entre nos ports de mer et le Rhin; l'une fluviale par la mer vers les bouches de la Meuse, l'autre par terre vers Verviers et Henri-Chapelle; mais les frais énormes qui grèvent les transports commerciaux par l'une et l'autre de ces deux voies, rendent la concurrence impossible avec Rotterdam, Amsterdam et Dordrecht, favorisées par la libre navigation du Waal, de Leck et du Rhin.

Cette vérité a été démontrée à évidence par la Commission supérieure d'Industrie et par la Chambre de commerce d'Anvers. Sans reproduire ici toutes les considérations qu'elles ont fait valoir, nous nous bornerons seulement à vous faire observer que la différence des frais de transport entre Anvers, les ports hollandais et Cologne, excède quelquefois aujourd'hui la somme énorme de 80 francs par tonneau de mer, au désavantage du commerce de cette première ville, désavantage qui est bien plus considérable encore pour Ostende, vu son plus grand éloignement des frontières prussiennes.

Lorsque la Hollande aura adopté les principes fondamentaux du traité des 24 articles, la Belgique entrera encore en possession de deux communications nouvelles : celle par les eaux intermédiaires qui lient l'Escaut à la Meuse, au Waal et au Rhin, et celle par le canton de Sittard ; mais on ne perdra point de vue que ces communications qu'il nous importe d'ailleurs de conserver, sont établies toutes deux en partie sur le territoire hollandais, qu'elles seront assujetties à des péages plus ou moins onéreux, et que placées sous la domination d'une puissance commerciale naturellement rivale, on ne pourrait sans imprudence fonder sur leur possession exclusive, les nouvelles relations avec l'Allemagne.

Système de communication.

L'utilité d'une communication libre, indépendante, économique et accélérée vers ce dernier pays, ayant donc été reconnue à l'unanimité par vos sections, et ensuite par la section centrale, qui s'est déterminée par les mêmes motifs, elles se sont demandé si, pour l'établir, il fallait donner la préférence, soit au nouveau système perfectionné des chemins en fer, soit au système des canaux ?

Cette question, longuement débattue, a été résolue affirmativement en faveur du premier système, par trois de vos sections ; deux autres se sont prononcées dans le même sens, mais seulement à une grande majorité, tandis que deux membres de la 3^{me} section n'ont adopté cette opinion que par suite de l'impossibilité reconnue de prolonger jusqu'au Rhin la communication projetée, sans se servir du territoire hollandais. Un seul membre de la 6^{me} section, a soutenu la préférence absolue à accorder à une ligne navigable, et trois autres se sont abstenus, déclarant n'avoir pas de renseignements assez précis pour se prononcer à cet égard.

La section centrale ayant pris en considération les avantages qui doivent résulter d'un chemin en fer, sous le rapport de l'économie du temps et de la permanence des transports, n'a pas non plus hésité à adopter ce mode comme réunissant toutes les chances favorables d'une réussite complète.

En effet, Messieurs, quel que soit le point de vue sous lequel on l'examine on rencontre partout des considérations d'un grand intérêt qui doivent lui mériter la préférence.

D'abord, si la dépense d'un chemin en fer est moindre que celui qu'exigerait un canal à grande section, il est incontestable aussi que les péages qui doivent toujours être en rapport avec les frais de premier établissement, d'entretien et d'administration, grèveront *moins* les transactions commerciales.

Si, au contraire, elle est plus considérable, alors encore ce mode mérite la préférence, non-seulement par la célérité des transports qui compense presque toujours largement les péages un peu plus élevés, mais encore par le revenu relatif plus considérable que donneront les voyageurs.

Et ici, Messieurs, je dois vous faire remarquer que cette célérité n'est point sans importance, et que le commerce y ajoute un grand intérêt, attendu qu'elle permet l'expédition de beaucoup de marchandises qui, comme les fruits et le poisson, sont susceptibles de se détériorer promptement, et que le résultat des grandes spéculations dépend presque toujours de la promptitude dans l'exécution des ordres et l'envoi des denrées.

Il est incontestable aussi que les chemins en fer divisent infiniment moins les propriétés particulières que les canaux ; que rendant les communications plus promptes, elles augmentent davantage la circulation et la consommation, et que, ne devant jamais subir d'interruption pendant la saison rigoureuse, alors que la navigation chôme complètement, elle maintient dans tous les temps une activité favorable au travail.

Pour que le transit à travers la Belgique obtienne une préférence sur celui qui se fait aujourd'hui sur l'Allemagne par la Hollande et les villes anseatiques, il importe qu'il puisse se faire sans entraves et de manière à donner au gouvernement toutes les garanties nécessaires pour la conservation des droits du trésor. Or, cette garantie, il la conservera par le plombage et le convoi des chariots hermétiquement fermés, qui pourront de cette manière se rendre directement de nos ports vers l'entrepôt de Cologne et *vice-versâ*, sans devoir être déchargés en route, et sans que les marchandises doivent être assujetties, sur des points intermédiaires, à des frais et à des formalités d'entreposage qui, d'un côté, surchargent aujourd'hui les transports et occasionnent des avaries aux denrées, et qui, de l'autre, donnent quelquefois lieu à des abus nuisibles à l'intérêt du fisc.

Ce motif vient donc encore ajouter un grand poids à ceux qu'on a déjà fait valoir pour donner la préférence aux chemins de fer; et vous vous rappellerez, Messieurs, que parmi ces derniers se place en première ligne l'impossibilité d'établir une ligne navigable jusqu'au Rhin, sans emprunter le territoire cédé à la Hollande, et sans donner conséquemment à cette Puissance, la clef de notre principale communication commerciale.

Le commerce belge a besoin aujourd'hui plus que jamais d'économie et de promptitude; sans ces deux éléments, tous nos efforts seraient inutiles: ils viendraient se briser contre la concurrence que nous prépare la France, la Hollande et les villes anseatiques pour le commerce de l'Allemagne, dont elles cherchent à se rendre maîtres, et que nous cherchons à exploiter avec elles.

Direction du tracé.

La route en fer projetée, outre les avantages qu'elle assure aux expéditions du transit par nos ports de mer, présentant une utilité remarquable sous le rapport du mouvement commercial intérieur, en favorisant l'écoulement des produits de la vallée de la Meuse vers le nord du royaume et vers les principaux foyers de consommation et d'industrie, la direction à donner à son tracé a dû être mûrement examinée.

La 1^{re} section proposa par 4 voix contre 3, le tracé par Diest et Tongres indiqué à l'avant projet dressé en 1832, attendu, disait-elle, que cette direction est la plus courte dans le trajet de l'Escaut à Cologne, conséquemment moins coûteuse d'exécution et plus capable en outre de vivifier une partie de la Campine; mais les 5 autres sections et la section centrale avec elles, ayant pris en considération que l'intérêt général exige que cette route traverse les lieux où les usines sont les plus considérables, ainsi que les sources de la richesse nationale, ont adopté à l'unanimité la direction par Malines, Louvain, Liège et Verviers à laquelle le gouvernement s'était arrêté.

Cette direction vous est donc proposée, Messieurs, à la majorité de 45 voix contre 4; et en effet, son adoption ne pouvait être douteuse, lorsque l'on considère qu'elle raccourcit de près de 4 lieues les trajets entre Liège et les principales villes du royaume; que, quoique plus coûteuse d'exécution, elle sera en définitif d'un usage plus économique, puisqu'elle évitera les frais d'embranchements aux villes de Louvain, Tirlemont et Waremmes; qu'étant plus à l'intérieur, elle est mieux située par rapport à la défense militaire du pays; et qu'enfin, si elle occasionne un détour de quelques minutes aux transports du transit, elle leur offre une réduction sensible dans les péages, par suite d'un apport plus considérable de revenu sur le commerce intérieur que les foyers industriels susdits viendront alimenter.

Embranchements complémentaires.

L'évidence des avantages que le commerce et l'industrie belges doivent retirer de l'établissement d'une communication économique, prompte et sûre de nos

ports maritimes vers l'Allemagne, a paru devoir s'appliquer également à l'ouverture de voies semblables entre les mêmes ports et les frontières de France.

En conséquence, plusieurs de vos sections ont cru que le gouvernement, protecteur-né des intérêts généraux, est obligé de conserver, à cet égard, entre les conditions d'arrivage des producteurs sur les divers marchés, l'équilibre que réclame une concurrence avantageuse aux consommateurs, et qu'ainsi l'intérêt général, aussi bien que la justice distributive, exigeaient que le système projeté embrassât en même temps une communication des côtes maritimes du pays vers les frontières de la France.

Deux sections, Messieurs, ont réclamé l'établissement de l'embranchement dont il s'agit par Bruxelles et Charleroy ; deux autres l'ont demandé par Bruxelles et Mons, et une 3^{me} a exprimé le désir de le voir s'établir par Namur.

Ces diverses branches, motivées par la grande quantité de transports qui se font actuellement dans le sens de leur tracé, et aboutissant à des centres d'industrie extrêmement florissants, offriraient sans doute de précieux avantages ; toutefois, la section centrale, sans approuver ou rejeter spécialement telle ou telle direction, a jugé à propos, en attendant la formation des projets, de se borner à adopter l'embranchement déjà projeté par le gouvernement, de Malines sur la capitale, et à demander qu'un embranchement de la route s'étendit au midi jusqu'à la frontière française.

Cet embranchement, Messieurs, ne peut manquer d'attirer dans le pays une foule de richesses, que le transit très considérable avec la France ne cessera d'alimenter et d'accroître ; et la Chambre ne perdra point de vue que, se liant à la section principale d'Ostende, section si intéressante, par le développement qu'elle donnera aux expéditions des manufactures et à la pêche nationale, appelée par là à pourvoir à la consommation des pays limitrophes, cet embranchement deviendra, pour les voyageurs, le point de jonction le plus rapproché entre la France et l'Angleterre.

Ainsi, Messieurs, tous les vœux du pays auront été accueillis ; tous les intérêts auront été conciliés : Ostende et les Flandres pourront venir en concurrence avec le port d'Anvers et le Brabant pour le commerce de l'Allemagne ; l'industrielle ville de Gand acquerra des moyens plus faciles et plus économiques pour l'approvisionnement des matières premières et du combustible nécessaires à ses nombreuses fabriques ; les bassins industriels de la Meuse, de la Vesdre et du Hainaut seront placés sur la même ligne, eu égard à leurs situations respectives, et le pays favorisé par le rapprochement plus fréquent des populations de ses différentes provinces, acquerra un degré de force et d'union qui assurera à jamais son indépendance.

Nous ne doutons point que l'administration connaissant le désir de la chambre, ne s'empresse d'ordonner les reconnaissances destinées à fixer définitivement l'opinion de la législature sur les avantages comparés des diverses branches supplémentaires dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir.

Mode d'exécution.

De longues discussions ont été engagées dans les sections sur la question de savoir, si au lieu de faire exécuter les travaux par le gouvernement, il ne serait point préférable de les confier à l'intérêt privé par voie de concession de péages.

Quatre sections donnèrent la préférence à l'exécution par le gouvernement, à une majorité de 27 voix contre 5 ; une section tout en exprimant la volonté de voir s'exécuter le chemin projeté et se déclarant prête dans tous les cas à voter les fonds nécessaires, a été d'avis à l'unanimité qu'il conviendrait d'essayer au préalable le mode de concession à terme ; enfin, la 6^{me} section, à la majorité de 5 voix contre 2,

s'est prononcée pour l'exécution des travaux par voie de concession à perpétuité, le gouvernement contribuant pour moitié dans les dépenses de construction.

L'exécution par le gouvernement décidée dans les sections à la majorité de 20 voix contre 17, a également été adoptée par la section centrale à la majorité de 4 voix contre 3.

La question dont il s'agit avait été si vivement débattue, tant dans les mémoires qui accompagnaient le projet de loi, que dans les écrits différents publiés par les journaux du pays, que la plupart des membres de l'assemblée qui ont assisté aux délibérations des sections, paraissaient avoir à cet égard une opinion entièrement fixée.

Aussi a-t-il été quelquefois difficile à votre rapporteur, de saisir par les procès-verbaux, les motifs explicites des votes, et il doit conséquemment se borner à vous faire connaître que les avantages invoqués en faveur du système d'exécution des travaux publics par l'industrie particulière, tels que la clair-voyance de l'intérêt privé pour l'économie des constructions, la participation de toutes les fortunes au partage des bénéfices d'actions, le développement si désiré de l'esprit d'association en Belgique, ne paraissent pas avoir pu soutenir la balance des motifs qui engagent à préférer que l'État conserve la direction et la propriété d'une entreprise aussi vaste et qui intéresse au plus haut degré la prospérité du pays.

La majorité de la section centrale adoptant à cet égard les vues déjà émises dans le rapport joint au projet de loi, s'est en conséquence réunie à la majorité des sections, pour vous proposer le mode d'exécution indiqué par le gouvernement.

Elle a pensé, Messieurs, que les grandes communications nationales doivent appartenir à l'État comme les fleuves et rivières navigables, que le Code civil considère comme des dépendances du domaine public, et dont elles forment en effet le prolongement ;

Que la route nouvelle étant uniquement destinée à ranimer l'industrie, l'agriculture, le commerce et la navigation, ce serait subordonner la prospérité de ces branches de prospérité générale aux caprices de l'intérêt privé, si on l'abandonnait à des concessionnaires ;

Que la Belgique resserrée aujourd'hui entre de grands États, ne pouvant plus obliger le commerce étranger à emprunter son territoire pour le transit vers l'Allemagne, il importe au gouvernement et à la législature de se maintenir dans la possession de la communication nouvelle, afin de pouvoir toujours suivre la Hollande, les villes anseatiques et la France, dans la voie des économies et des avantages que ces puissances accorderaient à ce transit ;

Qu'il n'y a d'ailleurs aucun motif plausible d'abandonner à des particuliers les bénéfices certains de l'exploitation, et qu'il est au contraire de son devoir de les faire tourner au profit de la généralité, en en faisant l'objet d'un revenu après l'extinction des charges... ;

Qu'en adoptant le système de la construction directe par l'État, on évitera le danger d'une concurrence étrangère qui pourrait avoir intérêt ou mission de paralyser les bienfaits que le pays attend de la nouvelle route ;

Enfin, qu'en suivant le mode proposé par le ministère et par la majorité de vos sections, l'État pourra toujours par la suite, affermer l'exploitation dont il s'agit, lorsque, par l'expérience, il aura acquis la connaissance de ses revenus, de ses charges et de ses besoins.

Commission de contrôle.

Dans l'adoption du mode de construction directe par le gouvernement, trois sections ont manifesté le désir de voir insérer dans la loi, le principe de la création d'une commission spéciale de contrôle et d'administration, qui serait composée,

d'après les propositions de l'une de ces sections, de membres des deux chambres, d'agents du gouvernement, de commissaires et de porteurs d'obligations de l'emprunt. Mais la section centrale, après mûre délibération, a pensé que le ministère doit légalement porter toute la responsabilité de l'entreprise devant la représentation nationale, et que conséquemment la composition de cette commission, qu'elle a également regardée comme indispensable pour assurer l'activité et la surveillance des travaux, ainsi que la régularité de la comptabilité, devait être entièrement laissée au choix du pouvoir exécutif, responsable de ses actes.

Questions secondaires.

Ici se présente la question de convenance de l'assentiment préalable du gouvernement de Sa Majesté le roi de Prusse, à l'égard du prolongement de la route sur le territoire de provinces rhénanes.

Trois sections ont cru devoir en faire l'objet de leur examen, et deux d'entre elles ont pensé qu'il n'y avait point de motifs de subordonner l'exécution des travaux en Belgique à cet assentiment préalable, d'abord parce que la route, dù-elle s'arrêter à Verviers, n'en serait pas moins d'un immense avantage pour l'industrie. le commerce intérieur et le commerce du transit; et en second lieu, parce qu'on ne peut raisonnablement mettre en doute que la Prusse qui s'est placée à la tête des intérêts de l'Allemagne, ne s'empresse de prolonger la route sur son territoire, attendu qu'il lui importe de posséder deux communications avec la mer, afin de pouvoir toujours profiter de celle qui offrira le plus d'avantages à son commerce.

Un de nos honorables collègues, membre de votre section centrale, ainsi que votre rapporteur qui, dans le mois de mai dernier, a visité les provinces susdites par ordre du gouvernement, pourront d'ailleurs, à cet égard, vous donner les renseignements les plus satisfaisants; mais nous croirions excéder les bornes de ce rapport en entrant à ce sujet dans les détails qu'ils se sont réservé l'honneur de vous présenter séparément.

La simultanéité d'exécution des diverses branches de chemins de fer proposées, a également fixé l'attention de quelques sections, jalouses d'accorder à la fois à toutes les localités du royaume l'avantage des nouveaux moyens de transports. Toutefois, la section centrale prenant en considération l'extrême urgence de faciliter sans retard nos relations avec l'Allemagne et l'intérêt que nous avons de fournir immédiatement au pays d'outre Meuse un nouveau débouché indépendant de la Hollande, a pensé qu'en attendant l'achèvement des projets relatifs aux embranchements complémentaires, il convenait de stipuler que l'exécution commencerait par les parties de routes dont les plans et devis se trouvaient déjà dressés.

Le principe de la construction *immédiate* se trouvant d'ailleurs arrêté par l'article 1^{er} du projet que votre section centrale a l'honneur de vous présenter, le gouvernement ne saurait se dispenser de faire faire les reconnaissances et les études nécessaires, et d'accélérer sur tous les points l'exécution des travaux avec une vigueur égale à l'importance qu'y attache la législature.

Enfin, Messieurs, et pour terminer la partie de ce rapport qui a trait à la discussion générale du projet, nous croyons devoir vous rendre compte encore, qu'un membre de la section centrale a demandé que la perception des péages et l'exploitation des transports fussent mis en affermage; mais que cette proposition a été écartée, afin de ne pas tomber dans les inconvénients semblables à ceux qu'on a voulu éviter par le rejet du mode des concessions, c'est-à-dire, pour ne pas subordonner le gouvernement à la volonté d'un fermier, et ne pas le forcer à des transactions onéreuses, lorsqu'il jugerait devoir réduire les tarifs.

Dans des entreprises nouvelles et d'une étendue aussi vaste, il faut que le gouvernement acquière par l'expérience la connaissance des faits relatifs à l'exploitation, et propres à le guider dans la stipulation des charges et conditions nécessaires à la concession des taxes. Alors seulement il pourra avec fruit proposer le mode d'affermage, et en faire l'objet d'une proposition de loi, si toutefois il le jugeait utile pour le commerce, et avantageux pour l'État.

Discussion détaillée des articles du projet de loi.

Passant maintenant au travail des sections sur les articles du projet de loi présenté par le ministère, je dois vous faire remarquer, en ce qui concerne l'article 1^{er} adopté en principe et devenu l'article 4 du projet de loi de la section centrale, qu'il a semblé convenable à l'une de vos sections, la 2^{me}, que tous les capitaux nécessaires à l'entier accomplissement du système des nouvelles communications ne formassent qu'un seul et même emprunt.

Cependant une autre section, la 1^{re}, a cru que le montant de cet emprunt ne pouvait être actuellement fixé, la valeur des travaux n'étant pas encore entièrement déterminée, ni sur la branche d'Ostende, annoncée dans la proposition du gouvernement, ni sur la branche additionnelle que nous demandons vers la France.

La section centrale appréciant la convenance de la fixation d'une somme globale pour l'ensemble des travaux, mais en même temps la convenance de sa limitation au moins approximative, a élevé à 35 millions de francs le capital que le gouvernement serait autorisé à emprunter successivement ou à la fois, en réglant les termes des paiements d'après les besoins probables des travaux, pour être exclusivement affecté à l'établissement des routes décrétées en tête de la loi.

Cette modification, appuyée sur des calculs qui portent les frais de l'embranchement vers Ostende à fr. 9,000,000 et ceux pour l'embranchement vers la France à » 7,500,000 ce qui, avec les. » 18,500,000 demandés par le gouvernement, donne en effet une somme totale de. fr. 35,000,000 a été adoptée à la majorité de 6 voix contre une.

En ce qui concerne l'article 2 qui, d'après nos propositions, deviendrait l'article 5, il avait été proposé par une de vos sections d'opérer l'emprunt par souscription dans les diverses localités du royaume; mais la section centrale, considérant que ce mode ne serait parfaitement praticable que lorsque la rente belge aurait atteint le *pair*, a adopté, par 6 voix contre 1, la rédaction des termes du projet qui vous avait été soumis et qui d'ailleurs n'avait rencontré aucune objection dans les cinq autres sections.

ART. 3. Cet article, devenu l'article 6 du projet de votre section centrale, ayant pour objet d'autoriser une avance sur le trésor, ou une émission de bons royaux, afin de commencer l'exécution immédiate des travaux, en attendant la négociation de l'emprunt, qui deviendra sans aucun doute plus facile et plus avantageux à mesure de l'avancement des ouvrages et la mise en exploitation des transports, a donné lieu aux observations suivantes :

Une section, la 4^e, a fait remarquer d'abord que, tout en approuvant l'article, elle donnait la préférence à l'avance du trésor sur l'émission des bons remboursables;

Une autre a pensé qu'il ne convenait point de fixer dans la loi l'intérêt de ces bons et qu'il fallait s'en rapporter à la prudence du ministre qui n'a d'autre intérêt que celui de l'État, et qui d'ailleurs est engagé par sa responsabilité;

Enfin une 3^{me} a demandé la réduction de l'avance à 4 millions et demi et celle du taux maximum d'intérêt à 6 % y compris les frais de négociation et de commission.

La section centrale, au contraire, a reconnu à la majorité de 5 voix contre 2, la convenance d'établir l'intérêt, et par 6 voix contre 1, elle l'a fixé à 6 %. Ce taux, elle l'a posé comme maximum, dans l'espoir que le gouvernement parviendra facilement, s'il adopte le mode d'émission des bons royaux, à négocier plus avantageusement, attendu que l'escompte sur bonnes valeurs se fait quelquefois aujourd'hui pour des sommes assez considérables à 2 % sur les bourses du pays.

Quant au montant de cette avance que le gouvernement demandait à raison de 5 millions sur 18 millions nécessaires à l'établissement de la 1^{re} partie de la route à construire, la section centrale considérant qu'il y aurait plutôt lieu à majorer cette avance qu'à la diminuer, puisque le capital à employer a été augmenté jusqu'à concurrence de 35,000,000, a pensé qu'il fallait laisser la fixation de cette avance au montant de 5 millions; et elle a, en conséquence, adopté à l'unanimité la rédaction de l'article, avec le seul amendement de la réduction du taux de l'intérêt des bons du trésor à 6 %, y compris tous les frais de commission et de négociation.

Comme l'avance dont il s'agit est spécialement destinée à favoriser l'emprunt, en donnant au public par l'exécution d'une partie des travaux, la garantie de leur exécution et de leurs produits, la section centrale l'a considérée comme une mesure d'autant plus indispensable qu'elle permettra au gouvernement de ne négocier le capital de l'emprunt, que dans les circonstances les plus favorables, c'est-à-dire, lorsque le cours de la dette publique sera le plus élevé.

ART. 4. Relativement à l'article 4 du projet primitif devenu l'article 7 de notre projet, une section avait manifesté le désir que la section centrale examinât avec soin la question de savoir pourquoi l'amortissement du capital emprunté se trouvait retardé jusqu'en 1840 ?

La section centrale a reconnu que ce n'est guère qu'alors que la route entière commencera à devenir réellement productive, puisqu'en admettant son achèvement dans un délai de 3 ans, il faudra encore 2 ou 3 années avant d'en tirer les grands produits qu'on en attend.

De Liverpool à Manchester l'exploitation n'a eu d'abord que quelques voyageurs; bientôt le nombre s'est élevé à 500, puis à 1,000, puis à 1,500, et aujourd'hui il est de 2000 par jour.

C'est par ces motifs que nous vous proposons, Messieurs, de ne commencer le remboursement que 6 années après la levée de chaque partie du capital général, afin de ne jamais constituer l'État dans des avances.

On doit d'ailleurs faire remarquer que les porteurs des obligations lorsqu'ils sont assurés du paiement régulier des intérêts, n'attachent pas une bien grande importance à un remboursement rapproché, vu la difficulté qu'on éprouve souvent de faire des placements avantageux. Toutefois on a pensé qu'il fallait le prescrire comme conforme à l'usage général, comme favorable à l'État par l'extinction graduelle de la dette au moyen d'un revenu spécial, et comme offrant en outre aux souscripteurs, une plus grande garantie contre des événements futurs.

Une autre section avait encore demandé que l'amortissement, au lieu d'être opéré au pair et par tirage au sort, comme l'indique le projet du Ministre, ait lieu par rachat des obligations au cours des bourses du pays; mais votre section centrale n'a pas cru devoir adhérer à cette proposition, parce que ce serait rendre les conditions de l'emprunt moins avantageuses, en obligeant le gouvernement ou la commission *ad hoc* qui le représenterait, à profiter toujours de la baisse des cours, qu'on lui supposerait peut-être l'intention de favoriser, afin de se libérer plus facilement de la dette.

L'amendement dont nous venons de vous entretenir, a donc été rejeté à la majorité de 6 voix contre 1, et l'article 4 devenu l'article 7 du nouveau projet, a été ensuite adopté à l'unanimité avec l'amendement : 1^o d'affecter à l'amortissement, au lieu de la somme annuelle primitivement fixée à 200,000 francs pour 18,000,000, celle de 1 p. c. au moins du capital emprunté, soit 350,000 francs par an;

2° De ne commencer cet amortissement que 6 années après la levée de chaque partie de l'emprunt, afin que le remboursement n'ait jamais lieu que lorsque les routes seront entièrement productives.

Art. 5, 6, 7 et 8. Enfin, Messieurs, les quatre derniers articles du projet du Ministre devenus les articles 8, 9, 10 et 11 du projet de la section centrale, ont été adoptés à l'unanimité, sauf un amendement de rédaction à l'article 5 du projet primitif, où au lieu d'établir que les dépenses annuelles de l'entreprise seront couvertes par les péages, on a cru plus logique d'énoncer que les produits de la route serviront à couvrir les dépenses annuelles.

Résumé des modifications apportées au projet de loi. — Considérations générales.

En résumant les modifications que vos sections désirent à la loi présentée par le gouvernement, par suite de l'examen attentif auquel ce projet a donné lieu, on doit reconnaître avec satisfaction que ces modifications n'ont eu en général pour objet, que d'étendre davantage sur le pays, le bienfait de l'amélioration projetée, et de faciliter l'action administrative nécessaire à son prompt accomplissement.

En effet, les changements apportés à la loi consistent simplement dans la stipulation d'une nouvelle branche à établir au centre de la route vers les frontières méridionales; dans la création d'un emprunt plus considérable pour l'entier établissement des lignes principales du système; enfin, dans l'institution d'une commission directrice, investie de pouvoirs nécessaires pour assurer l'économie, la promptitude et la régularité dans cette opération gouvernementale, mais dont la composition est laissée au pouvoir exécutif, pour ne pas affaiblir le principe de la responsabilité ministérielle.

La nouvelle communication, en traversant nos principaux foyers industriels, mettra nos districts frontières de l'est et du sud en liaison plus intime avec nos ports. Construite d'après le système perfectionné des routes en fer et des transports à vapeur dont l'Angleterre retire déjà tant d'avantages, que les États-Unis d'Amérique ont adopté depuis longtemps, et que les principales nations du continent s'empres- sent également de mettre à exécution, cette communication, dis-je, promet au pays tant et de si nombreuses ressources, qu'il m'est impossible de n'y pas arrêter encore un moment votre attention.

Nous avons dit que le commerce vit de promptitude et d'économie, et que son existence florissante n'est qu'à ce prix au milieu de la concurrence qui existe, et de celle bien plus grande encore qui se prépare; mais il importe d'ajouter que, si les nouvelles communications doivent procurer au négoce les deux éléments vitaux dont il s'agit, elles constitueront aussi pour nos exploitations minérales, agricoles et manufacturières, un des plus puissants moyens de protection dont elles aient jamais joui.

On conçoit, en effet, que si nous parvenons à entrer en concurrence avec les villes anseatiques, la Hollande et la France (et personne ne contestera que ce résultat ne puisse être obtenu par la route en fer), notre commerce maritime prendra bientôt un accroissement considérable, parce que la navigation sur nos ports ne serait plus en raison de notre consommation, mais d'une consommation de 24 millions d'hommes, qui forment la population de la Belgique, des provinces Rhénanes et des pays qui sont entrés dans la confédération commerciale de la Prusse.

Or, c'est cette augmentation de navigation qui constituera le véhicule industriel et agricole le plus puissant, puisque chaque navire pour trouver un fret de sortie, prendra une partie de nos produits et de ceux que l'Allemagne et la France expédieront sur nos entrepôts, qui deviendront ainsi, grâce au transit libre, les principaux bazars de l'Europe.

On cite tous les jours, Messieurs, l'exemple de l'Angleterre; on vante ses institutions commerciales, l'abondance de ses capitaux et surtout le perfectionnement de ses procédés mécaniques; mais on ne fait pas toujours attention que tous ces avantages ne résultent principalement que d'un fait unique, celui de son immense navigation, qui, en parcourant tous les points du globe, déverse partout les produits de son industrie, maintient l'activité de ses fabriques par des écoulements successifs, et n'assigne à son travail d'autres limites que celles du monde.

Là est l'horizon que toutes les combinaisons industrielles et commerciales doivent pouvoir atteindre pour marcher en progrès et être véritablement productives; car on concevra facilement sans qu'il soit besoin de s'appuyer sur des théories d'économie politique, que si ces combinaisons devaient seulement se limiter aux besoins rétrécis de la consommation intérieure, et nommément à une consommation aussi peu importante que celle de la Belgique, elles ne seraient jamais susceptibles d'augmenter de beaucoup les richesses d'une nation.

Les relations faciles et économiques avec l'Allemagne doivent encore nous procurer un autre avantage: c'est qu'en augmentant par la navigation nos moyens d'exportation, elles procureront à nos marchés des approvisionnements plus considérables, rendront les prix des matières premières plus avantageux, et donneront par là à nos industries, non-seulement la faculté de faire les meilleurs assortiments, mais celle aussi de pouvoir lutter avec plus de succès sur les marchés étrangers.

La commission supérieure d'industrie, et avec elle les différentes chambres de commerce du royaume, ont donné des preuves sans réplique de la nécessité de la route, en ce qui concerne le transit vers l'Allemagne, et en démontrant la nationalité du projet sous ce rapport, quelques-unes d'entr'elles ont expliqué pourquoi cette entreprise nationale ne peut être abandonnée à l'intérêt particulier.

Les députations provinciales et les régences des principales villes, dans les avis motivés qu'elles ont adressés au gouvernement, ont unanimement reconnu l'utilité et l'urgence des communications projetées dans leurs résultats spéciaux sur l'industrie locale, et en ont approuvé toutes les bases à une majorité imposante.

Quant aux détails d'art, aux calculs des dépenses et des revenus, ainsi qu'au mode d'exécution, les Mémoires des ingénieurs, auteurs du projet, les considérations ultérieures qu'ils ont données sur les questions d'économie commerciale et politique, ainsi que leur réplique à toutes les objections soulevées par un ancien et habile ingénieur qui a scruté leur travail avec la plus sévère attention, ont reçu toute publicité, et ont généralement été accueillis avec beaucoup de faveur.

Enfin les discussions que la presse belge et étrangère ont ouvertes et soutenues pendant plusieurs mois sur tous les points qui avaient donné matière à contestation, ne peuvent laisser aucun doute ni sur l'urgence de la nouvelle voie, ni sur le choix du tracé, ni sur la préférence d'une route en fer à une navigation, ni sur l'importante question du mode d'exécution par l'État ou par l'intérêt privé, ni enfin sur la nécessité de n'établir que des péages réductibles, à déterminer successivement par la législature d'après les besoins du commerce et les intérêts respectifs des différentes localités.

Tous ces différents écrits ont mérité l'attention de la représentation nationale, et il suffira, je pense, de les rappeler à son souvenir.

Cependant, je réclamerai encore l'attention de la chambre au sujet d'une question qui a été agitée transitoirement dans la section centrale, et qui pourrait se renouveler ici: celle de savoir s'il y a faculté et convenance d'affecter une garantie spéciale à l'emprunt à faire?

Pour ce qui concerne la faculté, il paraît hors de doute que la Belgique la possède entière, les seules clauses souscrites dans des engagements antérieurs faisant

actuellement partie de la dette publique et qui pourraient être supposées contraires à cette opinion, portent à la vérité que le gouvernement assure aux prêteurs toutes les garanties ou privilèges qui ont été ou pourront être accordés pour les autres parties de cette dette; mais il est évident que ces garanties et ces privilèges ne concernent que les revenus généraux de l'État, reposant sur les impositions et les contributions de toute nature, mais nullement sur les revenus d'une entreprise particulière commencée par un fonds particulier.

Indépendamment des principes de droit qu'on pourrait invoquer pour corroborer cette opinion, on peut aussi citer l'exemple du produit des barrières qui est affecté exclusivement, non-seulement à l'entretien des routes, mais encore à la construction de routes nouvelles.

Quant à la convenance d'une hypothèque spéciale en sus de la garantie de l'État, il importe de remarquer que, sans être d'une nécessité absolue, cette hypothèque doit, sans contredit, contribuer efficacement à amener les prêteurs à des conditions moins onéreuses, attendu que, quelle que soit d'ailleurs la solidité du *crédit* de l'État, il est hors de doute qu'un gage effectif permettra d'obtenir les capitaux à un taux d'intérêt d'autant plus raisonnable que la valeur de ce gage sera plus élevée.

Enfin, Messieurs, l'influence de l'emprunt sur le crédit de l'État, ne saurait être que salutaire, puisque loin d'aggraver nos charges actuelles, il est destiné à ouvrir une communication tellement productive, qu'elle ne peut qu'ajouter aux richesses, au bonheur et la gloire de la nation.

Messieurs, en votant sur le projet de loi amendé par la section centrale, et auquel nous avons cru devoir annexer, comme renseignement, trois propositions différentes faites dans vos sections, vous ne perdrez point de vue que la Belgique, sous le rapport du transit commercial, ne peut plus faire la loi à personne; qu'Amsterdam latéralement au Rhin, Bremen latéralement au Weser, Hambourg latéralement à l'Elbe, et la France par le Havre sur Strasbourg, s'occupent des mêmes communications pour nous disputer le commerce de l'Allemagne; que notre industrie a besoin impérieusement de nouveaux débouchés qu'une grande navigation, attirée par le transit, doit spécialement lui procurer; que laisser la Hollande dans la possession des marchés des provinces Rhénanes, c'est peut-être lui donner un motif de reculer les arrangements politiques, et enfin, qu'il serait digne de la nation Belge de donner la première l'exemple d'une entreprise que tous nos voisins imiteront bientôt, et qui, en favorisant les relations et le contact des peuples, est peut-être destinée à exercer la plus heureuse influence sur le maintien de la paix en Europe.

Le président,
RAIKEM.

Le rapporteur,
SMITS.

PROJET DE LOI. X

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER. Il sera établi immédiatement dans le royaume un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord sur Anvers; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France.

ART. 2. L'exécution commencera par les sections de Malines à Anvers, de Malines à Verviers et de Malines à Bruxelles.

ART. 3. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

ART. 4. Ce dernier est autorisé, en conséquence, à faire un emprunt en rentes à 5 %, au capital effectif de 35 millions de francs, somme présumée nécessaire pour exécuter les travaux énoncés à l'article 1^{er}.

ART. 5. Cet emprunt sera fait avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement, et les obligations qui seront créées en conséquence, seront soumises au visa de la cour des Comptes.

ART. 6. En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de 5,000,000 de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor jusqu'à concurrence de cette somme.

Dans ce dernier cas, les bons seront à échéances fixes d'une année au plus et ne dépassant pas un intérêt de 6 %, y compris tous frais de commission et de négociation. Les avances du trésor ou les bons royaux seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 7. Six années après la levée de chaque partie de l'emprunt, il sera affecté à son remboursement une somme annuelle au moins égale à 1 p. c. de cette partie. L'amortissement se fera au pair et par tirage au sort.

Le premier tirage aura lieu dans le courant du mois de janvier de la 6^e année et successivement à la même époque d'année en année jusqu'à l'entier amortissement.

ART. 8. Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

ART. 9. L'État garantit le paiement et l'amortissement de l'emprunt, et il affecte en outre les revenus nets de la route et de ses dépendances comme hypothèque spéciale des porteurs d'obligations.

ART. 10. Les fonds de l'emprunt et les revenus de la route seront versés dans une caisse spéciale.

ART. 11. La surveillance des travaux, l'administration des fonds de l'emprunt et celle des produits de la route seront confiées aux soins d'une commission nommée par le gouvernement, qui l'investira des pouvoirs nécessaires pour remplir le but de sa mission.

ART. 12. Il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

La discussion sur le projet de loi de l'établissement du chemin de fer d'Anvers à Cologne commença à la chambre des représentants le 11 mars 1834.

Avant l'ouverture des débats le Ministre de l'Intérieur déclara que le gouvernement se ralliait à la proposition de la section centrale. Le projet de loi de cette section devenait seul l'objet de la discussion.

MM. Simons et De Ridder assistèrent, en qualité de Commissaires du roi, M. le Ministre de l'Intérieur pour défendre devant les chambres le projet de loi accueilli par le gouvernement.

EXTRAIT DE LA DISCUSSION LÉGISLATIVE.

SÉANCE DU 11 MARS.

M. H. Vilain XIII après avoir fait remarquer que c'est pour la première fois sur le continent qu'une assemblée législative est appelée à pro-

noncer l'exécution d'un de ces vastes chemin de fer dont l'Angleterre seule nous offre le modèle , et que c'est pour la première fois aussi qu'est posée devant cette chambre une des questions les plus difficiles d'économie politique, à savoir : l'exécution de grands travaux publics par voie de concession ou par l'intervention du pouvoir , convient que le chemin de fer pourra être utile aux progrès du commerce, mais il ne peut admettre comme on semble le proclamer, qu'il soit la condition *sine quâ non* de la prospérité du pays. Tout en approuvant la construction d'une route en fer, il ne consentira pas à la laisser confectionner aux frais de l'État.

« Telle est la séduction des choses nouvelles, que tout le monde veut avoir des routes en fer, et ce n'est pas un des moindres embarras de la fâcheuse position que le gouvernement vient de se créer, en se faisant entrepreneur de pareils ouvrages. Le gouvernement voulant les établir aux dépens de la généralité, chacun est convaincu de son droit de réclamer le partage des bénéfices. Chaque province, chaque ville, chaque arrondissement veut arracher à l'Etat un lambeau de route en fer, et dès qu'on mettra la main à l'œuvre, on verra quelle nuée de demandes viendra accabler le pouvoir ; heureux si, en échappant à l'importunité des pétitions, il peut préserver le pays des divisions intestines que son système aura fait surgir au sein des provinces délaissées. Mécontentements qu'il ne devra imputer qu'à sa propre volonté, vu que travaillant à la charge de tous, force lui sera d'exécuter au bénéfice de tous, différent en cela du concessionnaire qui, n'opérant qu'à ses risques et avec son argent, n'a de compte à rendre à personne, s'il choisit telle ou telle direction, et ne doit, tout en faisant du bien à son pays, songer qu'à son profit personnel. »

L'honorable député désire éviter au gouvernement des déficits et des embarras, et il veut que pour se préserver de ces embarras il essaie au préalable de la voie des concessions.

M. Donny : Pour obtenir l'appui du vote de l'honorable député, le chemin de fer doit procurer au commerce maritime de la Belgique le moyen de lutter contre celui des nations voisines, et donner au pays la possibilité de s'affranchir des entraves que la rivalité de la Hollande pourrait lui faire craindre. M. Donny signale les avantages du commerce de transit dont la conséquence est de faire verser dans le pays, par l'étranger, des valeurs qui sans le transit n'y seraient pas arrivées.

« Messieurs, après vous avoir entretenus de quelques-uns des avantages du transit, il me reste à vous dire de quelle manière on peut assurer au pays la jouissance de ce commerce. A cet égard je vous ferai remarquer que le commerce de transit comme tout autre commerce se fixera toujours là où il trouvera les plus grands avantages. Il ne s'agit donc que de procurer à ce commerce des avantages supérieurs à ceux que lui offrent la France et la Hollande.

» Quant à la concurrence avec la France, je pense que nous n'avons pas de motif pour la redouter. D'abord un chemin en fer en France, en suppo-

sant qu'il fût construit en même temps que le nôtre, serait toujours beaucoup plus long que celui-ci; et par conséquent notre chemin en fer présenterait toujours plus d'économie pour le temps, plus d'économie aussi pour les frais. Indépendamment de l'avantage que nous avons à ce titre sur la France, nous avons encore celui d'avoir un système de douanes qui peut se plier facilement aux exigences du transit; tandis que le système des douanes françaises présentera toujours un obstacle invincible à l'établissement de ce commerce. Nous n'avons donc rien à craindre de la concurrence de la France.

» Quant à la Hollande, sa concurrence est plus à redouter; cependant nous possédons des avantages naturels qui ne sont pas à la disposition de la Hollande. Les ports de la Hollande sont obstrués par les glaces pendant une grande partie de l'année; à la vérité, l'un des ports de la Belgique se trouve dans le même cas; mais nous avons un autre port qui est abordable en toute saison. Ainsi, déjà sous ce rapport, le commerce du transit peut trouver en Belgique des avantages qui n'existent pas en Hollande.

» Le port de la Hollande le plus voisin de l'Angleterre en est encore à une distance telle qu'il est impossible de faire le trajet en une journée; il faut nécessairement passer une nuit en mer. Nous avons également en Belgique un port qui est dans ce cas. Mais nous avons un autre port qui est si voisin de l'Angleterre que le trajet se fait en une journée. Or, c'est là un avantage extrêmement grand, surtout pour les voyageurs; et ceux d'entre vous qui ont fait le voyage d'Angleterre conviendront sans doute avec moi que toutes choses égales d'ailleurs, 99 voyageurs sur 100 préféreront le passage par la Belgique, à celui par la Hollande, alors que d'un côté ils font la traversée en un jour, et que de l'autre ils ont une nuit à passer sur mer.

» J'ai dit qu'une autre condition que doit remplir le projet de chemin en fer, pour obtenir mon approbation, était de nous procurer le moyen de nous affranchir des entraves que la rivalité de la Hollande peut nous faire craindre. En effet, je pense que nous avons toujours à redouter de sa part des entraves dans la navigation de l'Escaut, si nous ne trouvons pas moyen d'y opposer quelques barrières. »

L'honorable membre après avoir signalé les résultats fâcheux d'une guerre, même glorieuse, avec la Hollande, se croit fondé à dire :

« Qu'il est de l'intérêt général de ne point chercher, dans la force, des garanties que l'on peut trouver ailleurs; et j'ajoute qu'on peut en trouver ailleurs. Il suffit en effet pour cela de construire une route en fer et de lui donner une direction convenable.

» La Hollande ne songera jamais à entraver la navigation de l'Escaut pour le plaisir mesquin de ruiner quelques particuliers; si elle viole les traités, ce ne sera que pour détruire le commerce de la Belgique entière. Pour empêcher cette violation des traités, ces entraves à la navigation de l'Escaut, il ne s'agit que de faire en sorte que le commerce maritime de la Belgique soit aussi indépendant que possible de cette navigation. Le commerce maritime jouira de cette indépendance, si l'on construit un chemin de fer qui lie le port d'Ostende au port d'Anvers. La conséquence nécessaire de cette construction sera, qu'en cas d'entraves apportées à la navigation de l'Escaut, le commerce de la Belgique ne sera ni entravé ni arrêté. Il prendra seulement la route d'Ostende au lieu de prendre celle de l'Escaut, et les marchan-

dises, en faisant le détour par Ostende, arriveront aussi promptement à Anvers qu'elles y seraient arrivées par l'Escaut. La route construite, l'Escaut sera libre de toute entrave, et le sera pour toujours.

» Messieurs, je me résume en déclarant que je voterai pour la construction d'une route en fer, si elle aboutit au port de la Belgique qui remplit à la fois ces trois conditions : d'être le plus voisin de l'Angleterre, d'être abordable en toute saison, et enfin de pouvoir au besoin remplacer les eaux de l'Escaut. Mais si le chemin de fer devait être sans communication avec ce port, je voterai contre sa construction ; car je considérerais cette construction comme ne présentant aucun des avantages que le pays doit attendre d'une route en fer, telle que le réclame l'intérêt général du pays. »

M. Lardinois parle en faveur de l'exécution du chemin de fer par l'État.

M. de Puydt : « Je me bornerai pour le moment à la question d'utilité absolue ou relative d'un système nouveau de communications.

» L'emploi des ornières en fer dans un établissement particulier, entre plusieurs établissements appartenant à une même exploitation, ou seulement pour arriver d'un lieu de production vers les communications publiques suivies par le commerce en général, a fait faire à l'industrie anglaise un pas extraordinaire, en diminuant les frais de transport à la source même de la fabrication en abrégant le temps. Sous ce point de vue il y a progrès.

» L'application des ornières en fer à de grandes communications de ville à ville, lorsque ces villes sont rapprochées, lorsqu'elles ont comme Liverpool et Manchester une immense population et une industrie active ; lorsque l'un produit et que l'autre consomme, on expédie à la consommation éloignée par la mer ou toute autre grande voie de transports c'est également un progrès, dont le succès est constaté, au moins pour le cas particulier que j'ai cité.

» Mais l'application des ornières en fer à de très-grandes communications, non plus de ville à ville, mais à travers le territoire entier de plusieurs provinces de différents royaumes, peut-elle être aussi considérée comme un progrès ? C'est là une tout autre question, sur laquelle la spéculation seule ne peut pas prononcer ; il faut y joindre l'expérience. Or ici, d'après tous les calculs que l'on établit, la spéculation dit oui et l'expérience se tait. Je n'oserais donc prononcer d'une manière décisive, et je ne puis voir dans la proposition qu'un grand essai qui ne doit être tenté qu'avec la prudence la plus circonspecte.

» Ce projet se présente sous deux aspects :

» Comme communication indispensable pour enlever à la Hollande le transit ;

» Comme perfectionnement utile à introduire en Belgique dans l'intérêt de l'industrie indigène.

» Il est évident que de prime abord on n'a eu qu'un seul but, le transit vers l'Allemagne. Il est évident aussi que ce transit n'a plus paru ensuite offrir une importance capable de justifier une entreprise aussi colossale, et que ses produits ne pourraient couvrir les dépenses de construction. »

L'honorable député rappelle le projet présenté en 1832 dans lequel le tracé se dirigeait par la Campine sur Visé et se portait de là sur Aix-la-Chapelle. Ce projet était moins dispendieux que celui que l'on a présenté depuis, et cependant le gouvernement y a renoncé.

Mais comme c'est à cause du manque de produits présumés que le gouvernement l'a abandonné, il a voulu par une direction nouvelle trouver dans des transports auxiliaires un moyen de suppléer le déficit ; c'est évidemment décliner le motif primitivement allégué.

M. de Puydt établit des calculs pour prouver que les prix de transport par le chemin de fer, d'Anvers jusqu'à la frontière, et par le roulage de la frontière jusqu'à Cologne seraient plus élevés que les prix du transport de Rotterdam à Cologne par bateaux à vapeur ou par la navigation à voile.

Le transit d'Anvers à Cologne se borne à 16,000 tonneaux d'une part, et en supposant que les marchandises expédiées par l'intermédiaire de Rotterdam, d'autre part, fussent être comprises dans le compte, la totalité des expéditions n'irait qu'à 30,000 tonneaux. Quant aux retours, on ne porte que 9,500 tonneaux, d'où le mouvement entre le Rhin et Anvers ne s'élève qu'à 40,000 tonneaux.

Un transit qui ne comporte qu'un mouvement de 40,000 tonneaux de marchandises ne serait dans aucun cas suffisant pour motiver une construction spéciale d'une dépense aussi considérable.

L'honorable député passant à la seconde considération, continue ainsi qu'il suit :

« Un chemin de fer unique, suivant le tracé proposé, détruirait l'équilibre qui maintient les différentes branches de l'industrie belge ; tandis qu'un système général, un réseau composé des communications principales et de première nécessité, d'après le développement actuel de nos établissements d'exploitation, placerait tout d'un coup l'industrie belge, sans nuire aux rapports de concurrence mutuelle, à un degré très-élevé dans l'échelle des perfectionnements, et lui imprimerait une activité d'autant plus grande que ces perfectionnements lui auraient mérité plus de faveur à l'étranger. »

D'après M. de Puydt, le gouvernement aurait dû créer des communications par voies ferrées entre les localités mêmes où la population laborieuse opère, où la production a lieu ; c'est à dire dans les différents cantons houilliers, dans le pays des mines et de la forgerie.

Cette vue s'étendrait à tous les cantons où une industrie principale nécessite des transports dont les frais influent sur la valeur des produits ; et ces différents systèmes particuliers de routes se rattachant ensuite à une branche principale seraient mis en communication avec l'une ou l'autre ligne de navigation, telles que la Meuse, la Sambre et l'Escaut, ou même avec un ou plusieurs chemins de fer qui couperaient transversalement tous les bassins.

« Il parait rationnel de travailler au perfectionnement de l'industrie à sa source, avant de s'occuper sur une aussi grande échelle d'un nouveau moyen d'écoulement. Que fait cependant ici le gouvernement ? Précisément l'inverse. — Il propose de construire une grande voie pour l'exportation, avant d'avoir pourvu au moyen d'augmenter la valeur des produits, par conséquent, avant d'avoir rendu l'exportation possible ; car ce n'est pas la facilité seule des voies de transport qui assure la vente au dehors, c'est l'excellence et le

bas prix des matières fabriquées ; donc il faut immédiatement pourvoir à ce qui peut donner à ces matières les qualités qui leur manquent encore.....

» Dans l'état où sont nos communications, elles constituent un système de routes, canaux et rivières canalisées tellement coordonné, que de leur ensemble résulte un équilibre de frais de transport, qui maintient plus ou moins la balance entre les moyens de production des divers centres d'industrie du pays ; équilibre dont la conservation est nécessaire aux spéculations du commerce et qui en garantit les bénéfices.

» Les changements partiels qui peuvent survenir dans ce système, par l'établissement de routes nouvelles, par des canaux ou par la canalisation de rivières, ne rompent jamais entièrement cet équilibre, et ne peuvent causer aucune perturbation générale. Ce danger serait dans tous les cas d'autant moins à craindre, que les travaux de cette nature s'exécuteraient par l'industrie à laquelle ils devraient profiter.

» La contrée où un nouveau canal s'ouvrirait de la sorte, serait dans le cas d'un établissement qui fait des dépenses extraordinaires pour perfectionner ses procédés, et qui par le succès qu'il obtient entraîne un établissement rival à suivre son exemple.

» Mais si l'on suppose, qu'au sein d'un pays ainsi favorisé d'un système de communication dont les progrès et les améliorations croissent avec les besoins en maintenant par la force des choses l'ordre général établi, la juste proportion des bénéfices de tous, il s'élève tout-à-coup une compagnie puissante, une compagnie usant d'un privilège absolu, qui n'a pas de concurrents à redouter et qui imagine de changer entièrement le système des transports dans une moitié seulement du pays à l'exclusion de l'autre moitié, il est clair que voilà l'équilibre rompu, et qu'une partie des industriels, violemment lésés dans leurs intérêts, sont placés entre le danger de voir chômer leurs établissements et la nécessité de faire des dépenses ruineuses.

» Mais, ce qui pouvant n'être qu'une spéculation particulière, est cependant un mal sans remède dans l'hypothèse citée, devient bien autrement extraordinaire si l'on suppose qu'au lieu d'une compagnie particulière, c'est le gouvernement même du pays qui se constitue entrepreneur de travaux publics pour bouleverser de la sorte l'économie des communications existantes, et ce même fait devient odieux, si ce gouvernement se sert du crédit public et des fonds de l'État pour exécuter, aux dépens de tous, ces travaux qui ne doivent profiter qu'à quelques-uns et ruiner les autres.

» Dans mon opinion la proposition du gouvernement présente un caractère d'iniquité si révoltant par sa forme, que les considérations politiques les plus graves ne pourront jamais la justifier. »

L'honorable orateur dit que la province du Hainaut doit éprouver de grandes pertes par suite de la construction du chemin de fer, qui permettra aux établissements houilliers de Liège d'approvisionner à meilleur marché les points de consommation desservis jusqu'à présent par les houillères du Hainaut.

« Après l'établissement du chemin de fer, on suppose que la proportion changera et que Liège devant alors, sur la même quantité totale, fournir 186,000 tonneaux, la différence sera en perte pour le Hainaut. Mais il y a ici, Messieurs, une singulière erreur, commise volontairement sans doute pour ne pas trop effrayer la partie intéressée ; c'est que si les consommateurs

doivent trouver un avantage à prendre leur charbon à Liège pour une partie de leur consommation respective, ils trouveront bien plus d'avantages encore à prendre à Liège la totalité de leur approvisionnement. Ce ne sera donc pas de 90,000 tonneaux que le Hainaut se trouvera en déficit, mais de toute la quantité qui s'exporte actuellement de cette province dans la direction dont il s'agit.

» Or, ce qui est vrai pour le produit des houillères s'appliquant à tous autres produits industriels, le tort fait au Hainaut me semble suffisamment prouvé. »

SÉANCE DU 12 MARS.

M. De Foere : « Quand un pays fait des dépenses, et surtout des dépenses énormes, en travaux publics, la première question qu'il se pose est celle de savoir quels seront les revenus et les avantages qui compenseront ces dépenses.

» Je comprends dans les termes de revenus et d'avantages, non-seulement le produit net des péages que nous obtiendrons sur la route en fer, mais même par l'emploi de nos capitaux, de nos matières premières, par l'emploi d'une foule de bras; et c'est dans ce sens, le plus favorable aux partisans des chemins en fer, que je considère ces revenus. La question ainsi posée, je me suis demandé : à qui ce chemin de fer profitera, alors que le pays en ferait toutes les dépenses? Je suis arrivé à cette inévitable solution que le commerce étranger seul en recueillera les principaux avantages, à moins qu'Anvers, et pour parler plus exactement, à moins que quelques maisons de commission d'Anvers ne doivent être considérées comme la Belgique tout entière. De l'aveu des partisans du chemin de fer, il a particulièrement pour but le transit des marchandises étrangères; ce serait donc des dépenses que vous feriez pour ouvrir une communication, non pour l'écoulement de vos propres produits agricoles et manufacturés, mais, en grande partie, pour faciliter le transit des produits étrangers. Il nous manque deux éléments indispensables pour que le chemin de fer profite à nous dans la proportion des dépenses que sa construction, son entretien, ses machines et son administration entraîneront : ce sont des colonies, et une marine marchande; des colonies qui produisent les objets de consommation demandés par l'Allemagne, et une marine marchande qui transporterait ces produits de nos colonies à Anvers et à Ostende, pour les faire transiter de là en Allemagne.

» Vous ne pouvez donc faire transiter vos propres produits coloniaux; vous n'en avez pas : mais quand vous en auriez, vous n'avez pas de marine marchande pour les transporter dans vos ports; et cette marine demanderait un quart de siècle pour être établie.

» On objectera que les navires étrangers, après s'être déchargés de leurs marchandises destinées au transit, prendront chargement dans notre pays, et que nos produits se trouveront ainsi exportés.

» C'est entretenir une illusion. Déjà vous avez pu vous en convaincre, en jetant les yeux sur le mouvement mensuel dans les ports d'Anvers et d'Ostende. Les navires étrangers n'exporteront ni plus ni moins de produits nationaux qu'ils n'en exportent maintenant. La plupart des navires partent sur lest ou vont prendre charge ailleurs que chez nous, et les autres navires

n'exportent que les produits indispensables à la consommation de leurs propres pays, soit parce qu'ils ne cultivent pas ces produits, soit qu'ils ne cultivent pas dans la proportion de leur consommation. Vous verrez par le mouvement de nos ports que les navires étrangers n'exportent que nos écorces, nos lins, et quelques autres produits agricoles et manufacturés en petit nombre : or, avec ou sans le chemin de fer vous exporterez toujours ces produits dans la même proportion dans laquelle le besoin s'en fera sentir en pays étranger, ou dans la proportion dans laquelle vous pourrez les faire exporter eu égard aux prix et aux qualités des marchandises étrangères.

» Ce n'est donc pas au chemin de fer que vous devrez l'exportation de ces produits.

» Vous n'appréciez donc pas, me dira-t-on encore, le commerce de transit que nous attirerons par notre voie de communication avec l'Allemagne ?

» Le commerce de transit est considéré par toutes les nations commerciales comme un commerce accessoire à leur commerce actif et direct. Je ne pense pas qu'il puisse entrer dans le calcul d'aucune nation qui s'entend aux affaires commerciales, de faire des dépenses énormes pour fournir aux nations étrangères le moyen de faire écouler leurs produits. C'est ici seulement qu'une conception aussi extravagante a trouvé des partisans. Remarquez, Messieurs, que le commerce de transit, chez les autres nations, se rattache à leur commerce maritime et au commerce des produits de leurs colonies.

» Ces nations font transiter leurs produits coloniaux, importés d'abord en partie dans la mère-patrie, et destinés ultérieurement à la consommation étrangère. Il est vrai qu'elles s'emparent, tant qu'elles peuvent, du transit étranger; mais c'est toujours par les mêmes voies de communication déjà établies, et sans entrer dans des dépenses énormes pour en construire de nouvelles.»

M. Beckaert. Après avoir parlé de l'utilité du chemin de fer et de la nécessité de le prolonger de Malines à Ostende, l'honorable représentant continue en ces termes :

« Je passe au mode d'exécution, et c'est, me semble-t-il, le point le plus susceptible de rencontrer une divergence d'opinion dans cette enceinte.

» Pour établir ma conviction, je me fais cette question bien naturelle et bien simple : Quel est le mode qui offre à la fois le plus d'avantages et le plus de garanties aux exigences commerciales ? Et je n'hésite point à me prononcer en faveur de l'exécution par l'État. Cette grande entreprise étant conçue dans le bien-être public, l'avenir de nos industries lui étant en partie subordonné, il serait par trop imprudent de l'abandonner à la merci de l'intérêt privé. Destinée à compter parmi les principaux éléments de la prospérité nationale, cette route ne saurait être soumise, sans danger, à d'autre influence qu'à celle du gouvernement.

» Elle doit demeurer l'inaliénable propriété de l'État, non-seulement afin de la faire fructifier au profit de la généralité, mais encore parce que les bienfaits que la nation a droit d'en attendre ne sauraient se réaliser qu'au moyen de tarifs sagement combinés, et qui puissent, à toute époque, être modifiés suivant les circonstances et les besoins du commerce.

» La concession, soit à perpétuité, soit même temporaire par cela seul qu'elle lierait l'avenir, entraînerait, quant aux questions vitales, les plus

graves inconvénients. Elle porterait obstacle au développement du commerce. Elle froisserait à la fois tous nos intérêts matériels. Ainsi, le but ne serait pas atteint. Le chemin en fer ne remplirait pas ses destinées. Il importe donc impérieusement de rejeter le principe, afin de n'en point subir les funestes conséquences. Ne nous laissons point séduire par des propositions qui, favorables en apparence, ne seraient en effet que nuisibles au bien public.

» Songeons bien que lorsque le mal se ferait sentir, il ne serait plus temps d'y remédier, qu'une fois engagés dans la voie de la concession, il nous serait impossible de revenir sur nos pas; car ne nous y trompons point, quelles que fussent les réserves ou conditions que la prudence nous porterait à stipuler en faveur de la modification que devrait subir le péage dans tel ou tel cas donné, j'ose le dire, toutes nos prévisions seront mises en défaut, d'interminables contestations s'élèveront sans cesse et la réduction ne s'obtiendra pas. »

M. Beckaert a pleine confiance dans le talent et le dévouement des ingénieurs des ponts et chaussées. Il estime que les travaux faits par eux pour compte du gouvernement seraient exécutés avec autant d'ordre et d'économie que les travaux par entreprise.

« En France et en Angleterre les entrepreneurs ont le merveilleux talent de savoir calculer et ils n'entreprennent rien qu'avec un bénéfice assuré.

» Mais par exception à la règle générale, les entrepreneurs en Belgique seraient-ils plus modérés, et partant, se contenteraient-ils d'un bénéfice moins élevé? Je laisse aux faits le soin de répondre. J'ai sous les yeux une soumission en concession à perpétuité, pour l'établissement d'une route en fer, d'Anvers à Bruxelles. MM. les concessionnaires auront le monopole du transport dans toute l'étendue de la concession, et prélèveront par tonneau un péage de 8 fr. 50 c., que pour certaines marchandises, ils seraient autorisés à étendre progressivement jusqu'à 16 fr. Et veuillez le remarquer, Messieurs, d'après le projet des ingénieurs du gouvernement, on ne payerait pour toute espèce de marchandise que 2 fr. 75 c.

» Chacun de nous se rappelle aussi à quelles conditions l'ancien gouvernement parvint à obtenir le rachat de la concession du canal de Pommerœuil à Antoing. Il dut payer au concessionnaire l'énorme bénéfice d'un million de florins, et rembourser les avances, qui furent évaluées à 2,300,000 florins, et il eut encore à s'applaudir du sacrifice, le marché était favorable. Le taux du péage fut réduit de moitié en faveur du commerce, et le produit suffit encore au service des intérêts. Voilà des faits que je livre sans commentaire à votre méditation; je dirai seulement qu'il importe, dans l'intérêt public, de mettre à profit les leçons d'une expérience qui a coûté si cher au pays.

» Mais disent les défenseurs de l'entreprise, si vous ne voulez point d'une concession à perpétuité vous pouvez accorder une concession temporaire; elle sera sous tous les rapports avantageuse au pays. Vous établirez vos conditions de manière à garantir les intérêts commerciaux. L'État n'aura point de levée de fonds à faire et à l'expiration du contrat, il entrera en possession d'une propriété productive qui ne lui aura rien coûté; mais Messieurs, cet argument spécieux ne saurait éblouir qu'un instant; il tombe

à la première réflexion. Je le demande à tout homme sensé et de bonne foi, le spéculateur n'aura-t-il pas aussi une mise de fonds à faire, et des intérêts à payer ? Incontestablement oui ; n'étant mu que par l'intérêt, fera-t-il l'entreprise pour ne rien gagner ? Évidemment non.

» Eh bien dépenses, intérêts, bénéfice, tout sera donc soigneusement calculé, et certes sur une échelle de large proportion, et toute cette somme devant nécessairement être couverte avant la fin de la concession, il est évident que le taux du tarif sera calculé sur la durée du contrat. Si le terme en est rapproché, le péage sera tel que le chemin en fer ne sera plus un bienfait. Un terme éloigné fera naître les plus vives inquiétudes, par la raison, que pendant ce long avenir, le commerce sera sans garantie contre les éventualités, puisqu'il n'aura point le Gouvernement pour appui. La concession temporaire, nous devons la rejeter, parce qu'ainsi que la concession à perpétuité, devant comprimer l'élan de l'industrie, elle serait loin de répondre à l'idée si généreuse, si libérale qui a présidé à la conception de la route en fer. L'exécution par l'État, au contraire, inspirera une entière confiance. Les exigences commerciales seront complètement satisfaites, et sous le rapport de la protection qui leur est acquise et sous celui du péage qui sera mobile et modéré. »

M. Desmet donnerait la préférence aux canaux sur les chemin de fer, mais il ne s'opposerait pas à laisser exécuter ces chemins par voie de concession.

M. Hélias d'Huddeghem pense qu'il faudrait suspendre toute décision jusqu'après les expériences tentées maintenant avec les voitures à vapeur sur les routes ordinaires. Toutefois il ne serait pas éloigné d'accorder la concession du chemin de fer à des compagnies ; il verrait avec plaisir que l'esprit d'association se propageât en Belgique. Son vote sera donc négatif sur le projet de loi.

M. Davignon parle en faveur de l'exécution du chemin par l'État :

« L'utilité de la nouvelle route étant bien démontrée, on arrive naturellement au mode d'exécution.

» Le cas présent (on ne doit pas le perdre de vue), diffère absolument de tout ce qui existe chez nos voisins ; on ne peut traiter la chose par analogie de position. Ce n'est pas ici l'intérêt d'une, ni même de quelques localités, c'est l'intérêt de tout le pays mis en question ; c'est une ligne de communication générale qu'il s'agit de créer. Cette ligne doit rester entière, elle est indivisible, une partie se rattache essentiellement à l'autre.

» Un chemin de fer qui, en unissant la mer au Rhin embrassera toutes les communications du royaume, doit être un monument national. Il ne peut, il ne doit pas être l'œuvre de l'intérêt privé. Si la centralisation peut avoir des effets utiles, c'est surtout lorsqu'il s'agit de grands travaux pour l'exécution desquels il faut une volonté ferme, un plan d'avance, une impulsion unitaire. Dans cette question, la première chose à considérer est le besoin de nous affranchir de la dépendance de la Hollande. Le mode et les moyens d'exécution de la route doivent y être subordonnés.

» Cet événement doit exercer une grande influence sur la question de la

libre navigation de l'Escaut qui se traite à Londres. Nous associons à notre cause l'Angleterre, la Prusse, toute l'Allemagne, qui auront alors un intérêt direct et puissant au maintien de cette libre communication ; le passage par les eaux intérieures perdra de son importance pour la Hollande même, qui sera réduite à n'y voir qu'un objet d'intérêt secondaire.

» L'arrangement de nos affaires politiques ne peut enfin qu'en recevoir une salubre impulsion.

» Ce n'est pas non plus sans motif que l'on considère cet établissement comme un puissant auxiliaire dans nos négociations commerciales avec la France.

» Le mode de concession particulière n'assurerait pas aux intérêts industriels du royaume tous les avantages qu'ils doivent attendre des communications nouvelles. Si même les conditions de la concession, sans intervention de l'État, étaient assez modérées pour satisfaire rigoureusement aux besoins actuels, elles ne présenteraient pas assez de garantie pour les exigences futures de notre commerce.

» Les concessionnaires établissent leurs conditions sur les probabilités les plus défavorables. Ils comptent sur la possibilité de découvertes nouvelles ou d'améliorations qui pourraient survenir dans les voies de communication, de là une fixation de péages, qui fait que l'entreprise n'atteint pas complètement le but proposé, tandis que l'État est engagé pour un temps plus ou moins long, peut-être même à perpétuité ; si donc le gouvernement ne peut se soustraire aux chances les plus désavantageuses, mieux vaut adopter le mode qui n'exclut pas celle de la bonne fortune, et qui ne l'expose pas, comme cela a déjà eu lieu, à la nécessité de faire de grands sacrifices pour obtenir la résiliation d'un contrat dont les effets sont de porter à l'intérêt général un préjudice personnel qui se renouvelle et s'augmente tous les jours. »

M. Dumortier demande que le Ministre de l'Intérieur réponde aux questions qu'il lui a adressées dans une séance précédente ainsi que M. de Puydt, questions qui lui paraissent dominer toute la discussion (1).

(1) *Questions adressées à M. le Ministre de l'Intérieur, par M. Dumortier.*

Je demande des explications sur les points suivants :

1^o Le gouvernement prend-il l'engagement que dans les conférences diplomatiques les droits de la Belgique seront conservés intacts, tant sur la navigation des eaux intérieures avec le tarif de Mayence, que sur la liberté de l'Escaut sans droits ni entraves ?

2^o Le gouvernement peut-il donner l'assurance que le gouvernement prussien ôtera le droit de transit sur les marchandises qui parcourront le chemin en fer ?

3^o Quelles assurances a-t-on que le gouvernement prussien continuera sur son territoire le chemin d'Anvers à Cologne ?

R. C. DUMORTIER.

Questions adressées à M. le Ministre de l'Intérieur, par M. de Puydt.

Le gouvernement prussien ayant autorisé des compagnies concessionnaires à exécuter des chemins de fer de Cologne vers Amsterdam, et de Cologne vers la Belgique, le gouvernement belge connaît-il le maximum des tarifs de ces concessions ?

2^o Les compagnies exécutantes dont il s'agit, étant soumises aux conditions existantes pour les routes publiques, le gouvernement belge connaît-il ces conditions ?

3^o Enfin, le gouvernement belge a-t-il quelques garanties que la Prusse n'établira pas sur les routes en fer une taxe quelconque qui neutraliserait l'effet des sacrifices que, dans l'intérêt du transit, on demande aujourd'hui à la Belgique ?

Bruxelles, le 11 mars 1834.

A. DE PUYDT.

Le Ministre de l'Intérieur ne croit pas que ces questions dominent la discussion ; il les considère comme de simples objections auxquelles il répondra dans le cours de la discussion :

« Dans tous les cas, dit-il, le gouvernement aurait une fin de non-recevoir à opposer à ces questions. Il pourrait dire que la route en fer doit être construite, alors même qu'elle ne serait pas continuée en un pays voisin. Le gouvernement n'a compté dans son évaluation que le mouvement actuel du commerce et de l'industrie. C'est à ces calculs qu'il faudrait se rapporter ; il faudrait établir qu'ils sont exagérés, qu'ils sont inexacts, alors on ne nous verrait pas garder le silence, mais tant qu'on se bornera à des attaques générales, tant qu'on viendra répéter sans preuve que le gouvernement veut gréver le pays d'une charge de 50, 60, 100 millions, sans établir que les devis sont inexacts, qu'il y a exagération en plus dans les recettes présumées, exagération en moins dans les dépenses, nous considérerons ces objections vagues comme à peu près indignes d'une réponse sérieuse ; mais nous déclarons à l'avance que nous sommes prêts à répondre à tout ce qui pourrait être dit pour contester l'exactitude des calculs des ingénieurs.....

» On a cru voir dans la présentation d'un projet de loi qui a pour but de lier l'Océan au Rhin, de réunir les quatre principaux centres d'activité intellectuelle et matérielle du pays, qui distinguera la Belgique entre toutes les nations de l'Europe, on a cru voir dans ce projet un misérable calcul d'amour-propre ; on n'a pas craint de rabaisser la question à d'aussi mesquines proportions.

» Si on a voulu dire que le gouvernement tenait à honneur d'attacher son nom à cette entreprise, le gouvernement est trop franc pour ne pas répondre *oui*. Oui, le gouvernement tient à honneur de rattacher à son administration cette entreprise nationale, c'est un honneur, qu'il met au-dessus de bien d'autres, de doter le pays d'un aussi grand bienfait. Mais, Messieurs, le gouvernement est aussi trop vrai pour ne pas déclarer que la première idée de ce projet ne lui appartient pas.

» Le gouvernement provisoire, à qui on doit un grand nombre de bonnes choses, dès les premiers temps de son institution s'est occupé d'un pareil projet ; il est à regretter que l'état dans lequel était à cette époque le trésor public ne lui ait pas permis de l'exécuter par lui-même. Les ministères qui ont succédé à celui du gouvernement provisoire se sont aussi, je le présume, occupés de ce projet. Le ministère laborieux de l'honorable M. de Theux, avait préparé un projet ; je renouvelle le regret que j'exprimai alors qu'il n'ait pas été donné suite à ce projet.....

» *On a compris, Messieurs, que si la révolution belge voulait se recommander aux yeux de l'Europe, elle ne devait pas se borner à opérer un grand fait politique et moral ; qu'il ne suffisait pas pour justifier son origine qu'elle eût donné au pays la constitution la plus libérale, mais que son œuvre devait être complétée par un fait matériel de la même portée. Ce fait, Messieurs, ce sera la construction d'une route en fer ; cette entreprise sera aux intérêts matériels du pays, ce qu'est notre constitution à ses intérêts moraux.* Nous le demandons : l'intérêt de tel ou tel arrondissement qui criera bien fort, ôtera-t-il au projet ce caractère de haute utilité nationale que chacun est obligé en âme et conscience de lui reconnaître ?

» A l'intérieur, la route en fer est destinée à réunir Liège, Bruxelles, Anvers et Gand, ces grands foyers d'intelligence et d'industrie qu'il serait dangereux de voir divisés et constitués en centres indépendants. A l'extérieur elle est destinée à rattacher à la Belgique des nations voisines qui ne connaissent de nous, il faut le dire, que des discussions parlementaires sans résultat. Il faut que l'Europe apprenne que les chambres belges savent faire autre chose que discuter, qu'elles savent agir à l'occasion et concourir avec le gouvernement aux travaux d'utilité publique.

» Messieurs, on ne niera pas les avantages de la route en fer, mais on dira : « la route ne serait pas moins utile si elle était exécutée par voie de concession. » On dira : « laissez le champ libre à l'intérêt privé qui fera mieux et plus vite. » L'intérêt privé, dans mon opinion, ne fera ni mieux ni plus vite, il ne fera pas ; et j'en aurais pour garant l'insistance même de ceux qui recommandent les concessions alors qu'ils ne veulent en aucune façon de la route en fer.....

» J'ai dit que l'intérêt privé ne ferait pas la route en fer. J'ai quelques raisons de le penser. Le gouvernement, depuis qu'une loi l'y a autorisé, a mis en adjudication la concession des péages sur un assez grand nombre de routes. Elles étaient vivement réclamées ; il s'agissait de communications d'une, de deux ou de trois lieues. Aucun adjudicataire ne s'est présenté. Si alors qu'il s'agissait d'entreprises peu considérables exigeant peu de capitaux, l'intérêt privé ne s'est pas éveillé, s'éveillera-t-il davantage lorsqu'il s'agira d'une vaste entreprise dans laquelle devront s'engager de grands capitaux.

» On revient toujours sur ce que le gouvernement veut grever le pays d'un impôt énorme.....

» Mais, Messieurs, le gouvernement ne demande pas un sou aux contribuables, l'exécution du chemin de fer n'exige pas une nouvelle levée d'impôt, le gouvernement est convaincu que la route se suffira à elle-même et qu'elle présentera même un excédant de produits ; il pense que la route présentera assez de garanties aux prêteurs, pour attirer les capitaux sans charges nouvelles pour l'État.....

» On signale le bon marché auquel cette communication pourra effectuer les transports, et on prétend qu'elle tuera les routes du Hainaut. Ce n'est donc pas une si mauvaise spéculation ; on lui donnera donc la préférence, elle produira donc quelque chose, puisqu'on craint que cette route ne ruine celles des autres localités. C'est par le bas prix des transports qu'elle obtiendra cette préférence. Je vous demande si une route qui transporterait à bas prix une grande quantité de marchandises peut être considérée comme une mauvaise entreprise pour le pays ; je vous demande si on peut considérer comme dépensé en pure perte, l'argent employé à la construction d'une route au moyen de laquelle les produits de notre agriculture et de notre industrie pourraient être transportés plus vite et à plus bas prix.

» Il y aurait préjudice pour les intérêts du pays, pour le commerce, l'industrie et l'agriculture si la construction de cette route était livrée à l'intérêt particulier ; chacun de vous peut s'en apercevoir facilement. Le gouvernement pourra transporter à très-bas prix, l'intérêt privé ne le fera pas, il s'inquiétera fort peu des intérêts de telle ou telle province, il cherchera à exploiter la route de toutes les manières. Pour ce qui regarde le Hainaut en particulier, je demande ce qu'il gagnerait à voir faire la route par conces-

sion. Voici ce qu'il gagnerait : si j'étais concessionnaire je ne serais pas obligé de considérer l'intérêt général, je chercherais à faire produire le plus d'argent possible à mon entreprise ; je saurais que le charbon de Liège, et en parlant des charbons de Liège, je cite un des mille exemples que peut présenter la question, car ce n'est pas le charbon qui fait la base du projet, je saurais, dis-je, que le charbon de Liège a la concurrence des charbons de Mons à redouter, je commencerais par transporter à très bas prix ou même gratis les charbons de Liège à Anvers, sauf, quand j'aurais tué sur le marché d'Anvers et de Bruxelles la concurrence du Hainaut, à rétablir mon droit sur le charbon de Liège. Le Hainaut aurait beau crier qu'on le ruine, le concessionnaire le laisserait crier et dirait : périsse le Hainaut plutôt que mes écus.

» Le gouvernement ne peut faire un pareil raisonnement. Il a déclaré d'abord que chaque année le tarif des péages serait soumis à la législature. C'est alors que les différents intérêts du pays pourront se faire entendre, c'est alors que la chambre sera appelée à établir les tarifs, de manière qu'une localité importante ne soit pas préjudiciée tandis qu'une autre serait favorisée outre mesure ; c'est alors que la législature pourra examiner s'il n'y a pas lieu de faire encore pour la province du Hainaut ce qu'on a déjà fait dans diverses circonstances, sans que le commerce de Liège soit venu jeter les hauts cris. »

M. De Puydt : « Les observations qui viennent d'être faites sur mes questions soumises hier à la chambre, prouvent que M. le Ministre n'en a pas compris la portée.

» Ces questions sont fondamentales pour la discussion, la chambre ne peut en juger autrement.

» En effet, de quoi s'agit-il ? de transporter des marchandises d'Anvers à Cologne, à un prix qui détruit la concurrence hollandaise.

» Or, comment peut-on apprécier la dépense de ces transports, si l'on ne connaît pas les charges qui peuvent peser sur eux.

» C'est ici une affaire de chiffre, tous les raisonnements politiques n'y font rien. Jusqu'à la frontière prussienne rien n'est plus facile que d'apprécier les dépenses de transports quand une fois la route sera faite et son matériel établi. Mais au-delà de cette frontière, non. Le Ministre qui ne peut nous donner l'assurance que le gouvernement prussien n'imposera pas une taxe à charge des transports ; le Ministre qui ne connaît pas le maximum du péage de la société concessionnaire prussienne, n'a donc aucun des éléments les plus indispensables pour le calcul. »

SÉANCE DU 13 MARS.

M. Gendebien insiste pour que le gouvernement réponde aux questions présentées par MM. Dumortier et de Puydt ; l'honorable membre appuie les réclamations du Hainaut contre le projet.

Le Ministre de l'Intérieur, pour faire cesser l'incident qui interrompt les débats, répond aux questions posées. Il lui paraît évident que la Prusse est tout aussi intéressée que la Belgique à ne pas grever le transit chez elle ; quand nous aurons, dit-il, amené l'Escaut et l'Océan à la porte de la Prusse, elle ne pourra se refuser à profiter des avantages que nous lui of-

frirons. La Prusse sera aussi libérale que la Belgique relativement au tarif sur la route en fer.

Le ministre ajoute que la construction de la route en fer d'Ostende à Cologne n'apportera aucun changement aux négociations relatives aux eaux intérieures et même pour la route de Sittard.

M. *Brixhe* parle contre le projet.

M. *Hye-Hoys* vote en faveur du projet, mais en insistant pour le prolongement de la route vers Ostende.

SÉANCE DU 14.

M. *De Puydt* : « J'aborderai pour le moment les objections produites à diverses reprises contre les concessions.

» On suppose que des concessionnaires ne cherchent jamais qu'à obtenir de grands bénéfices aux dépens du commerce par des péages élevés et nuisibles aux progrès.

» Je crois qu'il est facile de prouver que cet argument n'est d'aucune force, ou plutôt je pense qu'on peut le rétorquer contre ceux qui s'en font une arme.

» D'abord, je ne puis voir dans la prospérité croissante des recettes d'une concession que la conséquence de l'activité des transports, et non la preuve d'un péage trop élevé, comme on s'efforce de le faire croire. Des produits considérables avec un péage modéré, c'est chose très-ordinaire, *parce que*, là où le système de concession existe, l'industrie des compagnies exécutantes ne s'exerce que sur les communications utiles; *parce que* les communications utiles sont toujours suivies avec d'autant plus d'activité, que la concession offre plus d'avantages et s'occupe plus soigneusement des perfectionnements et des facilités profitables au commerce; *parce que* le commerce qui profite, contribue nécessairement à accroître les bénéfices du concessionnaire, dans la proportion des bienfaits que la route lui procure. Or, je le demande, est-il un gain plus légitimement acquis que celui-là ?

» C'est ainsi qu'il faut expliquer le taux élevé auquel sont parvenues les actions de certains canaux d'Angleterre.

» Le cours des actions est le thermomètre de l'utilité de ces canaux, et ce que l'on voudrait faire passer pour un résultat de l'avidité des concessionnaires, pour un effet désastreux du système de concession en Angleterre, est tout simplement la mesure de la prospérité acquise à l'industrie à l'aide des perfectionnements dans les moyens de transports, prospérité qui rejailit sur ceux qui ont consacré leur fortune aux travaux.

» Rien ne fait d'ailleurs plus complètement justice des vains raisonnements dont sont remplis les Mémoires publiés, que le simple exposé des faits.

» En Angleterre, il n'y a pas d'autres moyens d'exécution de travaux publics que l'industrie particulière et les concessions de péage. Quand le gouvernement fait des ouvrages aux frais du trésor, ce n'est que dans des cas très-rares et par *exception*. Depuis $\frac{3}{4}$ de siècle, on fait usage des concessions, et depuis quarante années surtout les canaux se sont multipliés à un tel point que leur longueur développée est de près de 1,200 lieues.

» Chaque ligne de navigation nouvelle a eu pour premier effet d'activer la

production en améliorant la condition du consommateur, en augmentant ce qu'un ingénieur français a judicieusement appelé *l'étendue du marché*; et l'effet, réagissant sur la cause, a rendu ensuite nécessaires des communications plus parfaites encore.

» C'est ainsi que deux lignes de navigation établies entre Liverpool et Manchester ayant accru considérablement l'importance commerciale de ces villes, les canaux devinrent bientôt insuffisants pour le mouvement alternatif des matières premières et des produits, et l'on conçut la pensée de créer un troisième moyen de communication, qui est le chemin de fer à deux voies, aujourd'hui en concurrence avec les canaux.

» Mais il ne faut pas confondre les causes. Ce n'est pas par esprit de rivalité, ce n'est nullement pour affranchir le commerce de charges onéreuses, ce n'est pas pour remplacer les canaux que le chemin de fer a été construit, c'est pour aider à l'écoulement de la surabondance des produits de l'industrie; et tandis que ce chemin est aussi fréquenté que possible, les deux premières communications n'en ont pas moins une navigation continue et prospère, et telle est en général la progression de cette prospérité, que l'on se dispose à ajouter une troisième voie au chemin de fer.

» Je ne veux pas, au reste, Messieurs, mettre en parallèle les canaux et les chemins de fer; j'expose ces faits pour en venir à cette observation que jamais, en Angleterre, la hauteur des péages n'a fait l'objet d'aucune plainte; que les péages n'ont jamais influé désavantageusement sur le prix des transports; que jamais le prétendu inconvénient des péages n'a fait recourir à d'autres moyens de transport, mais que les routes, canaux et chemins de fer se sont succédés et multipliés avec l'accroissement des besoins; et c'est en Angleterre qu'un économiste justement célèbre a posé cette sage maxime : « Faire payer les chemins, les ponts, les canaux, avec le commerce même » qui se fait par eux, est le moyen le plus équitable de pourvoir à la construction et à l'entretien des ouvrages. »

» La hausse des actions d'un canal, ou, en d'autres termes, la prospérité de sa navigation résulte donc de l'accroissement de la prospérité industrielle et commerciale que le canal a créée dans le pays qu'il traverse.

» Les actions au pair, quand le canal s'ouvre, n'augmentent de valeur que progressivement et par l'effet du canal même agissant sur l'industrie locale; la cote des actions est alors la mesure du progrès.

» Ainsi, là où la présence d'un agent nouveau tend à doubler ou tripler le mouvement commercial, il y a utilité.

» Le crédit qu'acquièrent les actions étant la manifestation de cette utilité, il est peu logique, par conséquent, de prendre cette manifestation à contre-sens, et d'en induire, comme on le fait, des conclusions contraires à la vérité.

» On a parlé de monopole, mais c'est évidemment un abus de mots.

» Il y a monopole quand on s'empare d'un commerce existant et indispensable, pour l'exercer par privilège à l'exclusion de toute concurrence.

» Il n'y a point monopole si, à l'aide d'une industrie quelconque, on crée une prospérité commerciale qui n'existait pas et qu'on se paie sur cette prospérité.

» D'après la manière de voir de nos adversaires, tout commerce qui s'étend devient donc un monopole.

» La prospérité du commerce maritime, celle des opérations d'une ville comme Anvers, par exemple, seraient des monopoles d'autant plus funestes, que l'usage des denrées coloniales s'étendrait davantage.

» L'introduction dans le pays d'une branche d'industrie nouvelle, ou celle d'un perfectionnement serait également des monopoles, par cette raison que la généralité des consommateurs leur ayant donné crédit, ces industries auraient enrichi leurs inventeurs.

» A ce prix le *statu quo* industriel doit être une marque de prospérité, et le développement commercial une calamité.

» Il m'est impossible d'interpréter autrement le singulier reproche fait au crédit des canaux.

.

» J'en reviens aux objections contre les péages qu'on voudrait anéantir.

» Renoncer à la faculté d'établir des péages, c'est se priver d'un moyen d'industrie qui emploie activement grand nombre de capitaux ; c'est supprimer un des agents de la force productive d'un pays, l'association des facultés.

» Toute prospérité commerciale nouvelle s'élève toujours aux dépens d'une ou plusieurs spéculations antérieures ; faut-il donc, dans l'intérêt de ce qui existe, empêcher ce qui n'existe pas encore, par ce motif qu'un établissement nouveau déploie plus de ressources que les anciens et produit plus ? C'est faire la guerre aux progrès.

» Un des premiers préceptes de l'économie politique, c'est que l'augmentation d'utilité est une production de richesses.

» Le commerce réduit à sa plus simple expression n'est réellement pas autre chose que le transport des marchandises d'un point à un autre ; or, comme un tonneau de houille a plus d'utilité et par conséquent plus de valeur à Anvers qu'à Charleroy ou à Liège, si un concessionnaire construit une route qui facilite le transport de ce tonneau de houille, il se trouvera être l'agent d'une production de richesses.

» Ce concessionnaire ne vit aux dépens ni du producteur ni du consommateur entre lesquels il s'est placé ; il vit sur une valeur réelle ajoutée à la valeur primitive des denrées que, par son industrie, il a mises à la portée d'un plus grand nombre de consommateurs. Quand ce concessionnaire a établi une communication où il n'y en avait pas, quand il a amélioré une communication ancienne, évidemment il a augmenté l'utilité des matières qui se transportaient antérieurement ; il a en outre créé des valeurs nouvelles en procurant à d'autres produits une faculté de servir qu'ils n'avaient pas. Ces différentes valeurs sont toutes une production de richesses. La part qui en revient à l'industriel est, dans ce cas, prélevée par le péage.

» Une concession de péage n'est donc jamais acquise aux dépens du présent, puisqu'elle-même ne peut exister que dans le cas d'une création de valeurs nouvelles à venir. Elle augmente l'action des capitaux déjà appliqués, elle en crée de nouveaux et les répand par la division en un plus grand nombre de mains ; car l'accumulation d'une partie des nouvelles valeurs entre les mains de l'association n'est jamais que momentanée.

» Que peut opposer le gouvernement à ce qui précède ? rien qu'un sophisme : le gouvernement raisonne dans la supposition que le concessionnaire s'enrichit de ce que d'autres perdent ; ce que je viens de dire prouve l'erreur.

» Maintenant, supprimer le péage dans le but de détruire une concurrence étrangère, c'est tarir une source de richesses pour en favoriser une autre. Si c'est dans un cas particulier que l'on veut prendre cette mesure, il faut la justifier par un calcul et non par des raisonnements; ici les chiffres seuls sont des arguments convenables. Si c'est une mesure générale, ainsi qu'on le proclame, il n'y a plus là qu'une théorie que je n'hésite pas à condamner.

» N'est-il pas surprenant que l'on mette autant de persistance à prouver qu'il faut empêcher les compagnies de faire des bénéfices? C'est méconnaître les principes d'économie sociale.

» Il ne peut y avoir d'industrie que quand il y a chance de bénéfice et chance illimitée. C'est là ce qui donne de l'activité à l'intelligence humaine, c'est le principe créateur du mouvement commercial.

» Si toute source de gain était limitée au point de réduire le produit d'un travail quelconque à un intérêt invariable et minime, les sources d'industrie se tariraient.

» Il s'agit ici de faire naître une industrie nouvelle, et d'accroître par conséquent le bien-être du pays; il y aurait contre-sens à vouloir le résultat et à détruire le principe.

» Les bénéfices élevés deviennent, entre les mains de l'industriel actif, des moyens de développer le travail qui les a procurés, et comme il n'y a de grands bénéfices que là où il y a intelligence et activité, il est clair que les gains même excessifs doivent être favorisés par tout gouvernement sage, puisque ces gains, conséquences naturelles de progrès profitables à la généralité, deviennent à leur tour une source nouvelle de travail.

» Ainsi donc plus le gain s'élève, plus le travail profite au travail, plus l'industrie s'accroît, s'étend et répand au loin sa prospérité.

» Enfin quand des concessionnaires obtiennent un intérêt de 10 et 15 p. c. pour une dépense de 100 millions, par exemple, c'est qu'ils ont contribué à augmenter le capital industriel et agricole de 100 et 200 autres millions.

» Je citerai ici un passage du Mémoire de M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées.

« Quand l'argent, dit-il, n'est pas attiré par l'exemple du gain, il est lourd, pesant, oisif, renfermé, et reste inerte comme la matière la plus grossière; mais sitôt que la spéculation le réclame, que les gains se montrent, il résonne, se remue, devient léger et prêt à se porter partout où les chances heureuses l'appellent: c'est alors qu'il devient, comme l'a dit un habile financier, liquide, et ce n'est que sous cette forme, que la chaleur de la spéculation lui donne, qu'il est propre à tout créer en coulant à travers des milliers de mains, pour être au plus tôt repompé et reporté au sommet de ces sources industrielles.

» Si le gouvernement, moins obsédé de l'idée d'exécuter lui-même, eût laissé faire le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles, qu'une compagnie a demandé, cette société aurait ramassé, peut-être avec quelque difficulté, d'abord les quatre millions et demi que réclame son exécution. Mais supposons que le chemin donnât quelques dividendes, aussitôt les fonds se fussent élancés vers l'exécution des chemins de fer: ceux de Liège et Gand seraient déjà entrepris.

» C'est l'allure de notre époque: méconnaître cette marche de l'esprit spéculatif du siècle, c'est ne rien vouloir. »

» En définitive, le gouvernement de quelque pays que ce soit a-t-il jamais tenté d'arrêter l'essor d'un industriel, sous prétexte que son travail est trop productif? est-il jamais tombé dans la pensée des économistes de croire que le succès d'un entrepreneur soit un mal, et que quand l'intérêt d'un capital augmente, c'est que l'opération dans laquelle on le place est manqué?

» Telle est cependant la conséquence qu'on doit tirer des accusations portées contre la concession, et des mesures par lesquelles on tente de la repousser.

» Une autre objection dont on a fait usage est celle-ci : les concessions accordées en Belgique n'ont pas fait naître l'esprit d'association ; à peine a-t-on vu dans quelques contrées rares se former des sociétés, etc.

» La réponse est toute simple. Les actes auxquels on donne mal à propos le nom de concessions n'en sont pas. Ces actes appartiennent à un système mixte qui ne pouvait inspirer aucune confiance, par cela même que le gouvernement y conservait une action directe, qui exclut toute liberté. Le gouvernement imposant ses projets, imposant des conditions onéreuses, imposant une surveillance tracassière, réduisait par là ce qu'il voulait bien appeler des concessionnaires à n'être que des entrepreneurs ordinaires ; et en dernier lieu, au mépris de toute espèce de droits et de titres, le gouvernement modifiait les tarifs de sa seule autorité. Qu'on ne parle donc plus de ces exemples, ils sont entièrement hors de la question. J'y vois des erreurs et des fautes qu'il faut se hâter de réparer.

» Ce n'est donc pas nous combattre que de faire ressortir les vices d'un état de choses que nous répudions nous-mêmes. »

M. *Constantin Rodenbach* appuie le projet et parle en faveur de la prolongation du chemin de fer jusqu'à Ostende.

M. *Doignon* pense, que l'établissement des chemins de fer serait prématuré, qu'il convient d'attendre que l'on soit fixé sur l'emploi des voitures à vapeur, et termine ainsi :

« A l'égard du mode d'exécution des travaux, je partage l'opinion qu'un gouvernement est incapable d'exécuter une semblable entreprise. Un gouvernement ne peut être ni fabricant, ni constructeur, tout cela est du domaine de l'industrie privée. Si des particuliers s'enrichissent par ce moyen, tant mieux pour le pays ; ce serait un malheur au contraire si le gouvernement s'enrichissait aux dépens et au détriment du peuple.

» Il résulte du système ministériel que le gouvernement aurait le monopole des intérêts matériels de tout le royaume. Nous ne devons souffrir qu'en aucun cas le gouvernement monopolise soit qu'il s'agisse des intérêts matériels soit qu'il s'agisse des intérêts moraux. Je voterai donc contre le projet tel qu'il est présenté. Je ferai de plus la proposition formelle qu'il soit fait une enquête dans tout le royaume, sur la convenance et l'utilité d'établir des chemins de fer dans tout le pays. »

M. *Smits, rapporteur*, répond aux objections de M. de Foere sur la question du transit. Il cite les villes anséatiques qui sont arrivées à un haut point de prospérité, parce qu'elles ont fait du transit la base de leur système commercial.

« Ce transit, dit l'honorable membre, qui est le commerce véritable, parce qu'il facilite en même temps l'écoulement des produits nationaux, est devenu pour le monde commercial une nécessité non moins grande que l'indépendance politique pour le monde moral, ne saurait s'établir chez nous en présence de la concurrence qui existe, sans une excessive promptitude et une grande somme d'économies ; car vous ne perdrez point de vue, que si déjà la lutte est devenue pour nous impossible dans l'état actuel des choses, elle le serait bien moins encore, si les villes anséatiques, la Hollande et la France perfectionnaient leurs moyens de communication comme elles en ont le projet.

» Si donc, comme nous le croyons, le transit libre doit être la pierre angulaire de cet édifice commercial, industriel et maritime, vous comprendrez, Messieurs, qu'il serait illusoire dans l'état actuel de nos communications, et qu'il faut, de toute nécessité pour pouvoir l'établir avec efficacité, une communication nouvelle vers l'Allemagne et la France, d'après le système le plus perfectionné, afin de nous constituer l'intermédiaire de l'un ou l'autre de ces États, non-seulement pour l'envoi des matières premières dont elles peuvent avoir besoin, mais encore pour opérer l'exportation de leurs produits.

» Pour mieux faire comprendre cette haute nécessité commerciale, industrielle et agricole, il est nécessaire de reporter votre attention à notre situation de 1829. A cette époque, Messieurs, le port d'Anvers seul, avait une importation de 150 à 160 mille tonneaux, ou 160 millions de livres métriques représentant une valeur d'environ 47 millions. De ces 160 millions 50 à 60 millions, et non pas 30 millions, comme on l'a dit, s'expédiaient en transit, en transit véritable sur l'Allemagne, et je défie l'honorable M. de Puydt de prouver le contraire, tandis qu'une autre partie se réexportait ou allait trouver un débouché en Hollande même. Toute proportion gardée, l'Allemagne était la source-mère de la prospérité mercantile du pays.

» Eh bien ! Messieurs, à cette époque les différents États qui composent ce pays, étaient divisés de système ; la partie de la population que la Belgique et la Hollande alimentaient était restreinte ; nous ne jouissions pas de l'avantage du transit libre ; Brême et Hambourg étaient devenus des concurrents redoutables ; et cependant c'était principalement à notre commerce avec les provinces rhénanes et les pays riverains du Rhin que nous devions attribuer le mouvement ascendant de la navigation, et conséquemment de nos exportations industrielles et agricoles.

» Quene serait-ce donc pas aujourd'hui, Messieurs, si nous pouvions arriver sur les marchés du Rhin avec plus d'économie et plus de vitesse que nos rivaux ? Car veuillez ne pas perdre de vue que depuis notre régénération politique, l'Allemagne a donné un grand exemple à l'Europe ; qu'elle seule a osé réaliser la grande théorie des économistes sur la liberté illimitée du commerce ; qu'elle n'a point examiné si l'un État était plus avancé que l'autre dans la vie des économies et des perfectionnements industriels, mais qu'elle a eu en vue en démolissant les barrières dans le cercle entier de la confédération, de lier ses différents peuples par l'intérêt commun du bien-être matériel des liens politiques.

» Ne pensez toutefois pas, Messieurs, que je veuille dès à présent conseiller un pareil système ; dans des questions aussi graves il ne faut rien donner au hasard ; il faut au contraire attendre les leçons de l'expérience, et il est

d'ailleurs des considérations d'un autre ordre que les gouvernements ne sauraient pas perdre de vue. Ce que j'ai voulu vous démontrer, Messieurs, c'est que la confédération commerciale de l'Allemagne a actuellement aggloméré dans un système commercial identique, une population de 26,000,000 d'âmes, et que c'est cette population sextuple de la nôtre, qui nous convie d'ouvrir de nouvelles relations avec elle, et qui nous crie tous les jours : Belges, éveillez-vous, profitez de votre heureuse position ; établissez une voie aussi économique et plus rapide que celle de vos voisins, et bientôt nos entrepôts deviendront, plus même que par le passé, le récipient de votre commerce et de votre industrie, et les vôtres deviendront les bazars où tous les peuples maritimes viendront opérer leurs échanges. »

L'orateur s'occupant ensuite du tracé s'exprime ainsi :

« Mais, a dit l'honorable M. De Puydt, en reportant le tracé de Diest et Tongres, sur Louvain et Liège; en ôtant à la route son isolement on a manqué le but primitivement avoué, on a détruit l'équilibre existant. Le but avoué, Messieurs, n'est pas seulement le transit vers l'Allemagne, mais aussi la facilité des communications intérieures et le rapprochement, comme on l'a déjà dit, des différents centres d'industrie et de communication. D'ailleurs les charbonnages de Liège seraient-ils moins arrivés à Anvers et sur les marchés des Flandres, si la route eût été dirigée sur Visé! Évidemment non; seulement ils auraient dû faire un détour de quelques minutes, et le détour ne compensait pas les désavantages de tracer la communication sous les murs de la forteresse de Maestricht.

» Pour détruire l'équilibre il faut que l'équilibre existe. Or, il n'existe point actuellement; le bassin industriel de la Meuse ne peut entrer en concurrence avec les bassins houillers du Hainaut, et il est donc juste de l'appeler aux mêmes avantages, sous les conditions qu'il est d'ailleurs réservé à la législature d'établir annuellement, par le règlement des péages suivant l'intérêt des différentes localités.

» C'est encore là un bienfait du mode de construction directe par l'État, qui vous est proposé, non point comme système général et exclusif, mais au contraire comme une exception applicable seulement aux constructions d'intérêt général; exception sanctionnée en quelque sorte par le Code civil lui-même qui place les fleuves et rivières et toutes les grandes communications du royaume dans la catégorie des dépendances du domaine public.

» Or, il est incontestable que le chemin de fer projeté doit être considéré comme un prolongement de la mer et que comme tel il ne peut entrer dans le domaine particulier.

» Cette vérité est si palpable qu'il semblerait inutile de la développer; cependant on insiste, l'on dit : si l'État fait la route, vous détruisez l'esprit d'association en Belgique; mais, Messieurs, il paraît qu'une conclusion inverse serait plus rationnelle : car en construisant par l'État une grande route commerciale et nationale, et qui produira des revenus considérables, on éveillera par l'espoir d'un gain semblable, l'esprit d'association qui n'existe pas aujourd'hui, pour les routes partielles qui ne sont point d'intérêt général, et qu'on doit même abandonner à l'industrie particulière.

» C'est là la véritable pensée des économistes; car, quand ils ont dit que l'intervention du gouvernement dans les matières de commerce et d'industrie

était plus nuisible qu'utile, ils ont voulu dire seulement que le gouvernement ne devait se faire ni marchand, ni fabricant, ni armateur ; or, tel n'est point le cas ; mais c'est l'inverse qu'on vous propose, puisqu'il s'agit de conserver à l'État la grande communication, dans le but précisément de vivifier toutes les branches du commerce, de l'industrie et de la marine. »

SÉANCE DU 15.

M. De Ridder, commissaire du roi, répond à diverses objections de détail soulevées par les adversaires du projet.

M. Legrelle : « En faisant exception de nos grains et de nos écorées, aucune matière de nos produits, soit minérale, agricole ou manufacturée, ne peut s'exporter par des chargements entiers ; même les différents objets de nos produits ne peuvent exclusivement composer un chargement complet, avec l'espoir d'une réalisation prompte et favorable dans aucun port du monde : tout pays minéral ou industriel qui n'a que cette seule ressource d'exportation, ne peut lutter contre les avantages de ceux qui reçoivent dans leurs ports un grand nombre de navires destinés à y prendre toutes sortes de marchandises, et de les transporter dans tous les pays du monde.

» Le seul moyen d'écouler avantageusement nos propres produits est celui de créer dans nos ports des entrepôts de toutes les productions de la terre, d'attirer vers la Belgique le grand commerce d'échange de toutes espèces de marchandises, de manière que les navires qui se rendent dans nos ports, puissent être certains de vendre avantageusement leurs cargaisons, et de rencontrer en échange un chargement complet composé en partie de marchandises étrangères, et en partie de marchandises indigènes convenables pour le pays auquel le navire est destiné.

» C'est là, Messieurs, le vrai, le seul moyen d'assurer à nos industriels, aux exploiters de nos minéraux un débouché certain de leurs productions ; ce sera créer en même temps une source de consommation pour les produits de notre sol, et faire renaitre l'espoir de relever notre navigation et notre construction navale.

» La vérité de ce système est si palpable qu'il serait surabondant de le développer davantage ; il s'en suit que l'étendue de notre commerce maritime sera le principe fondamental de la prospérité de toutes les branches de l'industrie nationale.

» De là découle naturellement la conséquence qu'il est du devoir du gouvernement de porter la plus vive sollicitude au commerce, de lui consacrer tous les moyens de protection, et de lui procurer tout le développement dont il est susceptible.

» Pour parvenir à ce but, il faut :

» 1° Une navigation entièrement libre vers nos ports pour les vaisseaux de toutes les nations.

» 2° Des entrepôts spacieux, où toutes espèces de marchandises pourront entrer, séjourner et sortir sans aucune surveillance à l'intérieur, et sans devoir payer aucun droit au gouvernement pour séjour ou passage sur le territoire.

» 3° Un chemin en fer, qui communique de l'Océan au Rhin et sur lequel les droits de barrière ne dépasseront pas les frais d'entretien.

» Et 4° Le transit libre et exempt de tous droits par le chemin de fer entre le Rhin et la mer.

» Des dispositions vitales jointes à quelques mesures secondaires sont capables de porter le commerce de la Belgique au plus haut degré de splendeur et de faire promptement rivaliser nos ports avec ceux de la Hollande, de Hambourg et de Brème.

» C'est peut-être ici le moment de faire remarquer à la chambre que plusieurs orateurs n'ont tenu aucun compte du changement, pourtant si remarquable, survenu dans le système des douanes allemandes; ils semblent n'avoir aucune connaissance des modifications que la nouvelle fédération mercantile entraîne, tant sous le rapport des relations commerciales des différents États allemands fédérés entre eux, que sous celui de leurs rapports avec les pays étrangers et particulièrement avec le nôtre. »

Après avoir traité la question sous ce point de vue, l'orateur expose que le chemin de fer présente une nécessité politique; qu'il formera une communication libre et indépendante avec l'Allemagne; que, devenant l'intermédiaire entre l'Angleterre et l'Allemagne, il délivrera ce dernier pays de la sujétion à la Hollande, qui exerce depuis tant d'années le monopole de la navigation rhénane;

Que cette nouvelle route sera un passage sûr, accéléré et économique, qui attirera un grand nombre de voyageurs;

Qu'elle rendra la navigation par les eaux intérieures de la Hollande moins nécessaire, et diminuera ainsi l'intérêt qu'a la Hollande à la reconnaissance finale de la liberté de l'Escaut, et à la conclusion d'un traité définitif;

Que cette route modifiera la résistance du gouvernement français à admettre les produits belges;

Que de fertiles contrées se verront dotées de moyens de transport qui leur manquent, ce qui laisse presque sans valeur les produits de leur sol;

Que le pays entier s'enrichira de l'accroissement de nos relations avec l'étranger et du bénéfice du passage de ses marchandises et de ses voyageurs sur notre territoire;

Qu'il en résultera une immense progression commerciale dans nos rapports avec les pays voisins;

Que la prospérité et l'accroissement du commerce et de l'industrie résultent du nombre et du bon état des communications;

Que le nouveau chemin va ouvrir une source abondante de travail à notre population ouvrière;

Que les principales villes du royaume ne seront plus séparées que par une distance de quelques heures;

Que ce rapprochement sensible sera le moyen le plus efficace de faire disparaître les intérêts de province et l'esprit étroit de localité, qui exercent trop souvent une fatale influence sur nos discussions parlementaires;

Que, joignant pour ainsi dire toutes nos villes entre elles, il n'en fera plus à la longue qu'une seule ville; que Bruxelles sera bientôt aussi près de Malines que telle partie de Bruxelles l'est maintenant de la partie opposée;

Que des habitations sans nombre vont s'élever comme par enchantement sur les deux côtés de la nouvelle route, et qu'elles répandront sur nos campagnes un degré d'aisance et de civilisation inconnues jusqu'à ce jour;

Que le département de la guerre y trouvera une grande facilité et une

extrême promptitude pour le transport des soldats, de l'artillerie et pour le matériel de l'armée ; que cette promptitude même donnera un sensible accroissement à nos forces militaires, et qu'il ôtera à la Hollande l'immense avantage qu'elle a sur nous, de pouvoir transporter presque en un seul jour ses armées d'un point à l'autre du royaume, au moyen de ses bateaux à vapeur.

Enfin, qu'en suivant le système, si juste, si consolant et si moral du savant Say, nous augmenterons nos produits par l'échange de nos produits, et que de cette augmentation de richesses résultera progressivement une augmentation de population et de bien-être pour toutes les classes de la société.

Mais ce sera particulièrement sur le pauvre que s'étendra le bienfait dont nous allons doter la Belgique : l'homme riche trouve dans son superflu de quoi se donner toutes les aisances de la vie ; celui qui manque de ressources personnelles jouit principalement de tous les avantages que le pays procure à la généralité de ses habitants. Et quoi de plus équitable, de plus libéral, de plus grand, que de faire contribuer l'aisance à une diminution sensible de souffrances et de misère !

M. *Jullien*, pense qu'il ne faut construire la route que lorsque le gouvernement aura la garantie qu'elle sera prolongée sur le territoire prussien. L'orateur continue ainsi :

« Il s'élève maintenant une question de haute gravité. Le travail sera-t-il exécuté en régie ou par concession ? C'est là la question qui paraît devoir dominer toute la discussion. Je l'aborderai aussi.

» C'est aux faits que je m'attache ; car, comme l'a dit je ne sais quel homme d'État de nos jours, la puissance des faits est la seule puissance en crédit. Il est impossible d'aller contre les faits, et ces faits vous ont été démontrés par M. De Puydt : c'est presque un axiôme maintenant, que toutes les fois qu'un gouvernement veut travailler lui-même, il exécute chèrement, il entretient mal, il est volé.

» La raison en est simple. C'est que le gouvernement ne peut pas avoir l'esprit de propriété, comme le particulier ; ce qu'il fait ne peut être surveillé que par des agents et souvent par des Employés subalternes. Or, à combien de dangers n'est-il pas exposé ! que de corruption n'a-t-il pas à craindre ! Faut-il aller si loin pour en trouver des exemples ? Je vais rappeler ce qui s'est passé, il y a quelques années, sous l'ancien gouvernement, à l'occasion des fortifications de Mons, Ypres et Ostende. Vous savez quelles sommes énormes y ont été dépensées. C'est le gouvernement qui avait fait faire ces fortifications par ses ingénieurs. Ce sont eux qui ont fait exécuter les travaux par leurs entrepreneurs.

» Il s'est trouvé dans le corps d'ailleurs très respectable du génie, des hommes corrompus qui ont fait avec les entrepreneurs des bénéfices scandaleux ; des millions ont été volés. Mais qu'en est-il arrivé ? Les fortifications d'Ypres, Mons et Ostende se sont écroulées, vous l'entendez, se sont écroulées, et cet écroulement a mis à découvert toute la friponnerie de ceux qui avaient travaillé. C'est ainsi qu'on s'est aperçu que les entrepreneurs du gouvernement, porteurs de certificats de capacité, qui s'étaient obligés à fournir de la maçonnerie pleine, de la maçonnerie solide, n'avaient fait qu'un simple revêtement en maçonnerie et avaient rempli l'intérieur avec des décombres, du sable et jusqu'à des débris des ustensiles qui avaient servi aux travaux. »

M. Nothomb : « Messieurs, je me serais abstenu de prendre part à cette discussion dont la partie pratique est si étrangère à mes études habituelles, si plusieurs orateurs n'avaient fait ressortir un côté politique, sur lequel il m'est permis de fixer un moment mes regards ; les courtes réflexions que je viens vous présenter, ne me paraissent pas déplacées dans cet examen préliminaire qui embrasse la question dans toute sa généralité.

» Citoyen d'une province exclue du grand mouvement commercial de la Belgique, je suis à l'abri de rivalités locales ; cette position me permet d'être impartial, mais non indifférent : comme député belge j'ai voix dans ce débat, et il m'importe personnellement de justifier le vote que je me propose de donner.

» Plusieurs orateurs vous ont décrit la situation relative de la Belgique et de la Hollande : les uns vous ont représenté l'infériorité commerciale de la Belgique par rapport à la Hollande, comme inhérente à la nature des choses, et ils ont conclu que la réalisation du plan qui nous est soumis ne la ferait point cesser ; d'autres ont regardé cette infériorité commerciale comme due principalement, peut-être exclusivement, à la fermeture de l'Escaut, et le droit public moderne nous ayant garanti la liberté de ce fleuve, ils ont considéré le projet qui nous occupe comme superflu.

» Je crois, Messieurs, que les causes de l'infériorité commerciale de la Belgique ne consistaient pas uniquement dans la fermeture de l'Escaut, que ces causes ne sont peut-être pas indestructibles.

» La Hollande a l'avantage d'occuper les embouchures de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin ; la Belgique est traversée par les deux premiers de ces fleuves ; elle a, en quelque sorte, l'aspect du troisième.

» La Belgique se trouve dans la même position que l'Allemagne, dont le plus beau fleuve a l'embouchure en Hollande.

» Un vaste empire, doté de l'embouchure d'un seul fleuve, a déjà de belles conditions commerciales ; donner à un peuple, sur moins de trente lieues de côtes, les embouchures de trois fleuves, c'est lui assurer une supériorité naturelle marquée.

» Maitresse des embouchures de trois fleuves, la Hollande a pu faire la loi à l'Allemagne comme à la Belgique ; elle a pu fermer aux riverains de ces fleuves l'accès de la mer du Nord.

» La nature ne donne point aux peuples des positions toutes faites ; lorsque la position est avantageuse, on ne la conserve pas sans sacrifices. Venise ne s'est maintenue dans les lagunes de l'Adriatique qu'en faisant de grands travaux ; la Hollande elle-même a dû, en dépensant des millions, se retrancher derrière ses digues, pour ne pas disparaître dans la mer, avec les trois beaux fleuves dont elle est gardienne. Lorsque la position est désavantageuse, il faut la corriger : tâche énorme imposée aux peuples qui veulent être, qui aspirent à une existence politique et commerciale.

» C'est ce que nos pères avaient compris ; ils s'étaient dit : Nous ne pouvons détourner le Rhin, la Meuse, et l'Escaut, leur creuser d'autres lits, en placer l'embouchure sur nos côtes ; mais nous pouvons établir un canal du Rhin à Anvers, d'Anvers à Ostende : par ces deux canaux combinés, nous nous procurerons une communication directe de la mer du Nord avec l'Allemagne ; nous nous ferons par l'art une position analogue à celle que la Hollande doit à la nature.

» Nos pères avaient encore compris que pour lutter contre la Hollande, maîtresse de nombreuses colonies, il fallait procurer à leur marine marchande des débouchés du même genre : de là le projet de formation d'une compagnie des Indes.

» Telles étaient dans leur ensemble les mesures qui devaient relever la Belgique de la déchéance commerciale ; mesures dont la Hollande a, par la force des armes et par la direction qu'elle sut donner au droit public, empêché l'exécution. L'Escaut était resté fermé à la suite du mémorable siège de 1585 ; ce n'était point assez : le canal d'Anvers vers l'Allemagne commencé en 1627, celui d'Ostende à Anvers projeté en 1695, furent rendus impossibles par l'incertitude des limites dans les Flandres, par l'occupation de Venloo et des environs, par les menaces de guerre de la Hollande. On sait quel a été le sort de la compagnie des Indes projetée en 1721.

» On m'arrêtera peut-être pour me poser une question que les circonstances où nous sommes rendent très-délicate ; on me demandera si je pense que les anciens Pays-Bas autrichiens auraient pu se créer une existence commerciale en établissant un canal d'Ostende au Rhin, l'Escaut restant d'ailleurs fermé. J'ai lu plusieurs écrits publiés dans les années 1786 et 1787 sur cette question, et je n'hésite point à répondre affirmativement, en me hâtant d'ajouter, pour prévenir toute fâcheuse induction, que cette existence commerciale eût été moins belle, moins complète que celle que donne l'ouverture de l'Escaut. J'ajouterai encore qu'à l'époque dont je parle on faisait déjà la remarque que l'établissement d'une communication directe des côtes de la Flandre vers l'Allemagne rendrait la Hollande presque sans intérêt dans le maintien de la fermeture de l'Escaut, et garantirait la liberté de ce fleuve, s'il venait à être rendu au commerce.

» La question de l'Escaut avait fait naître entre le Brabant et les Flandres une funeste rivalité ; les Flandres ont longtemps cru que la prospérité d'Ostende dépendait de la fermeture de l'Escaut, c'est-à-dire, de la ruine d'Anvers. Il existe un opuscule remarquable, intitulé : *Lettre d'un Zélandais à un Brabançon*, publié en 1787, où l'on cherche à démontrer que si le gouvernement central était assez fort pour résister à des exigences locales, il pourrait obtenir l'ouverture de l'Escaut au profit d'Anvers et du Brabant. Pour ne rien cacher, je dirai encore que les craintes des Flandres étaient telles, que les tentatives de Joseph II pour affranchir l'Escaut n'ont point été partout appréciées et appuyées comme elles devaient l'être. Cette rivalité ne s'est point reproduite de nos jours ; le souvenir même des anciens différends est pour ainsi dire éteint, et il faut en féliciter le pays. Nous comprenons aujourd'hui qu'Anvers et Ostende peuvent co-exister commercialement ; la communication qui fera entrer Ostende dans le système de transit direct avec l'Allemagne, rendra la fermeture de l'Escaut inutile, et assurera de la sorte à Anvers la liberté de ce fleuve ; Anvers a intérêt à obtenir comme garantie contre la Hollande ce qu'Ostende demande comme avantage direct.

» Vous voulez donc, dit-on, rendre l'Escaut inutile, c'est-à-dire, nous préparer à voir ce fleuve de nouveau fermé, ou imposé d'un droit énorme ? Singulière objection, en vérité ; car, s'il est un moyen de rendre l'Escaut libre, de nous affranchir de la nécessité d'en appeler sans cesse à l'intervention diplomatique, d'obtenir, en un mot, de nous garantir l'interprétation

la plus favorable de l'art. 9 du traité du 15 novembre, c'est de rendre la Hollande sans intérêt dans la question.

» C'est donc, ajoute-t-on, pour rendre inutile la navigation des eaux intérieures, c'est-à-dire, pour y renoncer. Messieurs, le texte du traité du 15 novembre est formel; la navigation des eaux intérieures est assujettie aux droits très-élevés du tarif de Mayence, tarif dont le commerce hollandais sera naturellement exempt dans les propres eaux de la Hollande. Pour procurer la même exemption au commerce belge, ou au moins une réduction de droits, il faut lui ouvrir une autre voie soumise à un péage moins élevé que le tarif de Mayence.

» Si je vous disais, Messieurs : Pour procurer à la Belgique une existence commerciale, pour donner à son indépendance politique la sanction de l'indépendance commerciale, pour lui assurer la liberté de l'Escaut, une navigation à un prix modéré par les eaux intérieures, il faut faire la guerre à la Hollande; cette guerre coûtera quarante millions, mais vous aurez un grand résultat. Ces paroles, si les tribunes n'étaient pas désertes, seraient accueillies par des applaudissements, qui peut-être même ne me manqueraient pas sur les bancs où siègent mes adversaires. On vous propose aujourd'hui de conquérir l'indépendance commerciale, non par une guerre dont les chances seraient incertaines, dont le renouvellement serait toujours nécessaire, mais par un grand travail de l'art; on ne vous demande pas la guerre à laquelle on applaudirait peut-être, on vous demande de faire disparaître toute appréhension, toute cause de guerre avec la Hollande à l'avenir; car, qu'on y songe bien, la liberté fluviale, mal garantie, diplomatiquement garantie, resterait comme cause perpétuelle de guerre entre la Belgique et la Hollande.

» Autrefois, Messieurs, les peuples se faisaient des positions commerciales par la guerre; ils peuvent s'en faire aujourd'hui par les travaux d'art : cette fermeture de l'Escaut qui a ruiné le commerce belge, la Hollande ne l'obtient, ne la maintient que par la guerre. Si en 1786 on avait dit à l'empereur Joseph II : Vous voulez amener les Hollandais à ouvrir l'Escaut aux Belges; deux moyens se présentent; faites la guerre à la Hollande, ou rendez la fermeture du fleuve inutile par une communication directe par terre. L'un et l'autre moyen exigeront la même somme d'argent : les effets de l'un sont incertains et précaires; ceux de l'autre, certains et permanents. Croyez-vous qu'on eût hésité sur le parti à prendre, si l'alternative avait pu se poser ainsi ?

» Le système de politique commerciale qui tend à corriger notre situation est donc ancien; c'est un legs national.

» Nous avons conservé le principe; nous ne différons que sur les moyens d'exécution.

» Je n'entrerai point dans des détails qui ne sont pas du ressort de mes études; je ne parlerai que de la direction nouvelle assignée à la communication.

» Le canal du nord, dont on vous a parlé comme d'un projet réalisable et auquel le gouvernement provisoire avait songé en octobre 1830, avait une direction qu'il est impossible, pour plusieurs raisons, de donner à la communication projetée; voici en quels termes le président Ney rend compte de ce premier essai : « On commença en 1627 à creuser un canal du Rhin

» à la Meuse ; il commençait au-dessous de Rhinberg , passant par la ville de
 » Gueldre , et allant aboutir à celle de Venloo , sur la Meuse ; l'on se propo-
 » sait de le prolonger de la Meuse au Demer , et du Demer jusqu'à l'Escaut.
 » Les travaux furent d'abord traversés , puis totalement ruinés à main armée
 » par les Hollandais . »

» L'art. 12 du traité du 15 novembre nous permettait de faire passer la communication par le canton de Sittard ; d'où l'on a conclu que c'est dans l'unique dessein de rendre possible l'abandon de cette stipulation du traité du 15 novembre , que le gouvernement propose de diriger la route sur Liège et Verviers .

» Faisons d'abord une remarque assez singulière en apparence , mais qui semble avoir échappé aux préoccupations de plusieurs orateurs . La principauté de Liège ne pouvait trouver place dans le système de politique commerciale des Pays-Bas autrichiens ; on ne pouvait concevoir de communication vers l'Allemagne que dans la direction de Ruremonde ; mais aujourd'hui que la principauté de Liège est réunie à la Belgique , ne faut-il pas changer la direction de la grande voie commerciale ? faut-il laisser Liège et Verviers en dehors du système de transit direct avec l'Allemagne , comme si ces villes étaient encore en dehors de la Belgique ? est-il plus avantageux de donner une direction excentrique à la route et de la faire passer par les bruyères du Limbourg ? Voilà la question qu'a dû se poser le gouvernement du royaume de Belgique , et que ne pouvait se poser le gouvernement des Pays-Bas autrichiens .

» Mais , dit-on , vous rendez donc inutile l'art. 12 du traité du 15 novembre ? Là n'est pas la question ; il s'agit de savoir si la direction par Liège est plus avantageuse à l'industrie et au commerce ; le droit de diriger la communication par Sittard est écrit dans le traité du 15 novembre , mais l'usage de ce droit est subordonné à la question d'utilité .

» Comme je veux tout dire , j'ajouterai que le gouvernement hollandais , bien qu'il soit tenu de nous permettre le passage par Sittard , pourra , de connivence avec les particuliers , entourer les expropriations de tant de difficultés , que l'établissement de la communication deviendra très-onéreux . Remarquez encore qu'aux termes de cet art. 12 , nous ne pourrions employer que des ingénieurs et des ouvriers hollandais ou agréés par la Hollande : singulière précaution qui seule peut rendre notre droit illusoire ou très-périlleux .

» C'est donc par suite d'un intérêt bien entendu qu'on viendrait à rendre possible l'abandon d'une stipulation du traité du 15 novembre , abandon qui d'ailleurs ne pourrait , suivant moi , se faire sans dédommagement ; et dans ce cas , je le demande , quel mal en résulterait-il ?

» La question de savoir si la route , dont j'approuve le projet en principe , doit être établie par le gouvernement ou par concession , présente également un côté politique auquel je crois pouvoir m'arrêter .

» Tout ce que j'ai entendu depuis trois jours de la part , et des défenseurs et des adversaires du projet de la section centrale , a singulièrement augmenté la défiance que j'ai pour toutes les théories : d'après les uns , le système progressif est celui qui fait du gouvernement un entrepreneur général de travaux publics ; suivant les autres , le système progressif est celui qui abandonne les travaux publics à l'industrie privée . Je crois , Messieurs ,

que ces théories sont l'une et l'autre trop absolues : elles sont vraies ou fausses, c'est-à-dire, utiles ou nuisibles, praticables ou impossibles d'après les circonstances.

» Pour ne pas manquer le but que nous nous sommes posé, il faut que le tarif de la grande communication projetée ne soit pas abandonné à l'arbitraire des intérêts privés.

» C'est l'idée par laquelle je me sens invinciblement dominé.

» Dans le système de la concession illimitée, sans restriction, le tarif serait abandonné à l'arbitraire des concessionnaires.

» Il faudrait donc assigner des limites, des restrictions particulières au système de concession.

» C'est ce que l'on a fait en Prusse; le gouvernement conserve le droit de fixer le tarif comme sur les routes de l'État, la route projetée étant soumise aux mêmes conditions d'entretien et de surveillance que les routes publiques, aux termes du rescrit du cabinet du 5 décembre 1833.

» Avec une réserve de ce genre, et je la crois indispensable, trouverez-vous une compagnie ?

» En Prusse, peut-être, car le gouvernement y inspire beaucoup de confiance; il ne s'agit que de dix millions de francs, et la route est facilement rachetable par le gouvernement.

» En Belgique, certainement, avec cette réserve, vous ne trouverez pas de compagnie qui veuille aventurer quarante millions.

» Etes-vous certains, a-t-on demandé, que la Prusse n'établira pas sur le prolongement de notre route une taxe tellement forte qu'elle neutraliserait l'effet de la grande mesure que vous projetez ? Etes-vous certains que la Prusse vous fera des conditions équitables de transit ? Je crois, Messieurs, que l'on peut répondre qu'il est probable que la Prusse fera tout ce qui est de son intérêt; or, il est de son intérêt de nous faire, et pour le péage et pour le transit, des conditions équitables; supposer le contraire, c'est admettre que la Prusse voudra se nuire à elle-même, ruiner la compagnie qui doit se charger du prolongement de la route.

» Mais je vais renverser la question, et j'arriverai ainsi à la véritable question; voici ce que doit se demander le gouvernement prussien : Est-il certain que le gouvernement belge sera tellement maître du tarif de la route belge, que les effets du prolongement en Prusse ne soient pas paralysés ? est-il certain que le gouvernement belge pourra faire des conditions équitables au commerce Allemand ?

» Je réponds que vous ne pourrez donner cette certitude à la Prusse que par un système de concession très-limité, presque arbitrairement limité, ou en faisant de la route une propriété de l'État.

» Il vient, Messieurs, de se réaliser au-delà du Rhin, sans secousse, sans bruit, un fait qui, annoncé à l'avance, n'aurait probablement rencontré qu'incrédulité, et aurait été taxé d'utopie. Il n'y a plus que le grand-duché de Bade, le duché de Nassau et la ville libre de Francfort, à ce que je crois, en dehors de l'union commerciale allemande; nous touchons donc à un pays qui se trouve dans une position unique, à un vaste marché que nous pouvons nous ouvrir. Maintenant que l'union commerciale allemande existe, que dirait-on en Allemagne si, notre route étant faite, le gouvernement prussien venait la rendre inutile pour l'Allemagne même, en nous faisant

des conditions commerciales onéreuses, pour servir des antipathies politiques ?

» L'Allemagne surtout, depuis son union commerciale, aurait le plus grand intérêt à s'étendre jusqu'au littoral de la mer du Nord; cette extension territoriale est impossible. La Belgique aurait le plus grand intérêt à s'étendre jusqu'au littoral du Rhin, autre extension territoriale également impossible. Par la grande communication projetée, vous placerez l'Allemagne commercialement dans la même position que si elle s'étendait territorialement jusqu'au littoral de la mer du Nord; vous placerez la Belgique dans la même position que si elle s'étendait jusqu'au littoral du Rhin. Les deux pays auront le même intérêt à se faire réciproquement des conditions équitables de transit. Par la liberté de transit, par la liberté d'entrepôt, Ostende et Anvers deviendront des ports allemands, Cologne un port belge.

» La Prusse nous dit : La route en fer sera chez moi soumise aux mêmes conditions que les routes de l'État, c'est-à-dire, que je fixerai le tarif : votre route en fer sera-t-elle chez vous soumise aux mêmes conditions que les routes de l'État, c'est-à-dire, fixerez-vous le tarif ? en un mot, y aura-t-il réciprocité dans notre position commerciale ?

» Là est la véritable question sous le rapport international; et j'appelle toute votre attention sur ce point, jusqu'ici, je crois, inaperçu.

» Je me résume :

» La concession illimitée est dangereuse.

» La concession convenablement limitée est impossible.

» Il ne reste que l'alternative de renoncer à la route, ou de la faire par le gouvernement.

» Cette conclusion qui constitue le gouvernement entrepreneur de travaux publics, sera présentée par les uns comme un principe général à suivre désormais dans tous les cas, par les autres comme une exception à renfermer dans un cas spécial.

» Je ne suis pas à même de me prononcer à cet égard; je ne citerai qu'un fait qui m'a beaucoup frappé. Sous l'ancien régime, en France et en Belgique, beaucoup de routes ont été établies par suite d'octrois, et étaient devenues des propriétés privées ou communales. L'assemblée constituante, qu'on n'accusera point d'avoir été anti-progressive, a nationalisé ces routes. Si, par suite de concession, un vaste système de routes en fer était réalisé en Belgique, pour détruire le monopole qu'il assurerait à une compagnie de concessionnaires, ne faudrait-il pas un jour avoir recours, non à une odieuse spoliation, mais à une onéreuse expropriation pour utilité publique ?

» J'ai commencé par vous dire que, comme Luxembourgeois, je me croyais désintéressé dans cette question; je me suis trompé : comme Luxembourgeois, je ne pourrai accepter le système qui ne compte que sur l'industrie privée. Nous aurions en vain demandé au système de concession même illimité la route qui traverse les Ardennes; cette grande communication n'était possible que par l'action directe du gouvernement. On me dira peut-être que le canal des Ardennes devait se faire par une compagnie; mais je ferai remarquer que le roi avait pris toutes les actions disponibles, et que de cette manière le concours personnel du roi équivalait à l'action du gouvernement. Mais, m'objectera-t-on, la route dont vous parlez a été assez mal faite; il paraît que le choix des matériaux est mauvais, que la direction pourrait sur plusieurs points être meilleure : est-ce à dire qu'il

fallait demander cette communication au système de concession ? Non , Messieurs, il n'en reste pas moins vrai, qu'il était impossible d'obtenir cette route par un appel fait à l'esprit d'association, à l'industrie privée. Les vices de construction ne prouvent pas qu'il fut possible de construire la route par concession. Malgré cet antécédent tout personnel, je persiste à croire que la grande communication avec l'Allemagne n'est également possible, dans le but que nous lui assignons, que par l'action du gouvernement, qui, je l'espère, se pénétrera bien de sa haute mission, et fera choix d'hommes capables. On nous a parlé de la gloire qui attend le gouvernement ; et le ministre de l'intérieur a accueilli ces mots avec complaisance, comme une de ces belles promesses d'avenir qui viennent parfois consoler les hommes politiques. C'est à regret que je viens détruire les illusions de mon honorable ami, mais je n'hésite point à lui dire : Si la chose réussit, on dira que c'était tout simple et personne ne vous tiendra compte du succès ; si le projet ne réussit point, on vous rendra responsable de tous les obstacles, de tous les échecs. Voilà comme se jugent les actions humaines. Ayez donc devant les yeux, non la certitude de la gloire, mais la crainte du déshonneur.

» Je ne me crée pas des chimères, je ne suis pas de ceux qui prédisent à Amsterdam la destinée de Venise ; je ne crois pas que la communication que nous projetons doive inmanquablement amener la ruine de la Hollande, je crois seulement qu'elle nous mettra à même de lutter contre elle. La Hollande projette elle-même une route en fer vers le Bas-Rhin ; la France en projette une autre vers le Haut-Rhin : il ne faut pas que la Belgique reste inactive et perde les avantages de sa position intermédiaire. Nous pouvons nous procurer sur le continent le transit direct avec l'Allemagne. Nous n'aurons point, comme la Hollande, des colonies ; mais tandis qu'elle se maintient à grands frais dans l'ancien système colonial, la Belgique pourra mettre à profit cette émancipation coloniale qui a peut-être plus d'avenir ; l'esprit d'association pourra, d'après des vues plus libérales, réaliser cette compagnie des Indes, projetée il y a un siècle ; le gouvernement belge pourra se procurer des comptoirs, des établissements libres sur plusieurs côtes, dans plusieurs îles de l'Archipel indien. La Belgique peut donc parvenir à compléter son existence commerciale et sur le continent et sur les mers. Qu'il me soit permis de manifester mon étonnement d'avoir pour adversaires deux honorables collègues qui, à l'occasion du budget des affaires étrangères et de la marine, n'ont point hésité à proposer la construction d'une flotte pour protéger notre marine marchande. N'y a-t-il pas inconséquence à vouloir un commerce maritime et ne pas vouloir un commerce de transit sur le continent ?

» La révolution, en arrachant la Belgique à la Hollande, a contracté des devoirs ; il faut autant que possible refaire la position commerciale compromise par notre séparation. Nous devons beaucoup à la nature, c'est à nous à faire le reste. Mais tout ne se fait pas en un jour ; nous ne sommes tenus que de fournir notre contingent. Le royaume des Pays-Bas n'était malheureusement point un polype qu'on pût couper en deux, de manière à laisser dans chaque partie un principe de vitalité commerciale également puissant.

» La révolution belge n'est populaire en Allemagne que par la question

commerciale : les provinces rhénanes ont contre la Hollande les mêmes griefs commerciaux que les provinces belges ; nous pouvons donc compter sur la sympathie, sur le concours de la Prusse. Il faut seulement que dans les deux pays, les conditions de la grande communication projetée ne soient point abandonnées à l'arbitraire privé : s'il en était autrement, le but serait manqué. En se rattachant à l'Allemagne, la Belgique agira à la fois dans l'intérêt de son commerce et dans celui de sa nationalité ; elle résoudra une question d'avenir politique et commercial. »

M. Devaux : « Depuis l'époque où la Belgique a constitué son indépendance, où elle s'est donné à elle-même ses institutions et une dynastie, il s'est présenté peu de questions qui se rattachassent plus directement aux intérêts les plus élevés de notre indépendance nationale, à l'avenir de la Belgique.

» Il ne s'agit de rien moins, en effet, que de changer en quelque sorte la position géographique du pays. Il ne s'agit de rien moins que de donner deux ports nouveaux à l'Allemagne, de donner géographiquement l'Allemagne à nos deux ports belges.

» Qui de nous ignore l'immense importance qu'a eue pour la Hollande, depuis des siècles, la possession de l'embouchure de trois fleuves commerciaux ?

» Le projet qui nous est soumis a pour but d'appeler la Belgique au partage de ce grand monopole de nos voisins. Car, joindre l'Océan à l'Escaut, à la Meuse et au Rhin par la route projetée, qu'est-ce autre chose que donner à chacun de ces fleuves une embouchure belge ? N'est-ce pas comme si de chacun de ces fleuves nous pouvions faire dévier un bras pour le faire couler à travers notre territoire ?

» Est-il besoin de dire combien un tel changement doit augmenter notre importance nationale en Europe ; quels liens nouveaux il va créer, quels intérêts puissants il unira aux nôtres ?

» Le chemin de fer que nous discutons, Messieurs, est, pour l'industrie, la première et grande expression de l'indépendance nationale.

» L'indépendance belge seule rend possible l'exécution de ce travail dans l'intérêt de l'industrie belge. Réunis à la Hollande, jamais il ne nous eût été permis de l'exécuter ; réunis à la France, jamais on n'y aurait songé.

» Ce sera donc un grand intérêt belge, un intérêt anti-hollandais donné à notre industrie ; c'est un grand lien qui rattachera l'industrie à la nationalité.

» La route nouvelle doit mettre Liège et Verviers, ces deux foyers industriels trop isolés de nos côtes, en contact avec toute la partie occidentale du pays si fertile et si riche ; elle doit faciliter à l'une et à l'autre partie du pays, d'un côté le grand débouché de l'Allemagne, de l'autre l'immense débouché de la mer ; elle doit ouvrir à toutes nos industries mille débouchés intérieurs plus précieux, peut-être, que ceux de l'étranger ; en multipliant les relations individuelles, en rapprochant les distances, elle fondera davantage les populations wallonnes et flamandes, et aidera ainsi à l'entier accomplissement de l'unité nationale ; la facilité du transit amène le mouvement des affaires, multiplie les relations avec l'étranger, et, combiné avec un sage système d'entrepôts, il ouvre mille voies à la vente des produits indigènes.

» Que si la route s'étend en Allemagne, si d'autres embranchements viennent s'y joindre et que le réseau se complète, est-il possible de déterminer le rôle que la Belgique peut être appelée à remplir un jour dans le commerce entre l'Allemagne d'une part, et l'Angleterre, l'Amérique et l'Asie de l'autre ?

» Qui ne sait en effet, Messieurs, depuis l'enfance du monde l'influence des conditions géographiques, auxquelles un pays est soumis, sur sa destinée commerciale ? N'est-ce pas, si je puis parler ainsi, des fleuves et de la mer que sont nées toutes les grandes villes ; c'est-à-dire, presque tous les grands commerces, tous les grands foyers industriels.

» Comment donc prévoir les résultats possibles de cette grande mesure qui doit rapprocher de la mer ce qui en était éloigné, qui doit, pour ainsi dire, donner à un pays, des fleuves nouveaux, et mieux peut-être que des fleuves.

» Je ne peux consentir, Messieurs, à renfermer dans les mesquines limites d'une rivalité tacite, ni dans celles d'objections qui reposent sur des bases sans durée, une question qui domine ainsi notre avenir de peuple.

» Dans tout ce qui touche à l'indépendance du pays, c'est toujours sur son avenir qu'il faut fixer les yeux. J'ai toujours dit aux adversaires de notre indépendance, à ceux qui prenaient leurs objections dans les douanes étrangères, dans une perte momentanée de débouchés ; je leur ai toujours dit : Notre indépendance est une œuvre faite pour des siècles ; vos objections reposent toutes sur des faits éphémères. Déjà depuis lors le temps est venu me confirmer dans cette confiance. Aujourd'hui il nous appartient d'en hâter les progrès.

» Considérée de ce point de vue, avec cette prévoyance de notre avenir national, la question principale qui semble dominer cette discussion, ne peut rester longtemps douteuse : je veux parler du mode de construction, de la question des concessions.

» Faut-il concéder, c'est-à-dire aliéner en d'autres mains que celles de la nation, une propriété aussi importante, une propriété qui peut exercer sur son avenir une influence tout aussi grande que la possession d'un fleuve ou d'un port de mer ? Est-il jamais venu à l'esprit de quelqu'un qu'une nation aliénât ses fleuves ou ses ports de mer ?

» Quoi ! nous qui nous débattons depuis des siècles pour obtenir la liberté de l'Escaut, nous qui voyons depuis longues années l'Allemagne, plus puissante que nous, se débattre pour la liberté de l'embouchure du Rhin, alors que de nos propres mains nous créons une communication d'une égale importance, nous irions de gâté de cœur aliéner sa liberté ! Nous qui avons tant à nous plaindre d'avoir vu si longtemps notre unique fleuve soumis à la servitude d'une puissance étrangère, nous nous hâterions de soumettre notre fleuve artificiel, à la servitude d'une compagnie privée, à la servitude de l'intérêt privé, c'est-à-dire, de la puissance la plus exigeante, la plus inexpugnable ! peut-être, qui existe sous nos constitutions modernes ?

» Non, Messieurs, ce qui est aussi national dans son essence, dans ses résultats, doit rester national, et ne dépendre que de la nation elle-même.

» Mon intention n'est pas, Messieurs, d'épuiser aujourd'hui la question des concessions, mais puisqu'on s'en est occupé dans la discussion, et qu'elle semble dominer toute la discussion, il est nécessaire de vous en dire quelques mots.

» J'écarterai d'abord de cette question la partie irritante, je veux parler de la position du Hainaut.

» Cette province jouit aujourd'hui du privilège exclusif des canaux à Anvers, au Brabant et aux Flandres. Liège ne jouit pas d'une pareille faveur, mais ce privilège, ce monopole, fort légalement acquis, le Hainaut peut-il espérer de le conserver toujours? Je n'hésite pas à répondre, non ! cela n'est pas possible; en effet, avec les progrès croissants de l'industrie; avec l'augmentation des besoins qui se fait sentir chaque jour, c'est, je le conçois, une chose regrettable, une perte sensible pour certaines industries du Hainaut, mais il ne peut avoir raisonnablement la prétention de conserver toujours ce monopole. La concurrence avec Liège est inévitable.

» La concurrence est une condition à laquelle de nos jours toutes les industries doivent se résigner.

» Mais, dit-on, ce n'est pas la concurrence que les propriétaires des houillères du Hainaut craignent, ce qu'ils combattent, ce qu'ils redoutent, c'est leur ruine, leur ruine qui doit être la conséquence du bas prix de transport sur la route nouvelle de leurs rivaux.

» Ici, Messieurs, la question change de nature, car toutes ces craintes sont fondées sur une seule chose, sur la supposition d'un trop grand abaissement du tarif en faveur des houilles de Liège. Ainsi du moment que les propriétaires des mines du Hainaut veulent bien se résigner à la concurrence avec Liège, si ce n'est que leur propre ruine qu'ils veulent empêcher, et l'inégalité du prix de transport des houilles, dès lors toute cette question se réduit à une question de tarif de péage. Or, quand nous en serons à terminer le tarif, en est-il un seul d'entre nous qui veuille l'abaisser au point d'empêcher la concurrence du Hainaut; quand nous en serons là, je serai le premier à prendre en considération la position du Hainaut, et à vouloir qu'on ménage sa position, et qu'on mette en harmonie les frais de transports respectifs.

» Mais si les communications du Hainaut sont trop chères dans ce moment, ce peut bien être une raison pour élever momentanément les péages sur la route de Liège; ce n'en est pas toutefois une pour soumettre à tout jamais cette route aux péages élevés d'une concession. Car si, comme on le dit, les communications du Hainaut sont trop chères, infailliblement aussi par les progrès de l'industrie, ou par un embranchement de la route en fer, ou par tout autre moyen, cette cherté finira par faire place au bon marché, et alors il ne faut pas que les autres communications du pays soient liées à tout jamais à des péages élevés, ce qui serait l'effet d'une concession perpétuelle.

» Ainsi, à moins que les propriétaires des houillères du Hainaut ne veuillent à tout prix empêcher une concurrence qu'ils ne peuvent raisonnablement éviter, ils ne doivent combattre ni la route, ni sa construction par le gouvernement; leur seul intérêt est dans la fixation du tarif des péages, et sera débattu, et je l'espère respecté lors de la discussion de ce tarif.

» Un orateur distingué vous a parlé, Messieurs, de la nécessité de conserver entre les routes un équilibre qui ne peut exister, dit-il, que par suite de la concurrence des entreprises particulières, équilibre qui est rompu dès que le gouvernement y intervient. Cet équilibre, Messieurs, n'existe point chez nous.

» Le gouvernement l'a rompu depuis longtemps, et précisément en faveur du Hainaut. Il l'a rompu le jour où il a été obligé d'acquérir le canal de Pommerœul, et lorsqu'il a fait diminuer par son intervention les droits de péage du canal de Charleroy. De ce jour l'équilibre dont on a parlé a été rompu.

» Le système exclusif des concessions a été fort prôné en France, à une autre époque, c'était lorsqu'un gouvernement anti-national pesait sur la France; alors à la faveur de cette hostilité mutuelle entre la nation et le pouvoir, beaucoup d'exagérations prenaient crédit dans le public dont on a fait justice depuis.

» On disait alors, le gouvernement est *un gendarme*, rien qu'un *gendarme* et ne doit servir qu'à réprimer les crimes, ou bien encore, le gouvernement est *un ulcère, une plaie*, c'est-à-dire qu'il faut le restreindre en tout dans le plus petit cercle possible.

» Depuis lors les idées ont fait des progrès, aussi ai-je été étonné quand j'ai entendu un de nos honorables collègues, qui a des connaissances spéciales sur la matière, et aux talents duquel je suis le premier à rendre hommage; quand je l'ai entendu vous dire que le système de concession ne souffrait pas d'objection en France, et que c'était en France une chose jugée.

» J'ai été surpris d'entendre dire qu'à l'opinion concessionniste il n'y avait à opposer que l'opinion de MM. Simons et de Ridder, qui, soit dit en passant, serait peut-être bien de nature à inspirer aussi quelque confiance; car la nation entière a rendu justice à leur beau travail qui a eu peu d'antécédents dans le pays, qui ne méritait pas la critique acerbe dont il a été l'objet de la part des adversaires de la route.

» Notre honorable collègue ne peut ignorer que le système qu'il défend, a aujourd'hui de nombreux adversaires en France, qu'il a donné lieu à de grandes discussions, que des écrits très-distingués ont été publiés en sens contraire; que les esprits les plus distingués semblent presque d'accord pour repousser le système exclusif des concessions; et qu'aujourd'hui les journaux, organes des diverses opinions, sont d'accord, pour blâmer ce système. Sur cette question, chose rare et digne de remarque, le juste milieu donne la main au mouvement, et même la république à la monarchie. Quant au gouvernement français, il semble partager l'opinion des journaux; voici comment M. le ministre des travaux publics s'exprimait à ce sujet l'année dernière :

« Si l'État, en 1821, avait exécuté lui-même, il ne se trouverait pas aujourd'hui dans la pénible situation d'avoir pour très-peu de chose, aliéné » pour 50 ou 90 ans la moitié des revenus qui seront un jour très-considérables, et qui partout où les canaux ont été achevés dépassent de beaucoup » les prévisions. »

» Ainsi, Messieurs, il s'en faut que le système des concessions soit chose jugée en France; je crois qu'on serait plus près de la vérité en disant que c'est chose déjugée.

» Mais, dit-on, en Angleterre la concession règne en paix.

» Comment les concessions se sont-elles introduites en Angleterre et à quelle époque?

» C'est dans la dernière moitié du dernier siècle que ce système s'y est introduit et surtout s'y est étendu. On sait quelle était alors la position du

gouvernement anglais ; on sait combien il eut d'embarras extérieurs et financiers à la fin du siècle dernier et au commencement de celui-ci. L'industrie ne réussissait pas toujours à faire écouter sa voix, c'était peut-être aussi chose nouvelle alors, que cette idée que l'argent employé en constructions de routes et de canaux pût devenir un objet de recette ; cependant, ces communications s'établirent, parce que d'une part, les besoins de l'industrie croissaient, que d'autre part, à cause du rapprochement des villes, les communications étaient chacune de peu d'étendue, et que l'aristocratie anglaise avait ses grands capitaux, qu'elle était bien aise de faire fructifier.

» Le système des concessions s'étendit peu à peu. Les communications se multiplièrent ; elles furent nombreuses ; mais, il faut le dire, les communications sont chères comme tout péage immobile doit le devenir ; car tel péage, peu cher il y a vingt ans, est en ce moment onéreux au commerce.

» L'Angleterre, malheureusement, sera liée à ce système de concessions, exactement comme la France est liée à la loi des douanes ; les grands capitalistes se sont rendus concessionnaires parce qu'ils ont intérêt à ce que les concessions soient maintenues. De longtemps, alors même que les avantages d'un autre système seront évidents, le gouvernement ne pourra songer à l'établir ; il rencontrera des obstacles insurmontables de la part de cette influence puissante, intéressée aux concessions en opposition à l'intérêt général. Ne créons pas de tels obstacles. Rappelons-nous, pour le plus d'intérêts engagés aujourd'hui dans des compagnies privés et dans des compagnies financières, quelle est déjà leur force alors qu'ils se trouvent en opposition avec l'intérêt du pays.

» On a dit souvent : La supériorité de l'industrie anglaise résulte de la supériorité des communications : il est tout aussi évident que si un autre pays établit des communications à meilleur marché, elle perdra cette supériorité ; or, que l'Angleterre soit condamnée à en venir là, si elle maintient exclusivement le système des concessions qui lui a d'abord réussi, cela ne me semble pas douteux.

» Voulez-vous voir de combien sur les communications les plus utiles au commerce les péages sont trop élevés, c'est-à-dire, de combien ils dépassent les frais d'entretien, voyez les bénéfices des concessionnaires ; le tableau du cours de leurs actions en donne la mesure : ce tableau se trouve à la page 115 du supplément au mémoire de messieurs Simons et De Ridder : j'y vois que les actions originairement de 100 liv. sterl. du canal de Birmingham, se vendent aujourd'hui 2,300 liv. ; celles du canal de Coventry 1,080, celles du canal de Trent et Mersey 810, Oxford 690, Stafford et Worcester 570, Leeds et Liverpool 450, Grande-Jonction 303, Warwick et Birmingham 265. Pour les chemins de fer les actions de 100 sont aujourd'hui à 300 liv. pour la route de Darlington, à 190 pour celle de Manchester à Liverpool.

» Je lis ailleurs : les actions d'un des canaux qui passent près de Birmingham ont rapporté jusqu'à 140 livres p. c. et se sont vendues jusqu'à 3,200 liv. sterl. Un autre canal du même district a donné jusqu'à 160 liv. de dividende annuel, et les actions se sont vendues en 1825, 4,600 liv. sterl. Les actionnaires de l'un des canaux de Liverpool ont pendant un demi-siècle reçu chaque année 100 liv. de revenu sur 100 liv. de capital. Le capital du duc de Bridgewater lui a rapporté pendant 20 années de suite un revenu net de 2 millions et demi de francs.

» J'ai entendu dire à la séance d'hier, et je n'en ai pas été peu surpris qu'aucune plainte ne s'était élevée en Angleterre contre l'élévation des péages. Je n'ai pas, je l'avoue, de connaissances étendues sur la matière; mais cependant j'en ai appris assez pour que ces plaintes fussent venues jusqu'à moi. Quoi, il n'y a pas de plaintes sur les péages! Avez-vous donc oublié ce qui s'est passé au sujet du chemin de fer de Liverpool à Manchester? Pendant deux ans, les commerçants ont demandé l'abaissement des péages sur le canal; ils ont formellement promis que si les propriétaires du canal consentaient à baisser les péages, la construction du chemin en fer n'aurait pas lieu. Les actionnaires alors ne l'ont pas voulu, et c'est seulement alors par ce motif, que le chemin de Liverpool à Manchester a été construit.

» Que serait-il arrivé si cette invention n'avait pas existé? Comment aurait-on remédié à la trop grande élévation des péages? Mais le chemin de fer de Liverpool lui-même n'a été qu'un palliatif; aujourd'hui les mêmes plaintes s'élèveront contre les péages du chemin de fer que contre ceux des canaux. Voilà comment, par les concessions, on entre dans un cercle vicieux dont il est impossible de sortir.

» Il n'y a pas eu de plaintes en France, dit-on, mais qu'on lise les journaux on verra les reproches auxquels ont donné lieu les péages du chemin de fer de Saint-Étienne, et déjà aussi la concession du chemin de Roanne à Andrezieux.

» Mais faut-il aller si loin, n'y a-t-il pas eu de plaintes en Belgique contre les péages trop élevés des concessionnaires? Pourquoi alors le gouvernement a-t-il été forcé d'acquiescer le canal de Pommerœul, de faire baisser les péages du canal de Charleroy?

» On ne manque pas d'objecter que si réellement les péages étaient trop élevés, les concessionnaires les baisseraient eux-mêmes, parce qu'il en résulterait un plus grand mouvement d'affaires et par suite une augmentation de bénéfice.

» Je réponds que, comme à côté de cet avantage éventuel, il y a le danger éventuel de la diminution de recette, les compagnies dès qu'elles ont un gros bénéfice ne s'aventurent pas à baisser le péage.

» Le canal de Liverpool que j'ai cité en est la preuve; le canal d'Antoing en est une autre. Les actionnaires, bien qu'ils fissent de grands bénéfices, n'ont pas jugé à propos de baisser les péages et cette baisse n'a pu avoir lieu que quand on eut fait l'acquisition du canal.

» On a fait remarquer que s'il y avait des concessionnaires qui gagnent, il y en a d'autres qui perdent, et que cela fait compensation. Il y a bien là une espèce de compensation entre les concessionnaires, mais il n'y a pas compensation pour le commerce. Car si des concessionnaires perdent, ce n'est pas parce que les péages sont peu élevés, mais parce que les transports sont peu nombreux. Dans tous les cas les péages sont également élevés.

» On a dit encore: s'il y a bénéfice trop grand il y aura concurrence. Oui, mais dans le système des concessions exclusif avec qui y aura-t-il concurrence? avec d'autres concessionnaires. Or, s'il y a deux routes sur une même ligne, et il n'y en aura pas davantage, les concessionnaires se seront bientôt entendus pour partager les bénéfices. D'ailleurs, en Belgique, en réalité, on peut bien dire que pour la route il n'y aura jamais de concurrence. Croit-on qu'il y ait concurrence de chemins en fer d'Anvers à Liège? Personne ne le pense.

» Voyez, messieurs, un exemple de concession en Belgique : la compagnie particulière de Bruxelles à Anvers, demande pour péage, sur cette belle partie de la route, 19 et jusqu'à 38 centimes par tonneau et par kilomètre, là où, d'après le projet du gouvernement, les frais de transport ne s'élèveraient qu'à 4 et 6 centimes. Ainsi, supposez qu'il se présente une compagnie qui étende à toutes les parties de la route son tarif, et voyez ce qui s'ensuivrait : il s'ensuivrait que là où le gouvernement vous offre un transport de 10 ou 16 fr. par tonneau, sur toute la route d'Ostende à Verviers, la compagnie privée vous fera payer 51 fr. et jusqu'à 102 fr. Tels sont les avantages que les compagnies concessionnaires offrent à l'avenir du pays. Cinquante à cent francs au lieu de dix à seize, voilà de quelle charge vous pouvez par la concession grever notre avenir commercial.

» Je dois répondre encore en passant à une autre objection : on a dit, si les concessionnaires gagnent, il n'y a pas de mal ; c'est parce que le transport est considérable qu'ils gagnent ; c'est par conséquent, parce que le commerce prospère.

» On a fait quelquefois des raisonnements semblables dans un sens fiscal : quand on demandait la diminution d'un impôt sur une marchandise, on disait : Pourquoi cette diminution ? L'impôt rapporte beaucoup ; le commerce va puisque l'impôt profite au trésor ; mais il est pourtant évident que l'élévation des impôts restreint le commerce ; il en est de même pour les péages ; quand ils sont plus élevés, ils ne tuent pas toujours le commerce. Lorsque les concessionnaires faisaient des bénéfices sur le canal d'Antoing, si l'on avait dit aux commerçants : De quoi vous plaignez-vous ? Le commerce va, puisque les concessionnaires gagnent ; n'auraient-ils pas, ces commerçants, regardé votre réponse comme une amère dérision.

Il faut fixer les péages de manière à ce qu'ils soient équitables, ajoutet-on ; mais cela est impossible ; les compagnies particulières grossissent leurs dépenses, et elles font même des dépenses inutiles dans ce système, pour avoir le droit d'en recueillir les intérêts. Ainsi, limiter l'intérêt à 8 ou 10 p. c. ne sert à rien ; car plutôt que de baisser les péages, si la recette est forte, on augmentera inutilement la dépense, dont on est sûr de retirer un tel intérêt.

Messieurs, notre route présente des raisons spéciales pour qu'on s'écarte du système des concessions : la principale c'est le manque des capitaux, ou si l'on veut la paresse des capitaux en Belgique ; si vous mettez en concession la route du Rhin à l'Océan, c'est absolument comme si vous écriviez dans la loi : La route est donnée à exploiter à la banque de Bruxelles ; la banque seule est capable de faire ce travail. Quant à moi, je ne veux pas qu'une propriété nationale de cette importance soit abandonnée à une compagnie aussi puissante, aussi habile, et je dirai même, sans lui en faire de reproche, parce que c'est la nature des compagnies financières, aussi intéressée. Vous n'aurez donc pas de concurrence, et dès que vous aurez écrit la concession dans la loi, vous subirez les conditions de la banque.

» Si vous fractionnez la route pour la donner à plusieurs compagnies, vous aurez des travaux inégaux ; des péages inégaux ; vous aurez des procès nombreux entre les compagnies et le gouvernement, dangers de toutes les concessions et qui pourrait reculer dans un avenir très-lointain l'achèvement de la route.

» Un autre motif spécial au projet actuel, c'est tout ce qu'il y a de nouveau et d'imprévu dans les résultats. Les résultats ne peuvent être calculés ; tous les calculs que l'on présente sont basés sur le mouvement actuel ; mais peut-on, par exemple, prévoir et calculer l'augmentation des recettes produites par l'augmentation de circulation des voyageurs ? C'est impossible ; vous ne pouvez pas évaluer le nombre des voyageurs à mille, à cent mille près. Pouvez-vous également calculer ce que deviendra le commerce d'Anvers dans la nouvelle situation du pays ? On a parlé l'autre jour d'un transit qui était décuplé chez nous depuis 19 ans ? il y a 19 ans, cela aurait-il pu se calculer ?

» Chaque embranchement de la route, en France, en Allemagne, donnera des revenus nouveaux à la nôtre : si vous donnez le chemin en fer à des concessionnaires, ils auront à établir leurs calculs sur l'état actuel des choses, et quant à l'avenir ils calculeront toutes choses au pis ; rappelez-vous ce qui s'est passé lors de l'établissement d'une institution financière nouvelle en Belgique, quelle peine la banque n'a-t-elle pas eue à placer ses actions ? Les bénéfices des communications nouvelles ne sont d'ailleurs pas toujours prompts ; ce n'est quelquefois pas en un an ni en deux qu'on en recueille ; il faut que le réseau soit complet pour obtenir des bénéfices : le canal de Bridgewater a d'abord rapporté peu ; puis il donna des millions de bénéfices.

» Répondrai-je à ce qu'on a dit des voitures à vapeur sur les chemins ordinaires ? Sans être grand physicien, ni profond mécanicien, il est, ce me semble, facile de comprendre qu'une voiture qui roule sur un pavé rencontre plus de résistance qu'une voiture qui roule sur une surface aussi unie que le fer : la différence a été calculée de un à dix ; ainsi la supériorité des rails sur les chemins pavés est telle que les rails ont un avantage dix fois plus grand. Les mêmes voitures perfectionnées roulant sur les chemins de fer transporteront dix fois plus de poids que sur les routes ordinaires et seront, par conséquent, dix fois plus économiques.

» Je désirerais, messieurs, dans l'intérêt de la discussion, que les dépenses relatives à l'établissement du chemin en fer fussent examinées avant la discussion des articles. Je dirai seulement que les revenus ont été calculés sur la circulation du tonnage actuel, et en faisant la part de l'erreur, il faudrait la faire immense, pour qu'elle égalât toute l'extension que l'avenir réserve à la circulation de la route.

» Il faudrait avoir oublié tous les progrès de l'industrie dans les temps modernes et surtout depuis 1815, pour croire que nous allons tout-à-coup rester stationnaires. Et certes ce n'est pas avoir une foi exagérée dans l'avenir que de le charger seulement de faire face aux quelques erreurs qui ont pu échapper aux auteurs du projet, et qui n'ont point encore été démontrées.

» Messieurs, je regarde les concessions comme onéreuses, non-seulement au commerce, mais aussi à l'État. On voudrait bien nous persuader que les concessions marchent toutes seules, qu'elles ne coûtent rien au trésor. Et cependant, que fait l'honorable membre qui soutient avec tant de talent et d'insistance le système des concessions ? alors qu'il veut mettre son système en exécution, il débute par déposer sur votre bureau une proposition qui demande au gouvernement un capital de 16 millions ; voilà comment les concessions sont gratuites, voilà ce qu'on appelle le *laisser-faire*.

» Pouvez-vous douter qu'il n'en soit de même pour l'exécution de la

route en fer, et qu'il ne vous faille commencer pour attirer les concessionnaires par leur offrir 8 ou 10 millions au moins. Mais ce n'est pas tout; quand vous aurez l'expérience que la concession élève trop les péages; quand de tous côtés vous arriveront les réclamations du commerce, vous ne pourrez pas résister, pas plus qu'on ne l'a pu pour le canal d'Antoing et pour les péages du canal de Charleroy : il vous faudra intervenir de manière ou d'autre, racheter la concession; mais alors on pourra nous faire le prix bien haut, s'il y a des bénéfiques; les concessionnaires pourront vous dire : la concession est à nous, elle nous rapporte bel et bien; pour l'avoir il faut la payer sa valeur. Et cette valeur ne sera plus seulement les frais de construction, mais, en outre, une indemnité pour tous les bénéfiques dont votre loi aurait gratifié les concessionnaires.

» Je ne veux donc pas des concessions, parce qu'elles accablent le commerce et qu'aussi je prévois qu'elles coûteront cher aux contribuables.

» En résumé, je ne veux pas aliéner entre les mains de particuliers une propriété nationale de cette importance, pas plus que je ne voudrais aliéner un port de mer.

» A prendre les choses dans le sens de nos adversaires, il y aura perte pour les concessionnaires, et alors je demande si cet esprit d'association dont ils parlent ne se trouverait pas découragé. Pour le gouvernement la perte ne serait en tout cas que momentanée ou bien la route fera face à ses frais, alors je ne vois pas d'inconvénient à ce que le gouvernement la fasse. Si le gouvernement y trouve du bénéfice, il pourra diminuer le péage dans l'intérêt du commerce en conservant l'harmonie dont nous avons parlé tout-à-l'heure, ou bien avec l'excédant des recettes, il étendra les embranchements ou fera d'autres améliorations.

» Dans tous les cas, je dois dire que je désire avec le système de construction par le gouvernement, et comme on l'entend avec l'adjudication publique des travaux, qu'il soit nommé une commission dont la surveillance offre toute garantie; je désire qu'il puisse être rédigé, à cet égard, un amendement.

M. le Ministre de l'intérieur : « C'est dans le projet. »

M. Devaux : « Je sais que le projet contient une disposition de cette nature, mais je désire qu'une garantie plus précise puisse être stipulée. »

SÉANCE DU 17 MARS.

M. Ch. Rogier, Ministre de l'intérieur : « Messieurs, je me propose d'examiner l'ensemble du projet de loi relatif à la route en fer, et de présenter quelques vues nouvelles et pratiques à l'appui de ce projet.

» La première question qu'il faut se poser est celle de l'utilité. Une fois l'utilité de la route reconnue, on se demande si elle est possible; et comme des objections assez graves ont été faites de la part de certaines localités qui se sont crues blessées par le projet de route, on se demande si cette route est juste; enfin on examine si elle est urgente.

» La route considérée sous le rapport de l'utilité peut être envisagée sous deux aspects. Nous regardons la route comme utile en elle-même, comme spéculation purement financière; nous la regardons en second lieu comme

indirectement utile dans ses rapports avec le commerce , l'agriculture , l'industrie , la politique , la civilisation.

» La route est utile en elle-même, c'est-à-dire qu'à part les considérations que nous ferons valoir pour les intérêts que nous venons de citer , la route rapportera un produit tel que, livrée à l'exécution particulière , elle présenterait des bénéfices assez considérables pour attirer les capitaux dans un pays où l'esprit d'association serait plus développé que chez nous.

» Nous prendrons la partie de la route qui était la première pensée du projet , et qui a été traitée avec le plus de développements, c'est-à-dire la route d'Anvers à Verviers ou de Verviers à Anvers, car nous considérons la route comme utile aussi bien au transit qu'au mouvement du commerce et de l'industrie intérieures. Cette première partie est évaluée au projet qui vous est soumis à 16 millions 500 mille francs, plus 1,500,000 francs dont nous ne parlons pas , qui sont destinés aux frais de l'exploitation si elle a lieu par l'État en concurrence avec les particuliers. Dans cette somme de 16,500,000 francs sont compris 1,225,000 francs destinés à servir les intérêts du capital, pendant les trois années de l'exécution. Donc pour l'exécution des travaux, nous présentons une dépense de 15,275,000 francs.

» Les produits, nous les évaluons au minimum à 1,400,000 francs, intérêt représentant un capital de 28 millions à 5 p. c. ou 9 p. c. du capital engagé.

» Pour arriver à cette somme, nous nous sommes basés sur le péage suivant par kilomètre : 4 centimes par tonneau de marchandises ; 2 centimes par tonneau de houille, chaux, engrais, etc. ; 4 centimes par voyageur. Nous avons établi nos calculs sur le mouvement actuel du commerce intérieur , sans avoir égard aux exportations vers l'Allemagne. Ces divers péages donnent un produit de 1 million pour les marchandises et houille, 340,000 fr. pour les voyageurs, et 60 mille fr. pour articles divers. Total 1,400,000 fr. Les frais de transport , loin d'être trop élevés, sont de beaucoup inférieurs à ceux qui existent aujourd'hui. Par les voies ordinaires, un tonneau de marchandises de Verviers à Anvers coûte 24 francs, par la route en fer, il coûtera 9 francs, dont 6 francs pour le péage et 3 francs pour le hallage. Les voyageurs paieront pour toute la route de Verviers à Anvers francs 7-50. C'est à peu près le prix des diligences , quand la concurrence l'a fait provisoirement descendre aussi bas qu'il est possible de le faire sans ruiner les entrepreneurs. A la rigueur , on pourrait établir que le prix du transport des voyageurs est beaucoup moindre par la route en fer que par les routes ordinaires , mais admettons un prix égal, nous conserverons encore l'avantage d'un transport plus rapide, et par conséquent plus économique , quant aux frais de route et de séjour ; et en demandant un prix de transport égal, mais en même temps offrant un transport plus rapide, plus commode, moins coûteux quant au frais de séjour , nous ne mettons pas en doute que nous n'accaparions tous les voyageurs qui se font transporter aujourd'hui par les moyens ordinaires.

» On a observé que pour aller d'Ostende à Cologne par le chemin de fer, on mettrait 12 heures, et de Londres à Cologne 26 heures, tandis qu'en ce moment, il faut quatre à cinq jours pour faire ce voyage.

» Nos produits , nous l'avons déjà dit , sont calculés sur le mouvement actuel du commerce à l'intérieur, abstraction faite du mouvement extérieur.

LXIII

» Si nos produits n'ont rien d'exagéré, nos dépenses d'exécution sont établies sur des bases très-larges.

» La route avec ses embranchements sur Bruxelles et Lierre présente une longueur de 175 $\frac{1}{2}$ kilomètres. Le prix de chaque kilomètre, variant de 60 à 140,000 francs, est terme moyen de 95,000 francs. Ce prix se rapporte à celui des chemins de même importance, construits dans des localités semblables.

» Il est amplement suffisant, nous en avons la preuve dans les offres spéciales faites au gouvernement par les compagnies, lesquelles ont un intérêt, que nous n'avons pas, à exagérer leurs dépenses, attendu qu'il en résulte pour elles une occasion de demander un péage plus élevé. Nous avons une seconde preuve dans un fait dont chacun de nous peut reconnaître l'exactitude. Nous avons évalué le tonneau de fer à 400 francs. Des concessionnaires l'ont évalué à 555 francs, et le même tonneau nous est offert par deux fabricants à 340 francs, c'est-à-dire à 60 francs, au-dessous de nos propres évaluations.

» Nous avons dit que la route rapporterait un revenu de 9 p. c. : les dépenses d'entretien, de surveillance, de perception et d'administration peuvent être portées à 375,000 francs; si vous retranchez cette somme du produit évalué à 1,400,000 francs, il reste pour revenu net, 1,025,000 francs, ou 7 p. c. du capital engagé. Nous destinons ce revenu à payer l'intérêt de la somme empruntée, plus l'amortissement.

» Nous venons d'établir par ce premier exemple, que la route peut se suffire à elle-même. Il faut maintenant démontrer que si l'intention du gouvernement était de faire fructifier le chemin, de lui faire produire de l'argent, il serait à même d'obtenir ce résultat, non-seulement sans grever le commerce, mais en lui laissant encore des avantages considérables.

» En effet, le commerce paie 24 francs par tonneau de Verviers à Anvers, c'est-à-dire, environ un franc par lieue, il trouverait encore de 20 à 30 p. c. de bénéfice à suivre la nouvelle route, en y payant 18 francs, tandis que de son côté, l'État qui recevrait un tel péage verrait ses revenus s'élever d'un million 400 mille francs, à 2,940,000 francs ou 17 p. c. du capital engagé. Nous avons à retrancher 8 p. c. pour les frais d'administration, amortissements et intérêts; bénéfice net, tous frais déduits, reste 9 p. c. du capital engagé.

» Je terminerai ces premiers calculs par une observation générale. Le commerce paie par les voies actuelles cinq à six millions de Verviers à Anvers, par la route en fer, il ne paierait au plus que deux millions de frais, le gouvernement couvrant ses dépenses d'établissement : donc économie de trois millions par année qui équivaut, pour six années, au capital de 18 millions avancé pour les travaux. Si l'État se réservait un bénéfice net d'un million par année, ses intérêts couverts, le commerce jouirait encore d'une économie d'un million et demi sur ses frais de transport actuel, somme qui, en 12 années, aurait produit un capital égal à la somme dépensée pour la route.

» Messieurs c'est surtout par des avantages indirects que la route se recommande à votre attention. Le premier fait qui vous frappera, c'est que les sommes à dépenser le seront tout entière dans le pays, c'est que des 1,600,000 francs à dépenser sur la première partie de la route, 12 millions seront dépensés en matériaux belges et en journées de main-d'œuvre belge.

» Sous le rapport de l'agriculture, le projet offre beaucoup d'avantages; il offre aux habitants des campagnes un grand nombre de centres de consommation et de production dont ils sont privés aujourd'hui, par la rareté, la cherté et la lenteur des moyens de transport. Les bestiaux et les céréales de la Hesbaye, les pierres, la chaux et le bois des bords de la Meuse, trouveront des débouchés avantageux dans nos grandes villes, qui fourniront à leur tour des engrais.

» Si l'on ne craignait de descendre à des détails qui pourraient paraître minutieux s'ils n'étaient au fond importants eu égard aux habitants des campagnes, nous ajouterions, d'après l'expérience des chemins d'Angleterre, que les produits de second ordre, tels que les fruits, les volailles, les légumes, les œufs, le laitage, augmenteraient bientôt de valeur, alors qu'ils trouveraient un moyen prompt et économique d'approvisionner les marchés des grandes villes, où leur prix actuel est trop souvent loin de la portée des consommateurs pauvres ou peu aisés.

» De leur côté les gens de la campagne obtiendront à meilleur compte le chauffage, le fer, et vendant plus avantageusement leurs produits, ils se procureront en échange beaucoup d'objets appartenant aux commodités de la vie, des meubles, des vêtements de meilleure qualité dont ils sont privés aujourd'hui.

» On sait quelles difficultés présentent les moindres voyages aux pauvres paysans, quand ils ont quelques affaires publiques à traiter. Si un paysan doit aller au chef-lieu, pour la milice, pour le tribunal, pour son notaire, son avocat, ou pour le bureau des hypothèques, il est souvent obligé de parcourir cinq à six lieues à pied et de payer des frais considérables, attendu qu'il est obligé quelquefois de se nourrir, de se loger dans les villes où il s'arrête. Je sens très-bien que ces détails pourront paraître minutieux, en présence d'un travail aussi colossal que celui de la route en fer, mais nous tenons à prouver que c'est une entreprise nationale aussi bien dans l'intérêt des classes pauvres que des classes élevées, nous aurons encore occasion d'y revenir.

» Il a été observé dans une brochure allemande dont la traduction vient de paraître, que les effets de la route en fer seront encore de diminuer le prix du grain là où il manque et de l'élever là où il abonde. Le pays de Verviers s'approvisionne aujourd'hui de grains étrangers, cependant, il n'est pas éloigné de la Hesbaye.

» A cette occasion je mettrai sous vos yeux l'avis d'un conseil de régence de ce pays agricole.

» Voici comment s'exprime le conseil de régence de Waremmé :

« Depuis longtemps cette commune, comme toutes les communes de la Hesbaye en général n'a cessé de réclamer la construction d'une route. Les avantages immenses qu'elle produirait sont généralement connus.

» La facilité des communications est une des causes les plus puissantes qui fassent prospérer un pays; par là s'établissent des relations plus fréquentes entre les diverses parties de l'État, et l'échange des produits de l'industrie et des richesses du sol multiplie les opérations commerciales.

» La Hesbaye n'a pu jusqu'à ce jour atteindre ce degré de prospérité auquel ses riches produits d'agriculture peuvent la porter; le défaut de relations suffisantes avec les villes commerciales a seul pu y mettre obstacle.

» La difficulté et, en certaine saison, l'impossibilité de transporter ses denrées lui font perdre une partie de ses ressources, et obligent les cultivateurs à se confier à la bonne foi des marchands ambulants qui exploitent à leur profit tous les villages de ces contrées.

» La nouvelle route que l'on propose d'établir pourra parer à cet inconvénient et devenir pour ce pays agricole une source de prospérité. »

» Mais quant à la propriété foncière, on ne peut nier que la valeur du terrain et des exploitations est en proportion de leur rapprochement des principaux centres de consommation. Tel hectare de terre qui aux environs d'une grande ville vaudrait 65,000 francs, ne vaudrait que moitié, s'il en était éloigné de 3 à 6 lieues.

» L'effet de l'établissement d'une route en fer étant d'abréger considérablement les distances, et de réduire beaucoup les frais de transport, toutes les propriétés traversées par la communication ou l'avoisinant, se trouveront plus rapprochées des marchés, et accrottront d'autant en valeur.

» La route de Manchester à Liverpool traverse une étendue de marais où jamais on n'aurait songé à établir ni culture ni habitation. Deux années après l'établissement de la route, plus de cent hectares de ces marais fertilisés par les engrais surabondants de Liverpool et de Manchester, produisaient à Liverpool le plus beau froment.

» Répondrons-nous aux appréhensions de certaines personnes qui croient voir dans l'établissement des routes, l'anéantissement des chevaux? un mot pourra suffire. L'Angleterre et la Hollande n'ont pas de roulage, ce qui ne les empêche pas d'abonder en chevaux.

» Différents orateurs ont fait ressortir l'utilité de la route pour l'industrie et le commerce. Je ne puis m'empêcher de citer quelques autorités qui ne manqueraient pas de poids auprès de certains esprits dans cette assemblée.

« Il faut liberté pour l'industrie et le commerce comme pour la pensée. »
 » Il ne faut pas s'y méprendre; notre pays ne ressemble pas aux autres; tel système qui pourrait être bien appliqué à tel ou tel pays, serait détestable dans le nôtre. Notre véritable industrie consiste dans l'échange de toutes les matières. Eh bien! Le seul moyen d'encourager cette industrie, c'est de diminuer autant que possible, tous les frais qui sont à sa charge. Il en résultera que nous transporterons à l'étranger à meilleur compte que nos voisins, et nos fers, et nos houilles, et nos marbres, et toutes les matières dont notre pays abonde. »

» Cette opinion fut émise par M. Gendebien, dans la séance du 7 mars 1833.

» Voici comment s'exprime la régence de Liège :

« Les connaissances que nous avons des localités, s'accordent avec les détails donnés par MM. De Ridder et Simons. Les considérations qu'ils présentent sous les rapports de l'industrie de cette ville et de la province qui porte son nom, doivent avoir plus d'importance encore.

» On ne doit pas envisager seulement l'activité actuelle de cette industrie, qui souffre, mais bien celle plus considérable qui doit naître de l'impulsion et des développements que donnera nécessairement le chemin de fer dans ces contrées où le sol, le génie et les habitudes industrielles des habitants offrent des richesses infinies, qui n'attendent, en quelque sorte, que ce moyen pour se multiplier davantage et se répandre dans le com-

- » merce. L'exploitation paralysée de nos houilles ne pourra manquer de
- » prendre son essor par ce chemin, qui donnera aussi une bien plus grande
- » activité à nos usines, à nos fabriques de machines à vapeur et à tant d'autres
- » établissements importants qui à Liège et dans toute cette province, doivent
- » concourir si puissamment à enrichir l'industrie du royaume. »

« Voici l'opinion de la chambre de commerce de la même localité qui est également très-concise :

- » Ainsi, nos houilles, nos fers, nos clous ne peuvent parvenir aux lieux
- » d'embarquement, sans être chargés d'un surcroît de frais tel qu'il équivaut
- » ou dépasse même le bénéfice du produit fabriqué.

- » A défaut de ces communications, il est évident que l'industrie des
- » fontes, fers, clous, etc., sera tellement avantagee dans le Hainaut et prin-
- » cipalement à Charleroy pour l'exportation maritime aux colonies ou même
- » en Hollande, par voie indirecte, que la province de Liège, quels que puis-
- » sent être l'activité, l'économie et le courage de ses industriels, sera dans
- » l'impossibilité de soutenir la concurrence. »

« En lui-même le chemin de fer offrira aussi un débouché très-considérable à nos principales industries, il procurera un grand accroissement à l'exploitation de nos minerais; il donnera une nouvelle impulsion à la fabrication des fers, de même qu'à l'établissement de fabriques nouvelles pour la construction de moteurs à vapeur, dont l'usage se répandra bientôt dans tout le pays. Les matières premières arriveront à meilleur compte aux fabriques, qui à leur tour pourront transporter à meilleur compte aussi leurs produits sur les divers marchés, et auront plus de moyens de soutenir la concurrence avec l'étranger.

» Quant à l'utilité commerciale de la route, je n'aurais pas songé à vouloir l'établir, si dans cette enceinte, il ne s'était formé des doutes, même sous ce rapport.

» Il s'est élevé une singulière appréhension dans le sein de l'assemblée. Je ne sais si ce n'est pas un honorable représentant de la Flandre qui a craint de voir le commerce étranger se détourner sur notre territoire, de voir confisquer le commerce étranger par la Belgique. Si la Belgique parvient à attirer sur son territoire le commerce de l'Angleterre, je n'y vois pas de mal; si la Belgique absorbe le commerce de la Prusse, je m'en applaudis; si elle confisque le commerce de la Hollande, ainsi qu'on l'a annoncé, je m'en étonne, mais je m'en applaudis encore.

» Il serait très-avantageux pour la Belgique de rendre la Prusse et surtout la Hollande ses tributaires. Il serait très-avantageux pour la Belgique de pouvoir prendre vis-à-vis de la Hollande la position que nous avons vis-à-vis de la Hollande, relativement à la navigation de l'Escaut.

» Quant à ses rapports avec le fisc, l'utilité de la route est encore palpable. La plus value des propriétés, l'extension de l'industrie, la création d'industries nouvelles, l'accroissement de la consommation seront autant de causes d'accroissement dans le produit des impôts.

» Un tel effet, qui est indifférent à des concessionnaires, ne saurait manquer d'être pris en considération par l'État. Si la route rapporte des produits considérables, l'État pourra diminuer d'autant les péages ou établir des routes en fer dans d'autres directions.

» L'État fera encore un bénéfice notable en l'employant au transport des

troupes, des munitions et des lettres, outre l'avantage qu'il aura d'opérer ces transports avec plus de rapidité.

» Parlerai-je de la route sous le rapport de son utilité morale ? Les voyages en Belgique des Belges et des étrangers deviendront beaucoup plus fréquents. De même que les échanges matériels, les échanges intellectuels se feront avec plus de facilité. Nous ne croyons pas que ce soit avec réflexion qu'on ait reproché à la route en fer, sa trop grande rapidité. Il faudrait alors supprimer les postes, les diligences, les roulages accélérés, dépaver les routes ; on serait certain de retenir bien longtemps les voyageurs sur les routes et de se procurer le plaisir de les voir passer.

» Messieurs, l'importance de la route en fer, sous le rapport politique, a été établie par plusieurs orateurs avec un talent auquel ils me permettront de rendre hommage. Déjà pour ma part j'ai fait pressentir l'importance politique qu'il y avait pour le pays à resserrer en un centre commun, nos quatre principales villes ; à former, en quelque sorte, de la réunion de Gand, Liège, Anvers et Bruxelles une seule cité, dont le chemin de fer serait la grande rue.

» On trouve quelquefois que notre projet a quelque chose de grandiose, quelque chose même de poétique. Il faut, en effet, le reconnaître, Messieurs, il y a dans ce projet autre chose que des intérêts matériels. C'est une grande satisfaction donnée à un grand besoin de l'époque. Ainsi à différentes époques il a été donné satisfaction à des besoins dominants : nos temples encore debout pour l'honneur de la Belgique et pour attester le génie de nos pères ont répondu aux besoins religieux d'un autre temps ; ailleurs des colonnes triomphales ont répondu aux besoins militaires de l'époque ; aujourd'hui, je le dirai, la route en fer est destinée à satisfaire aux besoins de l'industrie et du commerce. Il est de la gloire de la Belgique, une des contrées les plus industrielles de l'Europe, de leur élever un tel monument.

» Voici donc rapidement exposés les avantages directs et indirects de la route en fer, mais avant tout nous avons dû nous demander et rechercher si l'exécution de la route est possible. Quant à la possibilité physique, elle n'a point encore été contestée ; je dirai que la configuration du terrain se prête merveilleusement à l'établissement d'une telle route ; j'en aurai au besoin pour garantir l'opinion d'un célèbre ingénieur anglais, M. Stephenson, auteur de la route en fer de Liverpool à Manchester, et de celle qui se prépare de Londres à Birmingham. Ce savant ingénieur m'a déclaré à moi-même, qu'il ne connaissait pas de route en Angleterre dont les pentes fussent plus favorablement distribuées.

Quelques personnes croient que les ouvrages de la route en fer présentent des difficultés nombreuses et insurmontables. Cependant les ouvrages d'une route en fer sont d'une grande simplicité. La confection d'une telle route est plus facile que celle d'un canal, et ne présente pas plus de difficultés que la construction d'une route en pierre. Dans le projet, un seul ouvrage présente quelques difficultés, c'est un pont sur la Meuse. On a calculé aussi les dépenses de souterrains qui seront très-probablement évités, mais qui, en supposant qu'ils se fissent, existeraient sur une étendue l'un de 500, l'autre de 600 mètres. La galerie souterraine du chemin de Liverpool a 2,000 mètres de longueur ; celle du canal de Charleroy à travers un terrain extrêmement difficile a 1,300 mètres. Aux abords de Tirlemont, le passage de

deux vallées nécessitera deux grandes levées. C'est un travail coûteux qui exigera du temps, mais qui ne peut donner lieu à la moindre appréhension de non-réussite.

» Quant aux ornières leur construction est à la vérité assez difficile. En Angleterre les premiers inventeurs jouissent encore d'un privilège qui en élève le prix; mais des ornières de même espèce et de même qualité se fabriquent en Belgique sans être soumises à ce droit de patente.

» Pour les machines locomotives, waggons et diligences, nous ne doutons pas qu'elles ne trouvent dans le pays des constructeurs aussi habiles qu'en Angleterre; toutefois par prudence, nous nous procurerons dans ce pays les modèles les plus perfectionnés. Quant aux matériaux, nous avons l'avantage de les trouver en abondance dans le pays; car tout semble se réunir pour donner à cette route un caractère vraiment belge. Nous avons notamment le fer en abondance. Les craintes manifestées par une chambre de commerce au sujet de l'insuffisance de nos fers sont sans aucun fondement. Si nos renseignements sont exacts les provinces de Namur, du Hainaut, de Liège et du Luxembourg possèdent plus de 95 hauts fourneaux, 200 forges, et plus de 20 laminoirs, parmi lesquels il y en a 7 d'établis sur le système anglais et propres à étirer des ornières en fer. Ces laminoirs établis dans les localités ci-après désignées peuvent produire les quantités suivantes par année :

Montant de la production annuelle.

| Liège. | Seraing. | Acoz. | Ives. | Fayt. | Marchiennes. | Total. |
|--------|----------|-------|-------|-------|--------------|--------|
| tonn. | tonn. | tonn. | tonn. | tonn. | tonn. | tonn. |
| 2,800 | 3,000 | 2,000 | 2,800 | 3,000 | 2,100 | 18,700 |

Vente actuelle dans le commerce.

| | | | | | | |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1,800 | 2,000 | 1,200 | 1,400 | 2,200 | 1,100 | 9,700 |
|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|

Excédant disponible par année.

| | | | | | | |
|-------|-------|-----|-------|-----|-------|-------|
| 1,000 | 1,000 | 800 | 1,400 | 800 | 1,000 | 9,000 |
|-------|-------|-----|-------|-----|-------|-------|

» La quantité nécessaire en fers étirés pour l'établissement du chemin de fer en Belgique, est pour la première section de 8,500 tonneaux; et le total de cette fourniture peut être réparti annuellement comme suit :

| | |
|------------------------------------|-----------------|
| 1 ^{re} Année d'exécution, | 2,500 tonneaux. |
| 2 ^e id. | id. 3,000 id. |
| 3 ^e id. | id. 3,000 id. |

Total. 8,500 tonneaux.

» Si j'insiste autant sur les quantités suffisantes des fers du pays, c'est qu'il m'est revenu de différents côtés qu'on avait alarmé plusieurs fabricants du pays, en disant que l'intention du gouvernement était de se fournir de fer en Angleterre.

» On a parlé des difficultés qui résulteraient de l'expropriation des terrains. Jusqu'à présent, j'ai pris autant que j'ai pu mes exemples en Belgique. Je vous citerai cette fois un exemple pris en France. L'ingénieur en chef Vallée, chargé de la construction du canal de la Sensée, a eu à faire à 500 propriétaires dont les propriétés étaient traversées par ce canal. Sur ce nom-

bre, une seule affaire d'expropriation a été portée devant les tribunaux, encore était-ce parce que le propriétaire était absent.

» Je citerai deux autres exemples pris chez nous : pour le canal d'Antoing et pour celui de Charleroy très-peu de difficultés se sont élevées ; presque toutes les affaires d'expropriation ont été traitées à l'amiable ; et cependant il s'agissait d'un canal traversant et divisant des localités très-morcelées. Un chemin de fer, au contraire, ne divise pas la propriété qu'il traverse et peut plus facilement se détourner des propriétés d'une grande valeur réelle.

» S'il faut parler de la possibilité financière de l'exécution de la route, nous dirons que nous ne la révoquons pas en doute. Le gouvernement avait demandé 18 millions ; la section centrale a proposé 35 millions, en supposant pour le pays un réseau complet de routes en fer, et en supposant 3 années de travaux, ce serait 12 millions par an y compris l'intérêt des emprunts pendant toute la durée de l'exécution.

» Je ferai remarquer que la route de Bruxelles à Anvers, qui coûtera trois millions environ, pourra être en rapport au bout d'une année. Il en sera de même des autres parties qui seront commencées en même temps et successivement achevées. Car la route en fer a encore sur un canal l'avantage de pouvoir être mise en exploitation à mesure de l'achèvement des diverses sections.

» Le trésor belge est jusqu'à présent peu grévé ; le crédit public s'est amélioré. Nous offrons d'ailleurs aux prêteurs la double garantie de l'État et de la route.

» Les bons du trésor peuvent singulièrement faciliter l'emprunt et peut-être même le rendre inutile. La Belgique depuis trois ans a trouvé les moyens de faire face à 230 millions de dépense de guerre ; nous espérons qu'elle trouvera le moyen de subvenir à une dépense de 35 millions pour l'établissement d'une telle communication. D'ailleurs, la route pouvant se suffire à elle-même, la garantie offerte par l'État sera purement nominale. Mettons les choses au pis, et supposons que sur les 35 millions engagés, 25 seraient dépensés en pure perte sans rapporter d'intérêt, il en résulterait pour le pays une charge annuelle de 1,250,000 francs, soit 34 centimes par individu à couvrir au moyen de l'impôt.

» On ne révoque pas en doute la possibilité physique, la possibilité financière de la route ; mais on dit que l'administration est incapable de la faire, que le métier de l'administration n'est pas de construire des routes, que son rôle se borne à laisser faire. Ce système de laisser faire qu'on nous vante est commode pour le gouvernement, mais il est absurde à côté du système de la responsabilité.

» A cet égard le gouvernement, en se chargeant d'une entreprise aussi importante, sent bien qu'il se charge d'une immense responsabilité et éprouve le besoin de s'entourer d'aide et de lumières, en restant toujours responsable de ses actes. Il se propose de s'adjoindre à ce titre une commission ; je me permettrai de lire un court projet d'arrêté destiné à l'organiser.

« Art. 1^{er}. L'administration du chemin est commise aux soins d'une commission composée de neuf membres, dont trois sénateurs, trois membres de la chambre des représentants, trois personnes nommées par le roi.

» 2. La commission administrative sera chargée de proposer les modifications dont serait susceptible le tracé général du chemin, sans s'écarter des stipulations de l'art. 1^{er} ;

- » Désigner l'ordre d'exécution des diverses sections du chemin;
- » Procéder aux expropriations soit à l'amiable soit conformément aux dispositions de la loi du 8 mars 1810 ;
- » Ordonner et approuver les adjudications publiques des travaux ;
- » Soumettre au gouvernement les projets de tarifs de péages à percevoir sur les diverses sections du chemin ;
- » Proposer au fur et à mesure de l'achèvement des diverses sections, et lorsque des embranchements viendront se rattacher au chemin, les modifications dont les tarifs seraient susceptibles ;
- » Faire les appels de fonds et négocier les emprunts partiels nécessaires ;
- » Rédiger un règlement d'ordre et d'administration intérieure à approuver par le roi.

» 3. La commission rend compte chaque année de sa gestion au gouvernement.

» 4. Des ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées seront mis à la disposition de la commission pour diriger et surveiller les travaux. Cette commission est néanmoins autorisée à proposer au gouvernement l'emploi de toutes personnes étrangères à ce corps dont les services lui paraîtraient utiles. »

» Cette organisation n'est pas encore définitivement arrêtée; mais ce projet peut vous donner une idée de ce qu'elle sera et vous faire voir sous quel point de vue le gouvernement envisage une commission chargée de l'administration du chemin de fer. D'ailleurs quant à la capacité des ingénieurs belges, je ne sais si l'on peut avec ombre de justice la révoquer en doute. Je crois que les travaux faits dans le pays par les ingénieurs dispensent d'en donner d'autres preuves. Je dirai plus, c'est que, si le gouvernement a quelque confiance dans le succès de l'entreprise, il le doit surtout aux deux hommes laborieux instruits et modestes qui depuis deux années s'occupent avec un zèle, une assiduité et une constance si rares, du projet sur lequel vous êtes appelé à prononcer.

» J'ai dit que j'envisageais l'entreprise sous le rapport de la justice. N'est-ce donc pas une justice que vous devez au pays de lui rendre les débouchés que la révolution lui a enlevés, sans lui donner de compensation suffisante. N'est-ce pas une injustice à l'égard d'Anvers, qui jouissait du Rhin, envers Liège, qui jouissait de la Meuse. Il ne suffit pas d'avoir rattaché à la révolution les sentiments et les intérêts religieux et moraux, il faut que les besoins matériels y trouvent aussi leur compte.

» Le projet n'est pas injuste vis-à-vis du Hainaut. D'abord si le projet de la section centrale est adopté, le Hainaut aura son embranchement. Cette province est déjà avantagée par la réduction des droits sur la navigation. On peut les réduire d'ailleurs de nouveau, si la justice distributive le requiert.

» Le Hainaut ne peut être préjudicié que quant à ses houilles, et il ne peut courir les risques d'une ruine complète, puisque sur les 2 millions de tonnes d'extraction $\frac{1}{10}$ seulement s'écoule vers le bas Escaut. Il n'y aurait pour cette province, préjudice que de ce dixième si elle ne pouvait pas soutenir la concurrence avec le charbon de Liège.

» Tout annonce d'ailleurs que le marché de la France lui sera de plus en plus avantageux. La jonction de l'Oise à la Sambre lui promet un débouché productif.

» Depuis trois ans et demi, nous ne craignons pas de le dire, la Belgique a perdu son temps, quant aux intérêts matériels du pays. La loi dont vous vous occupez a été présentée le 18 juin dernier. Tandis que vous délibérez, la Prusse dont on met en doute les intentions, a déjà décrété l'établissement d'une route en fer; la Hollande tenant peu de compte de son Rhin, a obtenu de la Prusse l'autorisation de faire une route en fer. Les villes anseatiques, la France, la Hollande, se disputent le marché de l'Allemagne, devenu le centre d'une immense consommation depuis la confédération commerciale qui vient de se former.

» Malheur au pays qui se laisserait devancer dans cette carrière ! Honte au pays qui se disant libre, laisserait sa liberté s'endormir dans un mol abandon, dans un lâche égoïsme, qui ayant devant les yeux une perspective si prospère, fermerait invinciblement les yeux, qui ayant entre les mains l'instrument de sa propre fortune laisserait misérablement l'instrument se briser entre ses mains.

» Mais gloire à la nation qui, à trois années de sa naissance après avoir traversé des jours mauvais, se montrerait l'égale des plus fortes et des plus anciennes, qui enchaînée et mutilée, hélas ! en deux de ses parties, saurait se redresser sur elle-même et puiser dans ses propres forces des germes de vie et de gloire.

» C'est à de tels signes, Messieurs, que la véritable grandeur d'un peuple se reconnaît ; c'est par de tels combats qu'on fait oublier de douloureuses défaites ; c'est par de telles victoires qu'on égale et qu'on justifie d'anciens triomphes, que l'on conquiert ce qui peut rester de Belges hostiles, ou même indifférents à la Belgique ; que l'on fortifie le sentiment national ; que l'on obtient l'estime, la considération, les sympathies de l'étranger, qu'une nation laisse des traces de son passage dans le monde, et lègue à l'avenir un nom respecté.

» Messieurs, j'ai parcouru rapidement les divers aspects de la question sous le rapport de l'utilité, de la possibilité, de la justice, de l'urgence. Il resterait à se poser cette question :

- » Qui doit être l'entrepreneur de ce monument national ?
- » En quelles mains confier ce précieux dépôt ?
- » A quelle garde livrer cette source de vie et de prospérité ?

» Je me confie au patriotisme de chacun de vous, Messieurs, pour répondre à cette question. En traitant, en ce moment, de l'exécution de la route par l'État, je craindrais d'affaiblir l'impression qu'ont dû laisser dans vos esprits les discours pleins de solidité de MM. Nothomb et Devaux. Je m'arrête là pour aujourd'hui, me réservant de vous présenter quelques arguments nouveaux dans la discussion des détails. »

M. De Puydt : « Messieurs, malgré tout mon désir de ne pas fatiguer la chambre, je me vois obligé de rentrer dans la discussion. Les questions soulevées sont loin d'être épuisées ; l'influence de leur décision sur l'avenir du pays est trop majeure pour qu'aucun de nous consente volontairement à voir abrégés les débats, aussi longtemps qu'il sera possible d'y apporter de nouveaux éclaircissements.

» Une route en fer unique, tracée de Liège vers les Flandres, de manière à ouvrir aux produits du bassin houiller de Liège un marché exploité par le commerce du Hainaut, et où ces produits de Liège ne parvenaient

pas avant l'existence de ces communications, rompt l'équilibre commercial actuel.

» Une route en fer, conçue comme je viens de le dire, et dont les péages seraient établis inégalement, de manière à substituer entièrement les produits de Liège à ceux du Hainaut sur un marché donné, est un privilège qu'aucune raison politique ne pourra jamais justifier : voilà la question. Laissez donc là tous vos arguments hors d'application, et venez combattre sur le terrain même de la contestation. Dites-nous quels sont vos droits pour agir de la sorte, dites-nous quel est votre but, afin que nous sachions au moins quel si grand intérêt public nécessite de notre part un sacrifice si entier, quels dédommagements nous aurions à espérer plus tard pour que nous consentions aujourd'hui à nous laisser offrir en holocauste à la prospérité de la province de Liège.

» Vous aurez beau invoquer ici ces mille exemples d'accroissements spontanés de richesses dans des pays que l'on sillonne de communications nouvelles, vous ne nous prouverez pas que cette influence puisse s'étendre jusqu'à des parties du pays que ces communications ne touchent pas ; vous ne nous prouverez jamais que quand ces communications ouvrent à un foyer de production un marché qu'exploitait un autre foyer de production, par le moyen d'une communication opposée et moins parfaite, cet autre foyer de production puisse y gagner.

» La question, Messieurs, vous est présentée dans son véritable état, elle est à nu ; je prie la chambre de la voir comme je la pose, dépouillée de toutes les subtilités dont on voudrait la compliquer ; je la prie de peser dans sa sagesse s'il peut y avoir l'ombre de l'équité à vouloir qu'une province placée de la sorte hors de la loi commune se soumette sans se plaindre à cet injuste sort.

» Les concessions, dit-on, ne peuvent être admises pour la construction du chemin de fer, bien qu'on en reconnaisse l'utilité en général.

» Messieurs, je veux croire pour un moment que cet aveu est sincère, malgré les arguments si absolus que l'on a invoqués contre le système en général. Mais je vois le gouvernement et ceux qui l'appuient dans cette circonstance, insister si fort sur la nécessité d'accepter le chemin de fer, que je dois encore revenir sur ce point.

» La raison dominante est celle-ci, le gouvernement doit rester maître de la route afin de modifier à son gré le tarif.

» Répéterai-je ce que j'ai dit, qu'un concessionnaire saura mieux que le gouvernement apprécier la nécessité de modérer les tarifs au besoin, et qu'à cet égard l'intérêt privé est le meilleur régulateur. Mais qu'arriverait-il, on m'accablerait de nouveau de cent lieux communs.

» Vous voulez rester maîtres de la route à cause du transit ?

» Mais commencez à prouver que le transit est possible ; assurez-le par un traité et par un traité préalable. J'ai démontré que la Prusse serait réellement l'arbitre de notre sort futur. C'est donc à la Prusse qu'il faut s'adresser avant toutes choses...

» J'ai dit et je dois redire que le chemin de fer belge sera immédiatement suivi de l'exécution du chemin de fer hollandais qui est tout aussi assurée que celle du nôtre...

» Dans l'état actuel des choses, la Hollande a la prépondérance, elle doit

la consolider à toujours par l'établissement de son chemin de fer ; car tout ce que l'on allègue pour appuyer la proposition d'un chemin de fer en Belgique a bien plus de force encore si on l'applique à un chemin de fer hollandais , puisque nous en sommes réduits à calculer sur un mouvement commercial qui n'existe pas pour nous , tandis que la Hollande calcule sur un mouvement commercial qu'elle possède ; puisque nous en sommes réduits à porter en ligne de compte les faveurs d'un gouvernement qui ne sympathise guère avec le nôtre , tandis que les gouvernements hollandais et prussien sont étroitement liés par des intérêts de famille.

» J'ai une autre remarque à faire sur le chemin de fer hollandais.

» La Belgique livrait autrefois du charbon à la Hollande ; elle aspire à reconquérir cette partie de ses exportations.

» Le chemin de fer hollandais , combiné avec le chemin de fer prussien , ouvre aux charbons de la Roer un vaste débouché en Hollande. Calculez les frais de transport respectifs, et vous jugerez si , après l'exécution des voies que vous méditez , il peut vous rester encore l'espoir de conduire un seul tonneau de charbon en Hollande. Voilà ce que vous aurez gagné sous ce rapport à provoquer le chemin de fer prussien.

» Détruire la prépondérance hollandaise est à mes yeux une entreprise impossible ; établir une concurrence avec la Hollande cela n'est pas dans la nature des choses. Car , ainsi qu'on l'a dit , le transit doit être tout à l'un ou tout à l'autre.

» Revenant au principe posé je dis : Il n'y a donc aucune nécessité pour le gouvernement d'être maître de la route si elle ne peut raisonnablement avoir le transit pour objet.

» Dès-lors toutes les conditions à l'appui de ce motif d'intérêt général , tous les raisonnements dont on a été si prodigue pour prémunir la chambre contre le danger de livrer la route au prétendu caprice de l'intérêt privé restent sans application.

» Quant aux arguments dirigés contre les compagnies exécutantes , il y a été répondu d'avance par les développements dans lesquels je suis entré à l'occasion du système de concession ; cependant je combattrai les plus saillants.

» Il est connu de tout le monde que les compagnies concessionnaires évaluent avec plus de précision , exécutent avec plus de promptitude et d'économie , achèvent toujours , et entretiennent mieux leurs ouvrages. Tout le monde sait que les gouvernements achèvent rarement ceux qu'ils entreprennent ; il n'y a que les monuments de luxe que les gouvernements absolus sachent établir.

» Ce que les compagnies ont réalisé d'ouvrages utiles , en moins de temps qu'il n'en faut souvent à l'État pour les concevoir et les projeter , en Amérique et en Angleterre , est immense.

» C'est aussi par les administrations locales et les compagnies que sur le continent européen ont été construits les ouvrages les plus utiles ; c'est encore par les compagnies que les travaux abandonnés par l'État ou que l'État s'est trouvé dans l'impuissance d'achever ont été faits et livrés au commerce.

» L'histoire du canal de St-Quentin en fait foi. Après cinquante années de travaux plus ou moins infructueux et d'énormes dépenses perdues , le canal

de St-Quentin fut livré à la navigation lorsqu'on s'aperçut que l'eau se perdait dans plusieurs biefs, ce qui occasionnait aux bateaux des retards qui allaient quelquefois jusqu'à six mois pour un trajet d'un seul jour. Pendant plus de douze ans les ingénieurs de l'État firent des efforts constants, employèrent tous les moyens que l'art suggère pour rendre ce canal étanche, et ces efforts furent vains. En 1827 on concéda le canal à une compagnie; en un an l'ouvrage fut terminé, et une navigation continue établie.

» Je n'accuse pas les ingénieurs, car ceux même qui n'avaient pu réussir sous les ordres du gouvernement contribuèrent au succès sous l'influence de la compagnie. C'est le gouvernement seul qui était impuissant, parce que cela est dans la nature des choses; la compagnie a dû réussir parce que l'activité et le soin prévoyant de l'intérêt privé ne manquent jamais à une compagnie, et que là est la véritable garantie du succès.

» Il n'y a dono ni vérité, ni vraisemblance à venir prétendre, ainsi que l'a fait M. Smits, que les compagnies emploient les mêmes moyens d'exécution que l'État.

» Passons des travaux extérieurs aux travaux belges.

» Les ouvrages exécutés depuis 1824 jusqu'en 1830 sont là pour attester ce que peut l'industrie particulière, même à travers les obstacles sans nombre qui résultent de l'imperfection du système adopté par le gouvernement; mais les difficultés dont sont hérissés les actes de nos concessions, n'ayant pas anéanti le stimulant de l'intérêt privé, le succès obtenu dans l'exécution des ouvrages prouve plus qu'ailleurs la puissance de ce moyen.

» La canalisation de la Sambre, les canaux de Pommerœul, de Charleroy, et beaucoup d'autres ouvrages inutiles à citer, ont été faits rapidement. Les obstacles du terrain, les effets désastreux d'un courant rapide, les accidents imprévus, résultant des variations du sol, vaincus par l'art et la persévérance des concessionnaires, prouvent ce que peut la constance de ceux qui ont un intérêt direct et immédiat au succès en opposition avec les lenteurs obligées d'un gouvernement qui ne dispose que de moyens successifs, et qui doit employer des intermédiaires sur lesquels l'impulsion première s'amortit.

» En définitive, Messieurs, les travaux faits en Belgique par les compagnies en moins de 6 ans s'élèvent à plus de 40 millions; ceux qui les ont suivis avec quelque attention savent avec quelle ardeur ils ont été entrepris, avec quelle activité ils ont été poursuivis et achevés, par quelle combinaison de moyens simultanés ces importants ouvrages se sont faits sur plusieurs points à la fois sans qu'il en résultât, ni confusion, ni hausse sensible dans les prix de matériaux ou de main-d'œuvre...

» Il n'est pas exact, ni rationnel de dire que des concessionnaires ne peuvent jamais baisser leurs tarifs, qu'ils ne peuvent trouver d'avantage pour eux que dans ce qui est actuel et visible, c'est-à-dire, le produit du maximum de la taxe.

» C'est là une argumentation sans aucun fondement et sans aucune vraisemblance, c'est accuser l'industrie privée d'imprévoyance. Cela n'est pas plus admissible que si vous veniez prétendre que dans le commerce ordinaire, les marchands ne diminuent jamais le prix de leurs marchandises, lorsque leur valeur vient à décroître par l'effet d'une abondance quelconque.

» Les péages, a-t-on dit, sont irréductibles, parce que les concessions sont perpétuelles. On a voulu dire que les péages sont perpétuels comme la concession elle-même ; car réductibles ils le sont, et qui plus est, on les réduit fréquemment et presque partout suivant les nécessités du moment, suivant la mobilité des chances du commerce. Les concessionnaires anglais font des traités avec les expéditeurs ; ils accordent des crédits, font des remises souvent très-considérables, et, par des variations successives, obéissent à toutes les exigences de l'industrie dans le sens de l'intérêt commun.

» Il n'y a qu'une limite dans les péages qui ne peut être dépassée, c'est leur *maximum*.

» Ceux qui consultent les actes de concessions où les péages sont fixés les croient invariables comme la loi qui les a déterminés ; ceux qui veulent les suivre dans l'application, doivent consulter les maisons de commission, c'est là qu'ils trouveront cotés tous les frais de transport avec la classification des éléments qui les composent.

» Messieurs, en fait de calculs, il n'y a pas d'expérience mieux raisonnée, pas d'intelligence plus active que celle des associations commerciales. Eh bien, une société concessionnaire n'est pas plus privée de cette intelligence qu'aucune autre association ; elle est de plus dirigée dans ses opérations matérielles par des hommes qui, par état, doivent avoir acquis l'expérience nécessaire par l'application des hautes sciences spéculatives.

» Pourquoi voudriez-vous supposer que des entreprises qui exigent tout à la fois argument, crédit, facultés intellectuelles, expérience et activité, ne fussent dirigées en définitive que par l'esprit de routine ? Où d'ailleurs trouvez-vous des exemples qui justifient ces allégations ?

» L'honorable M. Devaux, supposant que j'ai considéré le système de concession comme adopté en France, conteste le fait et cite des opinions contraires, en déclarant que cela ne fait pas question en d'autres pays, j'ai dit que, quant à la France, ce système prend faveur dans l'opinion, et que les bonnes doctrines finiront par l'emporter sur la routine et le préjugé. J'invoquerai ici à l'appui de mon opinion les faits mêmes. Depuis le 1^{er} janvier 1831, le gouvernement français a accordé à des compagnies 36 concessions pour construction de grands ponts, cinq concessions de péages pour construction de canaux et canalisation de rivière, et trois concessions de péages pour chemins de fer.

» Qu'on lise au surplus le rapport fait au roi par M. de Martignac en 1829, et l'on y verra qu'à l'occasion des onze canaux dont la dépense dépassait chaque année les prévisions « le gouvernement, jugeant les causes diverses qui ont concouru à rendre les travaux plus pénibles, plus dispendieux, et plus lents, a été conduit à penser que l'État pourrait trouver un utile secours dans l'intervention de l'intérêt particulier. »

» Mais ce secours serait venu trop tard ; le mal était sans remède, et le gouvernement a été réduit à porter la peine de son imprévoyance, en continuant par lui-même des entreprises qu'il avait gâtées.

L'orateur passe aux observations que lui suggère le projet même.

« J'ai mûrement pesé, et à des intervalles plus ou moins éloignés, toute cette affaire ; j'ai comparé les calculs des travaux présumés avec d'autres travaux analogues exécutés, et j'ai trouvé chaque fois qu'il faut ajouter 50 % au

devis des ingénieurs, pour avoir quelque certitude d'approcher de la vérité.

» En cela, Messieurs, je suis parfaitement d'accord avec M. l'Inspecteur Vifquain, et je m'en félicite, car cela me donne plus de confiance dans mon opinion.

» M. Vifquain a fait une vérification critique et bien raisonnée du mémoire; il a établi des calculs contradictoires fondés sur une expérience incontestable, et d'après lesquels il porte la dépense du projet proposé à 24 millions et demi au lieu de 16 millions et demi.

» Cette opinion exprimée avec liberté et franchise est d'un très-grand poids, parce que c'est celle d'un homme trop habitué aux travaux pour qu'elle ne fasse pas impression sur vos esprits. M. Vifquain, qui a fait à lui seul autant de projets et exécuté presque autant de grands ouvrages que tous les ingénieurs des ponts et chaussées réunis, est ici un juge que nul ne peut récuser. Cet ingénieur est entré dans l'examen approfondi de toutes les questions de principe et d'application. Il a fait une revue complète des détails, et le jugement qu'il porte est trop bien motivé pour qu'il n'attire pas l'attention de la chambre.

» Enfin, Messieurs, j'invoquerai un dernier témoignage, pour justifier ma défiance relativement au total présumé des dépenses.

» C'est celui de M. Cordier, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées. Dans un ouvrage publié récemment par cet ingénieur, on trouve une évaluation moyenne du coût des chemins de fer à établir en France, en supposant un terrain ni peu ni trop accidenté, et des prix analogues à ceux de la Belgique; on y calcule séparément les diverses parties de la construction, telles qu'indemnités et acquisitions de terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les fers, les frais de conduite et d'administration, etc., en prenant pour base tous les chemins de fer exécutés, tant en France qu'en Angleterre.

» Or, d'après ces calculs, la dépense d'une route réduite aux dimensions proposées en Belgique s'éleverait à 145,000 francs par kilomètre; ce qui dépasse de plus de 50 % la moyenne du projet de cette route.

» Pour compléter autant que possible cet examen, je dois me borner à indiquer les principaux articles du devis qui sont insuffisants.

» *Terrains à acquérir.* — La surface totale, a dit M. Vifquain, n'est que bien juste, et je suis de son avis.

» La réponse qui y a été faite par ses contradicteurs ne me satisfait pas, parce que j'ai examiné les immenses développements que nécessitent les terrassements dans la partie la plus accidentée du pays et que l'on y a calculé trop économiquement le terrain nécessaire.

» Les prix sont également modérés. Je sais par expérience que cette partie des évaluations a toujours été dépassée dans les grands travaux et principalement dans ceux où l'on avait calculé sur des moyennes plus fortes encore que celles du mémoire.

» On a allégué le peu de valeur des terrains. Il n'y a pas de terrains de peu de valeur quand il s'agit d'expropriation. Le tracé du canal de Meuse et Moselle le prouve; les bruyères les plus incultes ont été considérées comme ayant acquis l'augmentation de valeur à laquelle les terrains riverains peuvent prétendre du moment qu'une communication indispensable s'établit. Les exigences des propriétaires à cet égard sont les mêmes partout; il n'y a donc

pas de raison de faire une exception pour les travaux du chemin de fer ; et comme il n'est pas rare de voir les estimations de ce genre aller au double, il y aura certainement une augmentation considérable.

» *Terrassements.* — L'indication des quantités est très-hypothétique, surtout depuis Tirlemont jusqu'à Liège, parce que les moindres variations de la ligne peuvent modifier singulièrement les hauteurs de déblais et remblais.

» Les natures de terrain ne sont pas appréciées, et dans des tranchées profondes cet élément de calcul est indispensable ; or, comme je l'ai dit, on n'a pas pu faire de sondage, donc on court risque de voir doubler les prévisions sur cet objet.

» Les prix sont également trop modérés. Les observations de M. Vifquain sont encore ici d'un grand poids ; on le combat mal : en effet les terrassements du chemin de fer de St.-Etienne à Lyon ont réellement coûté plus de 50 francs le mètre courant. On peut consulter à cet égard le rapport de M. Seguin et l'ouvrage intitulé : *Considérations sur les chemins de fer*, que l'on a déjà cité ici, où ces terrassements sont portés à 68 francs et non à 40 francs, comme le prétendent mal à propos MM. Simons et de Ridder.

» *Ouvrages d'art.* — Cette partie des estimations est la moins soutenable. J'ai construit 26 grands ponts dans le lit d'une rivière qui a beaucoup d'analogie avec la Vesdre, dont le régime est même moins capricieux. Ils auraient dû coûter moins que ne coûteront ceux du projet, et cependant ils ont coûté davantage, tandis que ces derniers ne sont estimés qu'à la moitié de ce que l'expérience me permet d'admettre. D'ailleurs on sait les fréquents accidents qui arrivent aux ponts de la Vesdre et combien il est nécessaire de leur donner la plus grande solidité. Les travaux du souterrain ne sont portés qu'à 150 francs le mètre courant.

» Le souterrain du canal du Luxembourg, en grande partie achevé, a été estimé à raison de 300 francs par mètre, c'est-à-dire, le double de l'estimation de MM. Simons et de Ridder, et ce souterrain n'a pas une surface en coupe aussi grande ; il y a une différence d'un quart. L'estimation du souterrain pour le chemin de fer devrait donc être de 400 francs ; mais l'exécution du canal du Luxembourg a prouvé que ce prix n'était pas suffisant. La dépense réelle a dépassé de beaucoup l'évaluation ; que voulez-vous opposer à ces faits d'expérience résultant d'ouvrages analogues ? Les percements projetés sont pour la plupart en roche.

» C'est principalement aux ouvrages de cette nature qu'il est le plus difficile d'assigner une dépense fixe. Il faut donc recourir à ce qui a été fait, plutôt qu'aux appréciations arbitraires ; les prix de rochage des carrières sont loin de pouvoir servir de règle : il faut s'en rapporter aux données de l'expérience de semblables travaux, ont dit les auteurs du projet ; eh bien, c'est sur ces données que je me fonde.

» La critique des autres parties de la dépense donne lieu à des modifications plus ou moins sensibles. M. Vifquain l'a établie en détail ; MM. Simons et de Ridder ont contesté des faits avancés par lui ; mais comme les assertions de M. Vifquain sont confirmées par les mémoires sur les chemins de fer de Manchester, de St.-Etienne à Lyon, etc., c'est aux faits constatés qu'il faut avoir foi : autrement l'on risque de s'égarer.

» Lequel faut-il croire ? Quel résultat faut-il admettre ? Sera-ce une esti-

mation fondée sur l'expérience de ce qui est exécuté, ou bien une estimation qui s'éloigne de ce qui est exécuté ?

» A mon avis le choix n'est pas douteux, c'est l'expérience qu'il faut suivre.

» Mais, dit-on, l'estimation qu'on vous offre est raisonnée ; elle s'établit article par article, ayant chacun ses données prises sur le terrain. N'est-ce pas ainsi qu'ont été établies toutes les estimations de travaux dont les devis ont été dépassés. Est-il même un seul exemple qu'on puisse citer comme exception, et voulez-vous que contre l'expérience du coût des ouvrages semblables, dont les estimations les mieux motivées ont été quelquefois doublées, nous allions admettre la vôtre que rien ne justifie ? Car, encore une fois, ce ne sont pas les calculs qu'on doit vérifier ici, ce sont les données.

» Ce ne sont pas les calculs non plus qui ont été trouvés inexacts aux projets exécutés depuis 25 ans, tant en France qu'en Belgique, en Hollande, en Angleterre, en Allemagne ; ce sont les données prises sur le terrain que l'exécution a fait reconnaître insuffisantes. Ce sont donc vos données et la plupart de vos prix que je conteste, et c'est fort de l'expérience et du raisonnement, que je vous déclare positivement que ma conviction est que vous dépasserez vos prévisions de 50 %.

» Vous dites que vous avez réfuté les objections de M. Vifquain. Vous n'avez rien réfuté du tout, vous n'avez fait que répéter et soutenir obstinément ce que vous aviez établi d'abord.

» Dans mon opinion l'appréciation des dépenses d'un chemin de fer repose sur des données trop problématiques pour qu'il ne soit pas téméraire de les porter au-dessous de ce qu'ont nécessité ceux déjà construits. On sait d'ailleurs que pour ces mêmes chemins de fer invoqués en exemple, les prévisions des devis ont aussi été dépassées, et le chemin de fer de Liverpool à Manchester lui-même a coûté le double de son estimation première. D'après le devis de M. l'ingénieur Stephenson, la dépense ne devait s'élever qu'à 400,000 livres st. M. l'ingénieur Rennie l'avait évaluée à 510,000 livres st. Le devis a été ensuite arrêté à 650,000 livres st., et définitivement les travaux ont coûté 800,000 livres st., ou 20,000,000 de francs, sans compter de nouvelles dépenses postérieures à son achèvement, et qui devraient être ajoutées au prix de construction.

» Les frais annuels pour dépenses d'entretien et d'administration du projet du gouvernement me paraissent également avoir été portés trop bas ; à cet égard nous pouvons prendre pour exemple de calcul le chemin de fer de Liverpool à Manchester dont les comptes annuels depuis 1830 sont connus du public : au moyen de légères corrections dans ces comptes en raison des différences de prix de matériaux, on parvient à se procurer des données suffisantes pour connaître le rapport de ces dépenses annuelles aux dépenses premières.

» On y trouve que les frais de toute nature pour entretien, administration exploitation, taxes à payer aux paroisses, remises sur les transports, pertes diverses, etc., se sont élevés moyennement à . . . 12 1/8 p. c.

» Si l'on élimine les frais d'exploitation, taxes à payer aux paroisses, etc., et que l'on se borne à considérer les frais d'entretien, d'administration et d'exploitation seulement, on trouve qu'ils s'élèvent à . . . 9 1/8 p. c.

» Enfin, si l'on n'a égard qu'aux seules dépenses d'entretien et d'administration, celles-ci s'élèvent à . . . 3 $\frac{1}{2}$ p. c.

» Il faut remarquer que le chemin de fer de Liverpool à Manchester, à cause du luxe de certains ouvrages et des difficultés que l'on a eues à surmonter, a coûté proportionnellement beaucoup plus que ne doivent coûter les chemins de fer que nous aurions à construire en Belgique; mais, si la dépense de construction de nos chemins doit être moindre, la dépense d'entretien et d'administration ne diminuera pas dans la même proportion, de sorte que le rapport entre ces natures de dépenses sera plus défavorable encore.

» Des calculs faits en France pour fixer le rapport, en prenant, comme je le fais ici, les comptes rendus du chemin de fer anglais pour base, ont offert ce résultat que les frais d'entretien et d'administration s'élèveront pour un chemin de fer à deux voies, dans les circonstances semblables au chemin belge, à 4 $\frac{1}{2}$ p. c. Or, MM. Simons et de Ridder n'évaluent ces frais qu'à 2 $\frac{1}{2}$. Il y a donc une différence de moitié. Ce qui fait un déficit de plus de 350,000 francs dans leur propre calcul; c'est-à-dire que, d'après ces données, les frais annuels doivent être portés au double de l'estimation.

» Si, dans l'appréciation de dépenses pour lesquelles il y a des antécédents qui peuvent plus ou moins servir de règle, on trouve des inexactitudes d'application si remarquables, et tellement propres à égarer l'opinion sur les résultats de l'établissement d'un chemin de fer, combien ces mêmes résultats ne doivent-ils pas présenter d'incertitude, quand il s'agit de se rendre compte des produits présumés! L'exagération alors est d'autant plus dangereuse que l'on a été plus modéré dans le calcul des dépenses, et c'est, je n'en doute pas, l'écueil que n'ont pas su éviter les auteurs du projet.

» D'abord je demanderai à quelle estimation il faut s'arrêter; car on en a présenté deux :

» L'une porte les produits du chemin de fer à la somme de fr. 1,475,000.

» L'autre à la somme de fr. 2,943,000.

» Il est assez difficile de comprendre deux positions aussi différentes de la même question.

» On dira que l'une, la dernière, représente la totalité du bénéfice que devrait faire le commerce, si, immédiatement après l'établissement du chemin de fer, tous les transports de marchandises et de voyageurs qui se font aujourd'hui par les routes existantes et à l'aide des procédés de roulage actuellement en usage, venaient à abandonner spontanément ces routes et à suivre en masse le chemin de fer; mais, outre qu'une semblable supposition est absurde, je ne puis m'empêcher de faire remarquer que la différence entre les dépenses du commerce par l'emploi d'une voie nouvelle, de préférence à une voie ancienne, et qui constitue le bénéfice du commerce, réparti entre tous ceux qui l'exercent, n'est point un produit pour celui qui construit la voie nouvelle. Ce n'est qu'à l'aide d'un péage qu'une portion quelconque de ce bénéfice peut être convertie en produit; mais alors, pour qu'il soit réalisable, il faut que ce péage soit calculé de manière à n'absorber qu'une partie de cette différence; car, sans cela, le commerce n'ayant plus de bénéfice direct n'aura aucun intérêt à changer ses habitudes et à s'aventurer sur une voie dont l'avantage ne serait pas immédiatement senti.

» Il suit donc de là que c'est à la première évaluation de produits qu'il

faut se reporter, parce qu'elle est réellement fondée sur l'application d'un péage aux quantités de transports que l'état du commerce rend présumables, parce qu'elle reste au-dessous de la somme des bénéfices que l'emploi du chemin de fer peut offrir au commerce, de manière à lui laisser un stimulant, sans lequel le succès de la route serait très-problématique.

» Mais, malgré la probabilité relative de cette évaluation, les données qui la fondent n'en sont pas moins incertaines, et je n'y puis voir qu'une présomption à laquelle je n'oserai me confier aussi longtemps que l'établissement du chemin de fer n'aura pas été précédé, comme je l'ai déjà dit, du perfectionnement des communications dans les différents cantons industriels du pays, aussi longtemps que l'amélioration de nos *fabricats* n'en assurera pas l'écoulement à l'étranger.

» Une autre correction à faire, c'est celle de l'intérêt des fonds; elle est d'autant plus essentielle qu'elle porte sur la dépense première, et modifie par conséquent tous les rapports. On a porté cet intérêt à 5 %; l'expérience de toutes les opérations de même nature prouve qu'il faut compter au moins sur 7 p. c. : il y a lieu de croire, disent les auteurs du projet, que les fonds seront obtenus à raison de 5 p. c. Il n'y a jamais lieu de croire contre les faits. Ce que coûte l'argent prêté pour travaux est trop connu de ceux qui en ont fait, de ceux qui en général ont quelque habitude des opérations de crédit, pour que j'aie besoin de m'étendre davantage sur ce point.

On oppose aux observations qui ont déjà été faites à cet égard, que la compagnie, en demande pour le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles, n'avait porté l'intérêt qu'à 5 %. Ce que l'on oppose n'est qu'un projet, et ce projet a été pris plusieurs fois pour point de comparaison. Ce n'est pas à des projets qu'il faut recourir, c'est à l'expérience des travaux exécutés. Or, d'après l'expérience des travaux exécutés, je crois être très-modéré en ne calculant que sur un intérêt de 7 %.

» D'après cela, voici le résultat de l'opération :

| | |
|--|---------------|
| » MM. Simons et de Ridder portent les produits à | fr. 1,475,000 |
| » La dépense devant être 24 millions et demi, et l'intérêt 7 %, on a | 1,715,000 |
| » Les frais d'entretien et d'administration à 4 1/2 p. c. on a | 1,102,500 |
| » La dépense annuelle est. | 2,817,500 |
| » D'où il y aurait déficit de | fr. 1,342,500 |
| » L'utilité de la route paraîtrait d'après cela plus que contestable... » | |

M. Meeus considère le projet comme impolitique, comme contraire aux véritables règles de l'économie sociale et contraire aux principes en matière de finances. Après avoir exposé les motifs de son opinion, motifs que l'on peut retrouver dans les discours précédents des adversaires du projet, l'honorable orateur continue ainsi :

« A côté de la critique il faut pouvoir présenter une règle de conduite, c'est ce que je fis il y a un an; je disais : Puisque le projet que vous formez est impolitique, puisque le gouvernement est mauvais exécuteur de travaux, créez vous-même ce qui manque en Belgique; créez vous-même l'instrument nécessaire à l'entreprise des grands travaux; créez une société pour

construire la route en fer ; tâchez d'obtenir de cette société des avantages pour le pays : la banque vous offre son crédit, employez-le ; par cette méthode vous arriverez à des conditions dont le pays profitera autant que les actionnaires.

» J'ai eu sur ce sujet des conversations avec M. le Ministre de l'intérieur ; et puisqu'il s'agit d'intérêts généraux, je vais dire ce qui s'y est passé. J'avais quelques heures devant moi quand je fus mandé près du Ministre de l'intérieur ; ne voulant pas y arriver sans offrir quelque chose à la place du plan du gouvernement, je jetai sur le papier les bases d'une société à former. Je demandai qu'on créât une société dont le fonds serait de 30 ou 40 millions de francs, et j'indiquai où l'on trouverait des capitaux ; je voulais que le but de la société fût d'ouvrir les grandes communications qui manquent au pays, et par conséquent, que la société fût chargée de la construction de la route en fer. Ce que je disais, Messieurs, valait quelque chose à cette époque. Je prenais sur moi la responsabilité morale de trouver des actionnaires et des capitaux (1).

» Établissez, ajoutai-je, dans les statuts, que les actionnaires jouiront d'un intérêt de 5 % ; établissez que les bénéfices excédant 5 % ne seront acquis aux actionnaires qu'à raison de 3 %. Je savais qu'en Angleterre certaines actions ont doublé, triplé de valeur ; j'espérais qu'il en serait de même chez nous ; c'est pour cela que je demandais que le surplus des 3 % fût versé dans deux caisses différentes ; l'une pour les actionnaires, l'autre pour le pays. Les actionnaires auraient disposé du premier dépôt ; l'autre dépôt aurait servi à réduire le taux des péages pour les marchandises en transit, et ensuite pour les marchandises fabriquées et sortant du pays ; et enfin pour agir sur les marchandises comme le fer, le charbon, qui sont les véritables matières premières de toute industrie.

» Si les prévisions de M. Devaux pouvaient se réaliser ; si les actions d'une telle compagnie pouvaient doubler ou tripler de valeur, il en résulterait que le pays deviendrait au bout de quelque temps le véritable propriétaire de la société ; car, dans les statuts de la société, je mettais cette clause qu'on pourrait rembourser les actionnaires avec deux capitaux pour le capital versé.

» Je compris la difficulté d'obtenir des actionnaires pour certaines parties de la route ; mais, y ayant réfléchi, je vis qu'au moyen d'un subside de deux millions, il ne pourrait y avoir d'objections contre mon plan, et que ce subside pourrait être balancé par des clauses avantageuses à la Belgique.

» Il avait été inséré dans les statuts de la société que les marchandises en transit paieraient sur le chemin en fer, par kilomètre de distance, 10 % de moins qu'en Hollande, soit que le transport s'y fit par canaux ou par chemin en fer. C'était acheter bien cher par la société une semblable concession. Eh bien, Messieurs, ces propositions officieuses que je fis au Ministre restèrent sans résultat ; mais les capitaux qu'on voulait employer dans l'intérêt de la Belgique ne sont plus disponibles, et ont reçu une autre destination, toujours cependant dans un intérêt belge. C'est de l'histoire que je raconte, mais elle fait voir combien le gouvernement a depuis longtemps

(1) L'honorable orateur est Gouverneur de la Société Générale pour favoriser l'Industrie nationale.

l'idée fixe de vouloir faire lui-même la route, de créer un monopole, de sortir de toutes les règles et de tous les principes d'économie sociale. En croyant donner au gouvernement du pouvoir et l'affermir, on l'a, au contraire, affaibli par ces moyens qu'on n'aurait jamais dû employer.

» Je suis obligé d'entrer dans ces détails, parce que j'entends raconter depuis longtemps au Ministre et à ses agents qu'il faut que le gouvernement exécute la route lui-même, qu'autrement elle ne se fera pas. Cette pensée a été reproduite d'une manière bien claire dans le discours de M. Devaux. Il dit : « Notre route présente des raisons spéciales pour qu'on s'écarte du » système des concessions. La première, c'est le manque de capitaux ; ou si » l'on veut, la paresse des capitaux en Belgique. »

» Quoi ! vous vous plaignez de la paresse des capitaux, et vous avez forcé celui qui en possédait le plus, pour pouvoir être utile à la Belgique, à porter ses capitaux à l'étranger, à les employer à la canalisation de la Sambre, à la jonction de la Sambre à l'Oise ! Vous avez repoussé un établissement (1), que vous deviez chercher à conserver à la Belgique ! Heureusement qu'il a trouvé le moyen de servir la Belgique, comme il le fera partout où il en trouvera l'occasion. Le canal de la Sambre à l'Oise prouvera l'intérêt que porte cet établissement au bonheur matériel de la Belgique.

» Si, continue-t-il, vous mettiez en concession la route du Rhin à l'Océan, » c'est comme si vous écriviez dans la loi : la route est donnée à exploiter à » la banque de Bruxelles ; la banque seule est capable de faire ce travail. » Savez-vous ce que demandait la banque ? Elle demandait que, sur six administrateurs tous nommés par le Roi, un seul fût choisi dans le conseil de la direction de la banque, pour veiller à ses intérêts. Elle ne demandait pas pour lui d'autre prérogative que tous les autres administrateurs ; seulement à raison de la garantie que la banque aurait donnée de la somme de 15 millions versés par elle, elle demandait une surveillance bien naturelle alors qu'on apporte la moitié de ses capitaux. Tout cela a été refusé ; c'est en France que ces capitaux ont été placés dans l'intérêt de la Belgique.

» Quant à moi, dit-il, je ne veux pas qu'une propriété nationale de cette » importance soit abandonnée à une compagnie aussi puissante, aussi habile, » et je dirai même, sans lui en faire de reproche, parce que c'est la nature » des compagnies financières, aussi intéressée. Vous n'aurez donc pas de con- » currence, et dès que vous aurez écrit la concession dans la loi, vous subirez » les conditions de la banque. »

» Et moi, je déclare que dans l'intérêt bien entendu du pays, si le gou- » vernement avait cet intérêt en vue, ce n'est jamais lui qui devrait l'entre- » prendre. Le commerce a besoin d'indépendance. Certes, je ne rêve pas des » malheurs ; loin de moi la pensée que jamais notre nationalité puisse être » attaquée. Mais, sans qu'elle le soit, ne pourrait-il pas venir des circonstances » où le gouvernement voudrît exploiter la route d'une manière fiscale ? Se » trouvant pressé par le besoin, ne pourrait-il pas venir proposer à la cham- » bre une loi pour augmenter le péage ? En définitive, on serait obligé de » consentir. Dans les moments de danger on a recours à tout. Eh bien, si cette » route était concédée, si elle appartenait au commerce, vous n'auriez le droit

(1) La Société Générale ou banque.

de rien changer au péage, ni nous, ni la Belgique entière, sans manquer aux lois de l'équité.

» Si, vous portant dans un avenir très-éloigné, une guerre générale faisait de la Belgique des départements français, croyez-vous que le gouvernement français, jaloux de la prospérité commerciale de la Belgique, ne trouverait pas peut-être moyen de pressurer la Belgique, certain qu'il serait de ne pas la conserver longtemps ?

» Voilà mes motifs, ils me font désirer en bonne et saine politique que cette route appartienne au commerce et non au gouvernement. Quand il y avait dans les statuts de la société cette stipulation que le péage pour le transit serait toujours de 10 pour cent au-dessous des frais de transport hollandais, il me semble qu'il y avait garantie suffisante. Si ce n'est pas l'importance du transit qui milite pour l'établissement de la route en fer, je ne sais pas ce qu'on invoquera si le gouvernement veut monopoliser, ce que font les entrepreneurs de diligences et les rouliers ; il aurait dû, depuis trois ans, se mettre en concurrence avec Briard et Van Gend, et autres. Le transit est de la plus grande importance pour la Belgique. C'est à l'aide du transit que toutes les industries se perfectionnent. Ce serait répéter ce qui déjà a été dit que d'entrer dans des détails à cet égard.

» Je dois donc déclarer que, dans ma pensée à moi, cette société était éminemment patriotique. Ses intérêts étaient limités, et elle était en position de rendre de grands services au pays, comme elle en a déjà rendu d'éminents au commerce et à l'industrie. Cela se peut-il encore aujourd'hui ? je me permets d'en douter. Ce n'est pas moi qui viendrai dire que ce qui a pu se faire se pourrait encore : le gouvernement peut chercher les moyens de le faire, ce n'est pas moi qui les lui offrirai, je n'ai plus ce que j'avais alors. J'étais lié avec quelques grands capitalistes ; je pouvais au nom de cette société à laquelle je ne suis pas indifférent, donner des garanties que je ne puis plus donner aujourd'hui.

» Cependant tel est mon embarras : après avoir critiqué ce qu'a fait le gouvernement, après avoir dit ce qu'il pouvait faire, je ne sais si, aujourd'hui que la concession n'est plus possible, il y a lieu à refuser la construction de la route en fer. Parce que le gouvernement a eu l'imprudence de refuser ce qu'il devait accepter, faut-il que le pays en souffre ? Faut-il punir le pays de l'inexpérience et de la témérité du Ministère ? Je suis dans un grand doute sur le vote que j'ai à émettre. J'avoue franchement qu'autant j'étais opposé au projet du gouvernement, à l'époque où j'en ai eu connaissance, autant je suis incertain aujourd'hui.

» Persuadé que le gouvernement a tout fait pour détruire l'esprit d'association et voit que le moment est venu d'exploiter sans concurrence la route en fer, je ne veux ni ne dois refuser une communication utile au commerce. J'en connais trop le prix pour ma part. Comme l'a dit l'honorable M. De Puydt, les communications, les moyens de transport sont ce qui constitue le commerce ; en multipliant les communications, vous augmentez le commerce et l'industrie. Au fond, sachant que la route sera mal faite, qu'elle coûtera plus que n'ont prévu les ingénieurs, qu'elle prendra plus de temps qu'on ne l'a annoncé, je ne sais pas s'il ne vaut pas mieux encore avoir une route mal faite, une route onéreuse au pays que de n'avoir pas de route.

» C'est dans cette alternative que je suspends mon vote. »

M. le Ministre de l'intérieur : • L'honorable préopinant a parlé de concessions que le gouvernement aurait faites. Le gouvernement, dès le premier jour de la discussion, a déclaré se rallier à la proposition de la section centrale; s'il y a eu concession, ce fut donc à cette époque; depuis lors le gouvernement, conséquent avec lui-même, a rappelé que si le projet de la section centrale était adopté, il y aurait chance pour la province du Hainaut d'avoir un embranchement; que le gouvernement en contracterait même en quelque sorte l'obligation, puisque cet embranchement serait compris dans la loi. Voilà le seul fait constant.

» L'honorable préopinant a ensuite raconté l'histoire d'une séance qui a eu lieu au ministère de l'intérieur, et dans laquelle il aurait développé un plan d'organisation d'une compagnie chargée de l'exploitation de la route en fer, plan que malheureusement pour le pays le gouvernement aurait eu l'imprudence, la témérité de ne pas accepter.

» Il est bien dans mes souvenirs que l'honorable M. Meeus voulut bien prêter à une réunion qui eut lieu au ministère de l'intérieur le concours de ses lumières et de son expérience, qu'il donna quelques explications en présence du conseil des ponts et chaussées. Mais je dois déclarer qu'il ne m'est resté aucun souvenir que l'honorable M. Meeus ait soumis au ministère aucun plan comme il vient de le rappeler. Encore moins me rappelle-je les excellentes dispositions où il aurait été de venir au secours du gouvernement pour une somme de 15 millions, disposition où malheureusement il n'est plus aujourd'hui. Je me souviens que l'honorable M. Meeus s'étendit sur l'influence que les grandes communications ont sur la prospérité de l'industrie; qu'il traça une histoire fort judicieuse de la compagnie des Indes. Mais quant aux propositions qu'il aurait faites au gouvernement, je n'en ai, je le répète, conservé aucun souvenir.

» Du reste, Messieurs, je déclare qu'alors comme aujourd'hui l'opinion du gouvernement était que tous les travaux d'intérêt matériel doivent être, dans l'intérêt du pays exécutés par le gouvernement qui représente le pays.

» Messieurs, ce n'est pas le moment, je l'ai déclaré au commencement de la séance, de discuter le mode d'exécution de la route; je ne suivrai donc pas actuellement l'honorable préopinant dans les raisons qu'il a fait valoir, pour prouver que les intérêts du commerce exigent que le transit soit exploité par une société particulière, attendu qu'une société particulière, bien plus que le gouvernement s'entend à faire fructifier les impôts. Nous comprenons que la banque aurait levé bien plus d'argent que le gouvernement, mais nous demanderons au commerce s'il lui convient d'être exploité par une compagnie, ou d'avoir affaire au gouvernement.

» On prétend que nous avons fait tout ce que nous avons pu pour tuer l'esprit d'association en Belgique.

» Je suis étonné que cette imputation sorte de la bouche de l'honorable préopinant quand il sait que le gouvernement a fait tous ses efforts pour coopérer à la création d'une association qui vient de se former, et quand le gouvernement fait journellement des concessions pour les routes.

» Nous croyons que c'est en exécutant par nous-mêmes ce gros tronç de route en fer, que l'esprit d'association pourra s'établir: c'est un tronç que nous plantons en Belgique, les branches de ce tronç pousseront d'elles-mêmes.

» Il se formera des compagnies pour les embranchements; voilà les com-

pagnies dont il faut provoquer la formation, et non les compagnies colossales qui pourraient dominer le gouvernement si on leur mettait des entreprises trop considérables entre les mains.

» Jamais mes mains ne signeront une loi qui aurait pour but de remettre en la possession de la banque la route nationale d'Ostende à Verviers.

SÉANCE DU 18 MARS.

M. *Lebeau*, *Ministre de la justice* : « Messieurs, quelque étranger que je sois aussi par mes études habituelles à l'important sujet qui depuis 8 jours absorbe les délibérations de la chambre, je ne crois pas, en ma double qualité de mandataire du peuple et d'organe du gouvernement, pouvoir me dispenser de motiver mon vote.

» Messieurs, il y a quelque étrangeté et quelque témérité peut-être de ma part à participer à cette discussion ; mais j'y suis en quelque sorte contraint par une conviction longuement mûrie dans une étude consciencieuse des nombreux documents qui forment l'instruction de la question qui nous occupe.

» Je dois, Messieurs, réclamer l'indulgence de la chambre ; elle voudra bien se rappeler que c'est un avocat qui essaie de parler travaux publics et commerce.

» Le point culminant de la discussion n'a pas pu échapper à la chambre ; pour le gouvernement il est tout entier dans la question de concession et de non-concession. Dans l'opinion intime du gouvernement, la concession, fût-elle offerte, ne serait pas acceptée. La concession offrit-elle des chances d'acceptation, le gouvernement devrait s'y refuser.

» On a essayé de placer dans le camp des rétrogrades les adversaires du système des concessions. On a ensuite, fort à tort selon moi, cherché à établir que le gouvernement est l'adversaire absolu, inflexible, sans aucune déviation d'aucun genre, du système des concessions. Cette imputation ne se fonde ni sur les actes, ni sur le langage du gouvernement : elle ne se fonde pas sur ses actes, car tous les jours non-seulement le gouvernement accorde des concessions, mais encore en mainte circonstance il les a provoquées sans succès. Elle ne se fonde pas sur le langage du gouvernement, car je défie que l'on puisse citer une seule phrase des organes du gouvernement, où ils se soient déclarés les adversaires absolus du système des concessions ; mais ils ont pensé que si jamais il y avait lieu à faire une exception au système des concessions, exception dont l'éventualité est reconnue par les concessionnistes les plus absolus, c'était le cas où jamais d'admettre cette exception.

» Mon honorable ami, M. Devaux a soutenu qu'il s'en fallait que le système des concessions ne fût pas remis en question dans les pays où il est en usage : il a dit qu'en France les organes de l'opinion que l'on qualifie de juste-milieu, ceux de l'opinion qui s'appelle le mouvement, et enfin les organes de l'opposition purement républicaine, avaient fait brèche au système des concessions.

» Messieurs, m'autorisant de l'exemple de plusieurs des honorables préopinants qui sont venus appuyer leur opinion par la citation de brochures, d'articles de journaux, par la lecture de lettres particulières qui n'avaient d'autres garanties d'authenticité que le caractère de ceux qui les avaient produites, garanties qui pour moi me suffisent ; imitant cet exemple,

je pourrais citer un grand nombre d'articles de journaux, de passages de brochures qui viendraient appuyer mon opinion et qui prouveraient que le système des concessions est fortement attaqué, principalement en France. Je me bornerai à une seule citation.

» Voici l'opinion de l'un des journaux qui ont le plus d'autorité en France, en matière d'industrie et de commerce. Je veux parler du *Journal de Commerce*, de Paris. On ne l'accusera pas de soutenir le corps des ponts et chaussées dans l'intérêt du gouvernement, car ce journal appartient à l'opposition, et à une opposition très-vive. Son opinion est d'autant plus remarquable, qu'elle s'applique directement au sujet en discussion. Voici un fragment de l'opinion de cette feuille. Je pourrais indiquer aux personnes qui désireraient connaître les nombreux développements dans lesquels entre ce journal, le moyen de les avoir sous les yeux.

Un membre : « Quelle est la date ? »

M. le Ministre de la justice : « La date est toute récente : 1833.

« L'État voudrait faire lui-même le chemin de fer, il croit que son crédit » est plus fort, et par conséquent que ses capitaux seront moins chers, et » que ses moyens d'exécution sont plus économiques; il croit, qu'en fait de » voies de communication ce qui importe au pays, c'est que le mode de con- » cession ne soit pas l'occasion d'un impôt nouveau; que les tarifs ne doivent » être que l'expression du service rendu, quand l'affranchissement de la cir- » culation ne peut pas être complet. Il croit, enfin, qu'il en est des chemins » de fer comme des grandes routes, qu'elles ont pour le pays un intérêt qui » n'affecte pas seulement la localité qu'elles traversent, mais qui devient » d'autant plus général qu'ils réunissent plus intimement de plus grands cen- » tres de civilisation. Le gouvernement et ceux qui, sous ce rapport, par- » tagent son système ont pris le nom de *non-concessionnistes*.

» Leurs adversaires en sont *encore* au laisser-faire des théories économi- » ques de Say; héritage transitoire, dont nous gratifièrent les idées d'af- » franchissement de 89, comprimées par le despotisme impérial. Comme » Say, ces Messieurs ne veulent pas que le gouvernement *ce large ulcère du » peuple*, intervienne dans l'exécution et l'organisation des travaux qui » constituent le domaine public. Ils exigent que l'entreprise soit livrée aux » entrepreneurs particuliers, qui exploiteront, tarifieront leur ouvrage » comme ils l'entendront; qui d'ailleurs se présenteront, si le projet est » utile, et se retireront, s'il ne l'est pas. Ce parti est celui des *concessionnistes*.

» Rentrons dans la vérité, et disons que l'économie politique *nouvelle* » nous enseigne qu'un gouvernement véritablement soigneux des intérêts » moraux et matériels d'un peuple doit faire tous ses efforts pour arriver le » plus tôt possible à lui faire acquérir l'usage *gratuit* de tout ce qui fait partie des nécessités de notre bien-être, qu'il doit tendre à nous livrer tous » les jours au meilleur marché possible, les routes et tous les moyens de » communication, à établir dans tous les centres de population des distri- » butions d'eau, des systèmes d'éclairage, des écoles d'enseignement et » mille autres présents que la civilisation tend à répandre tous les jours chez » nous sans les faire payer.

» Que de ce point de vue, seul logique, seul social on ne peut pas dire » que le commerce qui fait usage d'une route doit *la payer*; que ceux qui » jouissent du bien-être que le commerce apporte doivent *la payer aussi*,

» et le cercle de ces derniers est indéfinissable ; faut-il redire qu'imposer les transports , c'est retourner vers les systèmes fiscaux les plus désastreux ?
 » il n'est pas supportable que de pareilles idées trouvent encore des avocats :
 » la société ne *rétrograde* pas ainsi. »

» Je pourrais , Messieurs , si la chambre insistait , mettre également sous vos yeux l'opinion d'une feuille qui se recommande par le talent de ses rédacteurs , et qui est regardée comme un des organes du ministère français , le *Journal des Débats* , lequel est revenu à plusieurs reprises sur cette question. Je pourrais mettre aussi sous les yeux de la chambre plusieurs articles d'un journal appartenant à l'opinion républicaine et l'un des organes les plus avancés de cette doctrine , le *National* , qu'on ne soupçonnera pas sans doute non plus de complaisance pour le ministère français ni pour ses agents les ingénieurs.

» Mais , a dit l'honorable député de Mons , ce sont des opinions isolées : quelques ingénieurs auront pénétré dans les bureaux d'un journal , et auront plaidé leur cause. Mais je demanderai à l'honorable membre par qui il voudrait que la question fût traitée ; s'il aimerait mieux que ce fût par un avocat , par un médecin , plutôt que par un ingénieur. Je demanderai quelles sont les spécialités le plus à même de se prononcer sur la question ? j'admets que ce soient des ingénieurs ; c'est précisément parce que ce sont des ingénieurs que leur opinion est une autorité pour moi. Mais , c'est leur cause ; ils ne sont pas désintéressés dans la question. Ignore-t-on qu'un journal politique n'ouvre ses colonnes à des discussions politiques qu'en se rendant solidaire de ces doctrines ?

» Je pourrais citer aussi des extraits de brochures. C'est , j'en suis sûr , pour épargner vos moments que mon collègue le Ministre de l'intérieur ne l'a pas fait. Messieurs , l'empire lui-même , que l'on a souvent signalé comme étouffant sous son action centralisée l'essor des intérêts privés , à défaut de l'esprit d'association qui ne s'était pas réveillé , a fait par lui-même de grands travaux publics touchant à des intérêts matériels et politiques. Il a doté la France et le pays d'un grand nombre de belles routes militaires , dont le commerce fait aujourd'hui son profit.

» Le gouvernement fait toujours mal ; mais , Messieurs , je doute fort que Napoléon eût consenti à mettre en adjudication la construction de la route du Simplon : elle a été faite par le génie militaire ; et c'est une des gloires de l'empereur Napoléon et du corps du génie français.

» La théorie de nos adversaires , on vous l'a déjà dit , repose sur des bases qui n'existent plus. Il y avait , à l'époque où a écrit Say , et la plupart des économistes de son école , défiance complète dans les intentions et les lumières du gouvernement. Mais , depuis les mémorables révolutions qui ont fait passer le gouvernement du pays dans les mains du pays même , en France et en Belgique , les bases sur lesquelles reposaient ces théories se sont écroulées et ces théories ont dû s'écrouler avec elles. Le gouvernement est-il donc sans aiguillon lorsqu'il s'occupe de travaux publics ? A défaut de l'intérêt privé , n'a-t-il pas le sentiment de l'immense responsabilité qu'il assume sur lui ? Ne sera-t-il pas , s'il obtient des chambres la preuve de confiance qu'il en attend , soumis au contrôle quotidien des chambres et au contrôle non moins sévère de la presse ?

» L'honorable membre auquel je répons a trop de lumière pour ne

pas admettre d'exception au système des concessions. Permettez-moi, de vous rappeler à cet égard ce qu'il a dit précédemment.

« Cependant, Messieurs, ce n'est pas là un principe absolu ; en plus » d'un cas, et par exception, des routes peuvent être nécessitées par des » motifs politiques, leur construction devenir indispensable malgré l'insuf- » fisance des produits présumés. Je dirai plus, c'est, à mon avis, dans ces » cas exceptionnels que ces ouvrages doivent être exécutés par le gouverne- » ment aux dépens du trésor, parce qu'alors la nature des motifs qui en » commandent l'exécution est avouée par tous les citoyens, dont la volonté se » manifeste par un assentiment unanime. »

» Examinons brièvement quelques autres observations faites par le même orateur :

« Le chemin tel qu'il est aujourd'hui projeté ne résout pas la question » de la liberté de l'Escaut il y reste subordonné par son point de départ, qui » est Anvers. Il la complique au contraire en ce qu'il est en quelque sorte un » acte d'hostilité contre la Hollande. »

« Messieurs, je vous prie d'examiner d'abord la singularité de l'expres- » sion dont on se sert en disant que la construction de la route en fer est un » acte hostile à la Hollande. Si, comme on l'a prétendu en d'autres circons- » tances, la Hollande n'a rien à redouter de la concurrence du projet que nous préparons ; s'il est vrai que la Hollande peut construire un chemin de fer à meilleur marché que nous, et qu'elle peut transporter les produits de l'Angleterre et de l'Allemagne à plus bas prix que nous, il m'est difficile de comprendre comment le projet est hostile à la Hollande. Si, au contraire, le projet est hostile à la Hollande, je crois que par cela même il est bon pour nous, et que c'est ce qu'on peut dire de meilleur en sa faveur ; je dis hostile au commerce, car je pense que c'est aux intérêts commer- » ciaux que se bornera désormais la lutte entre les gouvernements.

» Pour rendre nulle la question de l'Escaut, il fallait agir comme s'il » n'y avait pas eu d'Escaut et ouvrir une route directe de la mer au Rhin. Si » telle eût été la conception du gouvernement, elle aurait porté un grand » caractère d'intérêt national, mais loin de là. La pensée de se rattacher à » Ostende n'est que secondaire ; c'est même avec une répugnance marquée » que le gouvernement semble se déterminer à un embranchement dans cette » direction ; je n'en donnerai d'autre preuve que le dernier mémoire qu'il a » publié à cet effet, mémoire où les chemins de fer qui jusque là avaient été » présentés comme supérieurs aux canaux, cèdent tout-à-coup le pas à ces » derniers, afin de pouvoir décliner l'utilité d'un embranchement de Gand » à la mer. Le gouvernement ne veut donc pas de la communication avec » Ostende, d'où il faut conclure que le véritable point de vue, sous lequel on » pouvait envisager l'intérêt politique du transit n'a point été le motif de » ce projet. »

» Messieurs, je ne puis m'empêcher à cette occasion de parler de la perplexité où certains orateurs ont placé le gouvernement. Le gouverne- » ment, Messieurs, s'est rallié à la proposition de la section centrale ; il veut, comme elle, une route du Rhin à l'Océan ; ce qui donne au projet un grand caractère d'intérêt national, selon l'expression de l'honorable député de Mons.

» Le gouvernement et la section centrale sont simplement accusés de

vouloir, par ce projet, sacrifier la liberté de l'Escaut. Or, cette imputation ne peut être faite au projet présenté primitivement par le gouvernement. Car, il se bornait à demander une communication de l'Escaut au Rhin, communication qu'il avait jugée suffisante; il ne s'était pas occupé d'un embranchement vers Ostende. On l'accuse, dans ce cas, de ne vouloir qu'un projet mesquin qui ne porte point un caractère national. Je prierai les honorables orateurs de vouloir bien s'entendre sur les reproches qu'ils nous font : le projet est mesquin, si la route ne va que d'Anvers au Rhin; nous sacrifions l'Escaut si elle part d'Ostende.

» Veuillez, Messieurs, ne pas vous occuper du projet présenté primitivement par le gouvernement; ce projet n'existe plus; il n'y a plus que le projet de la section centrale auquel le gouvernement s'est rallié. Or, la section centrale ne peut être accusée de vouloir sacrifier la liberté de l'Escaut. La liberté de l'Escaut n'est pas plus un problème pour le gouvernement que pour la chambre. Toutefois si le gouvernement n'avait pas proposé la communication du Rhin à l'Océan, c'est qu'il avait craint que ce projet n'effrayât l'assemblée et que plusieurs honorables membres ne reculassent devant ce que cette entreprise a de vaste. Voilà, Messieurs, les motifs qui ont dirigé le gouvernement; il n'a rien à cacher à la chambre.

» Le même orateur a fait un grand éloge de nos relations futures avec l'Allemagne; il a établi qu'elles sont réclamées par l'intérêt de la Belgique. Je craindrais d'affaiblir si je ne reproduisais textuellement.

« La coalition commerciale prussienne offrira à ceux qui en feront partie » d'autant plus de chances favorables, que le nombre de pays qui y entreront » sera plus grand; une nation qui, comme la nôtre, possède tant de moyens » de perfectionner son industrie, ne peut que gagner à faire partie d'une » alliance de peuples, en levant de commun accord les barrières de douanes » qui existaient entre eux, c'est en résultat comme si tous les peuples coalisés ne faisaient qu'un seul et même peuple; ce serait donc alors comme si » la Belgique faisait partie d'une nation grande et puissante. »

» Après ce magnifique éloge de nos relations avec l'Allemagne, l'orateur conclut en déclarant que le commerce de transit dont nous nous berçons n'est qu'une illusion, à cause de la construction de la route en fer en Hollande dont l'honorable préopinant a vu les devis. En vérité, c'est de la part du préopinant vouloir nous faire subir le supplice de Tantale que de commencer par un magnifique tableau de la situation du commerce belge, dans le cas où nous établirions des relations avec l'Allemagne, et de finir par déclarer que le gouvernement, en espérant obtenir ou conserver le transit vers ce pays, se repait d'illusions. J'aime mieux croire que l'honorable préopinant a eu raison dans les éloges par lesquels il a commencé et qu'il s'est trompé dans ses conclusions.

» Dans plusieurs parties du discours de l'honorable M. de Puydt, et je ne crois pas tronquer ses paroles, il revient sur cette assertion que nous devons renoncer à toute idée de transit avec l'Allemagne. Je serais étonné, après de telles prophéties sur l'avenir du transit belge, que l'honorable préopinant fit l'appologie d'un projet de concession. Car, s'il est évident que le transit nous sera à jamais interdit; s'il est évident que nous ne pourrions jamais lutter contre la route en fer que la Hollande se propose de construire vers l'Allemagne, il est parfaitement inutile d'appeler les concession-

naires à venir ériger les chemins en fer. L'honorable député, après avoir donné publiquement l'avis que l'entreprise sera stérile, doit être convaincu que personne ne se présentera, à moins que ses prophéties n'aient rencontré que des incrédules parmi les industriels disposés à devenir concessionnaires.

» Je ne crois pas me tromper en assurant que l'honorable préopinant a dit que nous ne pourrions pas soutenir la concurrence avec la Hollande ; voici ses propres paroles :

« Je sais bien que la route projetée doit d'après les prévisions du Gouvernement être continuée en Prusse, et qu'alors les frais de transport du roulage de Verviers à Cologne seront réduits à leur *minimum*. Mais je sais aussi que l'un des premiers effets du prolongement de cette route sur le territoire prussien sera l'établissement d'une route rivale le long du Rhin et de la Meuse pour communiquer également de Cologne à Rotterdam et Amsterdam. Il ne faut pas que l'on vienne me dire que le projet hollandais ne serait qu'une menace, et que son exécution est douteuse. J'ai la certitude qu'il aura lieu ; ce projet est antérieur à celui de la route belge, les études en sont terminées depuis longtemps pour la partie du tracé sur le territoire hollandais ; elles sont sur le point de l'être sur le territoire prussien. J'ai vu en décembre dernier à Dusseldorf les différents matériaux de ce travail, qui m'ont été communiqués par l'ingénieur qui le dirige ; je n'ai pas besoin de dire que sous le rapport de la dépense d'exécution la route hollandaise a de grands avantages sur la nôtre. »

» Voici comment l'honorable orateur revient sur cette assertion :

« J'ai prouvé qu'il n'existe pas en Belgique de commerce de transit vers l'Allemagne. Personne, je pense, ne songera à contester cette assertion. C'est un fait.

» J'ai dit que la liberté de l'Escaut étant douteuse, nous n'aurions aucune chance de nous procurer ce transit autrement que par une voie de transport à travers le pays, si cette voie pouvait offrir des avantages immédiats assez sensibles pour changer les habitudes actuelles du commerce.

» J'ai prouvé que le chemin de fer jusqu'à Verviers n'offre pas ces avantages ;

» Que le chemin de fer continué sur le territoire prussien devant avoir pour conséquence l'établissement d'un chemin de fer de Rotterdam à Cologne, non-seulement la Hollande conserverait sa prépondérance actuelle, mais que la facilité et l'économie de construction de la route hollandaise augmenterait cette prépondérance ; et que nous serions alors, sous le rapport du transit, moins avancés qu'aujourd'hui.

» Quelqu'un a-t-il répondu à ces faits ? Non, personne. Y a-t-il quelqu'un qui pourra y répondre ? je n'hésite pas à dire également que non, parce que ces faits sont positifs, parce que l'on ne pourrait y opposer que des raisonnements et des suppositions, et que contre des faits positifs tous les raisonnements du monde ne font rien. »

» Je démontrerai tout à l'heure qu'on y a répondu par beaucoup d'assertions, qui prouveront, sans doute, quelque chose aux yeux de la chambre. Mais enfin, avec une telle incrédulité sur l'avenir de notre transit, et avec une telle défiance, non-seulement dans le résultat présent, mais dans l'avenir de nos communications avec l'Allemagne, l'honorable préopinant ne doit vouloir du chemin en fer d'aucune manière, ni par le gouvernement, ni par les concessionnaires. Je dis moi, que si le préopinant sait que le

projet d'une route en fer entre l'Allemagne et la Hollande n'est pas une illusion ; s'il sait que la concession en est accordée, il y a pour la Belgique un motif d'urgence et d'urgence extrême à ne pas tarder de mettre la main à l'œuvre ; car les habitudes du commerce étant changées par une longue période de temps, vous aurez beau construire votre chemin de fer, vous verrez se passer beaucoup d'années sans recouvrer ce que vous auriez perdu.

» L'honorable M. de Puydt, dans une partie de ses discours, dit que le commerce est en général favorable aux concessions. Je ne sais pas de quel commerce l'honorable préopinant entend parler ; s'il veut parler du commerce ou plutôt de l'industrie des entrepreneurs de travaux publics, je crois qu'en général ils seront de son avis ; les entrepreneurs seraient bien aveugles s'ils n'étaient pas de cette opinion. Voyons si le commerce est aussi favorable aux concessions que l'assure l'honorable préopinant. Et d'abord, après lui, je ferai l'énumération des organes du commerce qui ont été consultés, et je rappellerai leur opinion :

» La chambre de commerce d'Anvers approuve le projet et se prononce contre la concession.

» La chambre de commerce de Liège approuve le projet et se prononce contre la concession.

» La chambre de commerce de Namur approuve le projet purement et simplement.

» La chambre de commerce de Charleroy....

M. Frison : « Il n'y avait qu'un seul membre. »

M. Gendebien : « On a réclamé contre l'avis d'un membre qui a donné son avis. »

M. le *Ministre de la justice* : « A moins qu'on ne s'inscrive en faux, la chambre de commerce de Charleroy a donné son assentiment à la route en fer. »

M. Gendebien : « Je m'inscris en faux. »

M. le *Ministre de la justice* : « C'est inutile ; il fallait attendre un peu ; et nous allons reconnaître que nous avons reçu des réclamations contre l'avis donné par la chambre de commerce de Charleroy.

» Les chambres de commerce de Bruges, de Gand, de Verviers, la régence de Namur approuvent la construction du chemin en fer, c'est-à-dire, le projet du gouvernement purement et simplement. La chambre de commerce de Tournay se prononce pour la concession, mais vous savez dans quel sens. Permettez-moi de mettre sous vos yeux une partie de son opinion.

M. Gendebien : « Lisez le tout ; point de subterfuges. »

M. le *Ministre de la justice* : « Le document est dans les mains de tout le monde : ce serait un subterfuge bien grossier que de vouloir le tronquer, si j'étais capable d'une telle manœuvre.

« Il nous reste à parler du mode d'exécution. Sans vouloir trancher la question de savoir si jamais le gouvernement ne doit intervenir directement dans l'exécution de grands travaux à entreprendre ; en d'autres termes, s'il est toujours bien de recourir au mode de concessions, nous pouvons argumenter de circonstances toutes particulières contre l'application de ce système dans l'espèce : d'un côté, incertitude sur le produit de la route,

» incertitude sur la liberté de l'Escaut, incertitude même sur les bonnes dispositions de la Prusse pour continuer les travaux jusqu'au Rhin, en voilà plus qu'il n'en faut pour forcer un concessionnaire sage à porter ses prétentions extrêmement haut, et par suite, nuire par des péages trop élevés au succès de l'entreprise.

» A cela il faut ajouter cette autre considération, que toutes les parties de la route à construire ne seront pas également lucratives : en faire un seul lot présenterait de graves inconvénients; et en faire plusieurs, ce serait s'exposer à en voir plusieurs non adjugés.

» Dans cet état de choses, il serait à désirer que le gouvernement pût traiter avec une société anonyme, en stipulant tout d'abord dans les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, pour obtenir des péages modérés; mais il faut que cette société anonyme soit ouverte à tous : c'est un grand œuvre national auquel toutes les existences doivent être appelées, et s'il y a bénéfice, il ne faut pas le monopoliser.

» Il faut pourtant un attrait suffisant aux actionnaires, et, sur ce point, il nous semble que la commission supérieure ne faisait point assez lorsqu'elle proposait de ne leur assurer, à la fin des travaux, que le remboursement des sommes avancées avec un intérêt de 3 %. Dans une entreprise de cette nature, où le concours d'un grand nombre de personnes est indispensable, il faut bien donner quelque chose à l'intérêt privé, car on ne trouve pas partout le même désir de travailler seulement pour le bien de son pays.

» Messieurs, il y a ici d'excellentes raisons, je dirai des raisons péremptoires contre les concessions; et quant au remède proposé, je me permettrai de le regarder comme une véritable utopie.

» La chambre de commerce de Verviers se prononce contre la concession, de même que la régence de Tirlemont, la députation des états du Brabant, la chambre de commerce de Venloo, et une autorité qui, par son importance, plane sur toutes les autres, la commission supérieure d'industrie et de commerce.

» Mais, dit l'honorable député de Mons, plusieurs de ces autorités se taisent sur le mode de construction. Qu'est-ce à dire? D'abord un grand nombre de ces autorités, et des plus imposantes, se prononcent formellement contre les concessions : et quand les localités sont opposées au système d'entreprise par le gouvernement, croyez-vous qu'elles se bornent à approuver purement et simplement le projet? Non; elles ont bien soin de se prononcer, de protester même contre le système de construction proposé par le gouvernement; elles font l'apologie des concessions. Nous avons donc raison en disant que ceux qui approuvent simplement le projet, se prononcent implicitement, mais virtuellement, contre les concessions.

» Lorsque certains organes du commerce se prononcent pour les concessions, il y a cela de très-remarquable, c'est qu'ils soumettent les concessions à des conditions à peu près impossibles. La régence de Bruges se prononce pour les concessions, mais vous allez voir de quelles restrictions elle veut les accompagner.

» Quant à la question de savoir si ce chemin devra être exécuté au compte de l'État ou par voie de concession, sur adjudication publique, ce n'est pas ici le moment de la discuter; mais nous ne pouvons nous abstenir de faire observer que les exemples cités par MM. les ingénieurs, en faveur du premier sys-

» tème, sont très-peu concluants à l'égard de l'Angleterre, puisque le canal Ca-
 » lédonien, qui joint la mer du Nord à l'Océan atlantique; l'amélioration de la
 » grande route d'Irlande, dont le pont de Menai fait partie; les routes militai-
 » res de l'Ecosse, et le Breakwater de Plymouth, tous ces ouvrages cités par
 » MM. les ingénieurs n'ont pas la moindre analogie avec le projet actuel, car ils
 » ont tous été exécutés dans un but politique. Au contraire, l'opinion générale-
 » ment adoptée en Angleterre est que toute entreprise de ce genre doit être
 » effectuée par des sociétés, l'intérêt public étant toutefois spécialement garanti
 » par un acte législatif; dans l'un ou l'autre cas il y a une circonstance sur
 » laquelle nous ne pouvons trop appuyer, c'est que le péage doit être le même
 » sur toute la ligne de la route, soit directe, soit d'embranchement, afin que
 » les embranchements qui pourraient être formés plus tard ne fussent pas as-
 » sujettis à un péage plus élevé que celui de la ligne formée dans l'origine. »

» Dans le système de la régence de Bruges, il faudrait que l'embranchement vers Ostende fût soumis dans son entier au même péage que la route d'Anvers sur Verviers : trouverez-vous des concessionnaires disposés à accepter de pareilles conditions, en supposant toutefois que vous trouviez des concessionnaires pour la route entière ?

» La chambre de commerce de Bruxelles se prononce pour la concession, mais vous allez voir aussi à quelle condition :

» La chambre de commerce émet donc le vœu que la route projetée soit
 » mise à exécution par le *moyen de concessions particulières*. Mais, considé-
 » rant que certaines parties de cette route, et notamment quelques-uns de ses
 » embranchements, pourront présenter plus d'avantages que d'autres, elle
 » pense que la mise en adjudication de ses diverses parties devra être combinée
 » de manière à ce qu'il y ait, autant que possible, compensation entre leur
 » produit. Sans cette précaution, les parties les moins favorables ne seraient
 » point exécutées, et le pays se trouverait privé, dans l'intérêt de quelques
 » localités, de l'ensemble d'une communication dont il aurait retiré de grands
 » avantages. »

» La conclusion à tirer de toutes ces restrictions imposées à la concession par les organes du commerce qui se prononcent pour ce système, c'est que le péage doit être unique dans toute l'étendue de la route, c'est-à-dire, que l'acte de concession doit être un dans toute l'étendue de la route à parcourir; car il est impossible d'arriver à cette conséquence, si vous n'admettez pas le système de concession unique. Comment la compensation pourrait-elle s'opérer sans cela ?

» Les propriétaires de houillères de l'arrondissement de Mons se prononcent entièrement pour la concession et contre le système du gouvernement; mais ils approuvent le projet d'une route en fer.

» Qu'a-t-on dit pour énerver la force de l'opinion émise par les différentes localités favorables au projet et dont je viens d'invoquer les expressions? On a dit que, pour les localités qui sont traversées par la route, il est naturel qu'elles soient favorables à sa construction par le gouvernement.

» Messieurs, il se présente ici une question toute naturelle : dans les localités qui ont quelque intérêt à la question, le commerce est favorable au système de non-concession, quoique l'honorable préopinant eût annoncé d'une manière générale que le commerce était favorable aux concessions. Je trouve d'abord que par l'importance et le nombre des autorités consul-

tées et favorables au projet ministériel, le système des concessions a été battu en brèche.

» Mais, dit-on, elles sont favorables au projet parce qu'elles en doivent retirer de grands avantages. Si le gouvernement fait toujours si cher, si lentement et si mal, et si l'intérêt particulier, si vivace, si économique, fait toujours rapidement et bien, je ne comprends pas l'approbation des localités pour le système du gouvernement : tout ce que l'on doit exiger, c'est que le chemin soit vite fait, c'est qu'il soit économique, c'est qu'il soit solide; eh bien! si le système du gouvernement ne donnait pas ces avantages, elles sont bien aveugles de ne pas demander la concession et de ne pas se coaliser entre elles pour que la concession leur soit remise.

» Cette réflexion nous conduit tout naturellement à une autre; si les localités qui doivent être favorisées par la route repoussent la concession, nous pourrions dire que celles qui demanderaient la concession sont précisément celles qui se croient lésées par la construction de la route, et qui au fond n'en veulent pas sérieusement. Si les localités que la route traversera appellent à grands cris l'intervention du gouvernement, nous disons que les autres, que celles qui appellent à grands cris la concession, sont précisément, à peu d'exceptions près, celles qui pensent que la route leur fera tort. Cependant ces localités seraient également lésées, et par la concession, et par l'intervention du gouvernement dans l'entreprise; j'aurai occasion de revenir sur ce point.

» Le résumé de ceci est que les localités qui veulent la route, appellent l'intervention du gouvernement; que les localités qui ne veulent pas la route, répudient l'intervention du gouvernement et invoquent la concession : toujours, bien entendu, sauf quelques rares exceptions.

» Les citations que j'ai mises sous les yeux de la chambre, réfutent aussi une assertion de l'honorable représentant de Mons. Il vous a longuement entretenus de la nullité du transit en Belgique et de la concurrence meurtrière de la Hollande contre notre chemin en fer. Voyons, sur ce point, quelques autorités. Voici l'avis de la chambre de commerce de Mons :

« Le but principal de ce projet est d'assurer à la ville d'Anvers les moyens
» de rétablir vers l'Allemagne des relations que l'état de guerre avec la Hol-
» lande a presque entièrement interrompues. Plusieurs considérations puis-
» santes motivent l'indispensable nécessité d'établir aujourd'hui cette nou-
» velle route, dont l'utilité se faisait déjà sentir avant la révolution de 1830. »

« D'après ce qui précède, sans entrer dans des considérations générales
» sur les raisons qui doivent porter tous les peuples à suivre le mouvement
» universel de progrès vers les améliorations utiles, sans insister sur l'indis-
» pensabilité de communications faciles pour étendre les relations commer-
» ciales et développer l'industrie, nous n'hésitons pas à reconnaître la né-
» cessité d'ouvrir une nouvelle route entre la Belgique et l'Allemagne.

» Quoiqu'il n'entre peut-être pas dans nos attributions de nous prononcer
» sur la nature de la route à préférer, les arguments avancés en faveur du
» chemin de fer, par les auteurs du projet (pages 20 et suivantes), nous
» paraissent sans réplique. Leur système réunit à la fois l'économie des frais
» de transport, la promptitude des voyages, l'avantage de ne voir jamais les
» communications arrêtées par les rigueurs de l'hiver, celui de laisser intacte
» une plus grande quantité de terrains propres à l'agriculture, etc., etc. »

» Voilà quant à l'utilité de la route elle-même.
 » La chambre de commerce de Tournay en fait le même éloge.
 » La chambre de commerce de Charleroy a parlé dans le même sens.
 » Les propriétaires de houillères de Mons ne sont pas moins formels que la chambre de commerce. C'est à la chambre qu'ils se sont adressés. Voici leurs paroles :

« Un projet du plus haut intérêt, celui de la route en fer de l'Escaut à la Meuse, va occuper la chambre législative. L'exécution de cet immense travail est une question vitale pour notre commerce de transit, et nous joignons nos vœux à ceux qui s'élèvent de tous les points du royaume, pour voir ouvrir promptement cette utile communication. »

» Vous voyez, Messieurs, que les craintes de l'honorable représentant sur l'impossibilité d'obtenir un transit, soit en partage avec la Hollande, soit contre la Hollande, sur l'impossibilité de pouvoir lutter, de pouvoir établir la concurrence contre les moyens de communication, que la Hollande pourra établir, vous voyez, que ces craintes ne sont pas partagées par les autorités de la province même à laquelle il appartient.

» Messieurs, vous avez vu que les chambres de commerce et les régences qui, en petit nombre, se prononcent formellement contre les concessions, reconnaissent l'impossibilité de concessions partielles; elles reconnaissent que dans le système de concessions partielles, plusieurs localités seront évidemment sacrifiées; je crois aussi, par exemple, qu'une partie des Flandres se trouverait dans ce cas.

» Je dis, Messieurs, que les autorités favorables à la concession ne veulent point de concessions particulières. En voici encore la preuve : « Faire une seule concession, a dit la chambre de commerce de Tournay, présente un grand inconvénient; en faire plusieurs ce serait s'exposer à n'en voir adjuer aucune. »

» La conséquence de tout ceci, c'est que beaucoup d'autorités commerciales se prononcent contre la concession; que celles qui veulent des concessions y mettent des conditions impossibles. Donc, la concession ne se fera pas; et vous avez entendu, à cet égard, ce que vous a dit un honorable député dont la parole fait autorité en ces matières.

» L'honorable M. Meeus, avec une franchise à laquelle je rends hommage, est venu dire hier qu'il ne croyait pas au succès d'une mise en concession, et qu'il voterait probablement pour le projet du chemin de fer, le crût-il mauvais, plutôt que de renoncer à cette entreprise et à ne pas voir la création de ce grand travail. L'honorable M. Meeus a hier fait deux aveux. Il a reconnu que, dans les circonstances où nous sommes parvenus, la concession n'a pas chance d'être acceptée, et que si la concession avait jamais, dans une circonstance quelconque, eu des chances réelles, ce n'était qu'au moyen de l'intervention de la banque et d'une grande association d'actionnaires; il est venu justifier ainsi, en grande partie, l'assertion d'un de mes honorables amis, M. Devaux. Messieurs, je crois que la banque a rendu de véritables services au pays; qu'elle a contribué à consolider et même à créer le crédit public. Je crois que, dans une circonstance récente, elle a encore fait preuve de bon vouloir envers le pays. Ainsi je n'ai personnellement aucune espèce de prévention contre la banque.

» Mais si je n'épouse pas les préventions que quelques personnes nourris-

sent contre la banque, je crois cependant devoir me tenir en garde contre une autre exagération. Je ne crois pas que la banque soit aussi désintéressée qu'on s'est efforcé de le démontrer dans la séance d'hier. Eût-on vingt fois écrit dans les statuts de la banque que son premier point de mire est l'intérêt du pays, on n'aurait pas effacé quelque chose de plus indestructible que les statuts, la nature des choses. Je ne crois pas qu'une compagnie financière, quelque patriotes que soient ceux qui la composent, fasse du sentimentalisme là où il s'agit de chiffres et de spéculations. Je crois que si la banque avait entrepris de construire le vaste chemin de fer soumis à vos délibérations, elle se serait occupée : 1° de son intérêt particulier, et en second lieu de l'intérêt du pays. Voilà comment je juge la banque. Je nie les sentiments de désintéressement qu'on lui attribue ; ce serait, passez-moi le mot, une véritable niaiserie ; je ne crois pas davantage que ce soit un vampire altéré du sang du peuple belge, ou un ogre toujours prêt à nous dévorer, comme on semble parfois l'insinuer. Je crois qu'il est de l'intérêt du gouvernement de vivre en bonne intelligence avec la banque, et qu'il doit en résulter pour le pays des avantages incontestables. Mais si nous voulons que le gouvernement soit l'ami de la banque, nous ne consentirons jamais à ce qu'il en devienne le vassal ; et nous croyons que si on augmentait encore l'influence que la banque exerce dans les transactions du gouvernement, il n'y aurait plus d'égalité, l'équilibre serait détruit, la banque serait plus forte que le gouvernement lui-même. C'est ce à quoi le gouvernement, aussi longtemps que j'aurai l'honneur d'en faire partie, ne consentira jamais.

M. De Robaulx : « La banque est déjà l'égale du gouvernement ! »

M. le Ministre de la justice : « A-peu-près !

« Messieurs, j'arrive à une question très-délicate. Je proteste d'avance contre toute expression qui pourrait m'échapper et qui serait de nature à blesser d'honorables susceptibilités. Je veux parler de ce qui concerne la province du Hainaut...

» Il me semble que le projet de la section centrale a déjà désintéressé en grande partie la province du Hainaut. La section centrale propose un embranchement pour le Hainaut, et s'il y a dissentiment entre les localités dont se compose le Hainaut, pour le tracé de la route, ce sont là des discussions intérieures que le gouvernement doit laisser au préalable se débattre entre les intéressés. L'embranchement proposé par la section centrale, dont le travail est adopté par le gouvernement, fait donc participer le Hainaut au bénéfice de la route en fer avec la province de Liège, avec Ostende et les autres localités des Flandres.

» On a paru se récrier hier contre le langage plus ou moins circonspect de mon honorable collègue le Ministre de l'intérieur, quand il a abordé cette partie de la discussion. Mais, Messieurs, quand le Ministre de l'intérieur a dit que le Hainaut a la chance d'obtenir ce qu'il désire, c'est qu'il ne voulait pas se permettre de préjuger les votes de la chambre. Le gouvernement, en ne proposant pas d'embranchement vers la frontière de France, ne devrait pas encore être accusé d'iniquité contre le Hainaut, supposition qui serait absurde, car cette hostilité ne serait fondée sur rien. Des doutes, qui ont besoin d'être éclaircis, pouvaient le préoccuper et l'arrêter. Il n'est pas démontré que l'équilibre ne soit pas depuis longtemps rompu en faveur du

Hainaut ; il n'est pas démontré que le seul effet de la construction du chemin en fer ne soit pas la réparation pure et simple de l'injustice commise envers la province de Liège. En proposant l'établissement d'un embranchement vers le Hainaut comme vers Ostende, en agrandissant ainsi les proportions du projet d'une manière démesurée, le gouvernement pouvait craindre de tout compromettre, comme cela est arrivé dans plusieurs circonstances où des extensions données à une proposition primitive ont frappé la proposition elle-même au cœur. Mais enfin cette question, selon moi, est à peu près tranchée par la proposition de la section centrale à laquelle le gouvernement s'est rallié.

» J'ai maintenant à passer rapidement en revue, avant de terminer, quelques-unes des théories commerciales exposées par MM. de Puydt et Meus. Ces deux honorables membres vous ont beaucoup parlé de l'Angleterre. Mais ces Messieurs sont trop instruits pour ne pas savoir que s'il y a un pays au monde où la richesse soit mal répartie, c'est en Angleterre. Là, Messieurs, une petite minorité est en quelque sorte en possession de toute la fortune publique ; et vous savez s'il est un pays plus dévoré de la lèpre du paupérisme que l'Angleterre. Ce n'est pas pour la première fois que je vous présenterai une considération sur laquelle plusieurs publicistes ont déjà appelé l'attention publique, c'est qu'une des causes principales d'élévation du prix de toutes choses en Angleterre, de la cherté de la vie, tient en partie à l'élévation du prix des transports. Il est évident que le bon marché des transports est une des causes principales du bon marché des produits de toute nature, soit des productions manufacturées, soit des productions du sol. Il est constant que nulle part le prix des transports n'est plus élevé que dans certaines localités de l'Angleterre, où vous voyez les bénéfices usuraires et vraiment exorbitants que font plusieurs concessionnaires de canaux et de routes. N'imitons pas en toutes choses l'Angleterre. Il y a certainement de bons exemples à y puiser ; mais, Messieurs, naguère encore il y avait l'exemple des bourgs pourris, aujourd'hui encore elle offre l'exemple de la taxe des pauvres. Je pourrais citer beaucoup de choses dont je ne voudrais pas voir l'importation dans mon pays, quoique je sois un admirateur des mœurs politiques anglaises, de son esprit public, et de la plupart de ses institutions.

» Messieurs, quant à l'élévation des péages résultant des concessions, quel remède est proposé par les honorables députés auxquels je répons ? C'est la concurrence ; c'est à la concurrence, disent-ils, à établir l'équilibre. Eh bien, demandez-vous de bonne foi, si un chemin de fer aussi colossal que celui d'Anvers à Liège étant construit par une société de grands capitalistes, qui en conserverait la propriété, la concurrence serait possible contre un pareil entrepreneur ? Malgré toutes les théories sur la concurrence, on est obligé de répondre non. Le jour où on essaierait de faire de la concurrence contre la compagnie, cette compagnie ferait les sacrifices les plus grands pour tuer le concurrent ; et dans un petit pays comme le nôtre, où les capitaux ne sont pas arrivés à l'accumulation qu'ils ont atteinte en Angleterre, ni même en France, il est évident qu'un tel remède est chimérique, et qu'ici la concurrence serait pour longtemps impossible.

» On a parlé de monopole. Mais c'est là que serait le monopole, il y resterait sur une base indestructible. On a aussi prêché le système du laisser-

faire, en parlant du gouvernement, et on a cité l'exemple de la ville de Bruxelles, qui vient de mettre son octroi en adjudication. Le gouvernement met aussi certaines choses en adjudication; il y met les barrières, les passages d'eau; mais je ne sache pas que la ville de Bruxelles ait concédé son octroi à perpétuité, ou pour le petit terme de 99 ans, terme que demandent assez volontiers les concessionnaires. Si nous voulions prendre pour règle absolue l'exemple de la ville de Bruxelles, si cet exemple était bon à suivre dans tous les cas, il faudrait supprimer l'administration; il faudrait mettre l'administration des finances en concession, mettre la justice en adjudication et au rabais, rétablir les fermiers-généraux, dont la révolution française a cru la suppression si utile au gouvernement et aux contribuables. Il ne faut pas pousser les choses jusqu'à l'absurde. Je ne vois pas ce que peut avoir ici d'influence l'exemple cité. Parce que la ville de Bruxelles aura concédé son octroi pour un an ou deux, nous irions aliéner une communication de laquelle dépend peut-être l'indépendance de la Belgique, et nous irions l'aliéner à perpétuité?

» Les honorables orateurs MM. Meeus et de Puydt ont encore émis d'autres théories, sur lesquelles je me permettrai d'appeler l'attention de la chambre. Voici une des conséquences du laisser-faire de M. Meeus, il l'a lui-même exposée. Si Liège, dit-il, peut écraser le Hainaut par ses propres forces, je ne demande pas mieux; je verrais avec plaisir les actions monter d'un à vingt dit M. de Puydt, bien, qu'ailleurs il demande des péages modérés. Le même orateur ajoute: Il ne peut y avoir d'industrie qu'avec des chances de bénéfice et de bénéfice illimité. Il développe cette opinion dans plusieurs parties de son discours.

» Savez-vous quelle est la conséquence directe des doctrines absolues de nos honorables collègues? C'est que le gouvernement ne doit intervenir en aucune manière, dans les entreprises de travaux publics. Eh bien, la conséquence que le gouvernement ne doit intervenir en aucune manière dans les travaux publics, nous conduit à ceci: C'est que le système en vertu duquel le gouvernement a le droit d'accorder ou de refuser des concessions est une absurdité, un non sens; c'est que du jour où on n'aura pas besoin de l'intervention du gouvernement, pour arriver aux expropriations, que des compagnies financières pourront s'entendre à l'amiable avec les propriétaires, il faut que le gouvernement se croise les bras, laisse les entrepreneurs construire des routes comme ils l'entendront sur une surface de 10, 15, 20 lieues, et établir les péages comme ils le voudront; voilà les conséquences du laisser-faire.

» Mais les orateurs que je combats admettent comme indispensable l'autorisation du gouvernement. En Angleterre il ne se fait pas une route si minime qu'elle soit sans l'autorisation du parlement. Ils savent que le gouvernement, régularisant ici l'intérêt privé, ne se borne pas à accorder l'autorisation, et fixe le péage, le *maximum* au moins des péages.

» Il y a donc dans la construction d'une route, autre chose que de l'intérêt privé, qu'une opération d'industrie pure et simple. S'il n'y a ici qu'une lutte entre des intérêts commerciaux de différentes natures, mais purement privés, je demande de quel droit l'autorisation du gouvernement est requise, de quel droit le gouvernement veut se placer entre ceux qui font usage de la route et les propriétaires, de quel droit il fixe le maximum du péage. Er

Angleterre le parlement intervient comme le gouvernement belge le fait en vertu des lois sur les concessions. L'intervention du pouvoir est donc admise en Angleterre comme en France, comme en Belgique; la doctrine de laisser-faire y reçoit cette grave restriction.

» Maintenant, à quel titre, dans quel but, de quelle manière le gouvernement intervient-il? Le gouvernement ne peut intervenir que dans l'intérêt général, que pour assurer autant que possible dans les localités diverses, une bonne justice distributive. Le gouvernement n'est pas un être purement mécanique. Quand il est appelé à donner son autorisation, il fait acte d'intelligence et de responsabilité. Si, par exemple, le Hainaut se trouvait ruiné par suite d'une autorisation donnée par le gouvernement, je vous demande, de quels reproches les Ministres ne seraient-ils pas accablés! On dirait au gouvernement : On vous a demandé l'autorisation de construire telle route; vous deviez savoir que c'était la ruine de notre commerce, vous deviez savoir qu'en fixant ainsi les péages en raison de dépenses évaluées trop haut par les concessionnaires, vous enleviez le débouché de Bruxelles et d'Anvers aux charbons du Hainaut, et vous, gouvernement, pour avoir mis les compagnies houillères de Liège en mesure de nous ruiner, vous avez trahi vos devoirs, vous avez cédé à un esprit de localité, vous avez favorisé une province au préjudice d'une autre, vous avez abusé de l'intervention qui vous est attribuée par nos lois, vous êtes repréhensible sous tous ces rapports.

» Il semble que le droit d'accorder des concessions soit la faculté de les donner en aveugle, sans s'enquérir de l'intérêt général à la garde duquel le gouvernement est essentiellement préposé.

» Messieurs, je ne sais pas, mais il me semble que si j'étais propriétaire des houillères dans la province du Hainaut, et que je fusse condamné à être ruiné, il me serait indifférent que ce fût par le gouvernement ou par une compagnie de concessionnaires. L'essentiel pour le Hainaut, n'est pas d'être ruiné de telle manière ou de telle autre, c'est de ne pas être ruiné du tout. Contre une telle calamité, je vous le demande, le Hainaut ne doit-il pas avoir plus de confiance, une plus grande garantie dans le gouvernement que dans le laisser-faire, que dans une exploitation abandonnée à perpétuité à des concessionnaires inflexibles.

» Messieurs, j'ai entendu accuser le gouvernement d'une singulière ambition. Le gouvernement, dit-on, veut avoir pour lui le monopole des travaux publics; et à la manière dont on a insisté sur cette grave accusation, j'ai cru qu'on s'était trompé, qu'on avait pensé que ce n'était pas les travaux publics, mais l'instruction publique qui était à l'ordre du jour.

» Oui, dans certains cas, le gouvernement veut le monopole des travaux publics, mais dans quel but? dans un seul; pour gagner moins que les concessionnaires, pour subordonner ses bénéfices aux besoins du commerce, au strict nécessaire. A la manière dont on a parlé parfois du gouvernement dans cette enceinte, on dirait que nous sommes encore sous le régime des maîtresses et des favoris. Qu'est-ce donc que le gouvernement en Belgique? c'est tout le monde, les électeurs, les chambres, les ministres, le roi : vous êtes partie intégrante du gouvernement, vous êtes les grands monopoliseurs que le gouvernement veut associer au bénéfice de ses travaux. Messieurs, vous vous défieriez du gouvernement! mais ce serait vous défier de vous-mêmes, ce serait vous défier du pays entier. Car si jamais constitution a or-

ganisé le gouvernement du pays par le pays, c'est assurément la constitution sous laquelle nous vivons aujourd'hui...

» Je demanderai, au reste, si le Hainaut ne doit pas préférer voir l'arbitrage de son sort confié au gouvernement, qu'à l'avidité d'une compagnie de concessionnaires? Certes, si l'on doit trouver quelque part du désintéressement, de l'impartialité, des vues d'intérêt public, c'est moins là sans doute que dans le gouvernement. Si j'avais l'honneur d'être le représentant de la province du Hainaut, je préférerais pour elle cet arbitrage à celui d'une compagnie de concessionnaires; mon choix ne serait pas douteux.

» Après avoir passé en revue plusieurs des objections des honorables préopinants, je termine, sans me résumer, par une considération qu'on vous a déjà présentée.

» On l'a dit avec raison : La révolution belge a froissé beaucoup d'intérêts, et au dehors a excité des préventions. Les populations de l'Allemagne, qui d'abord n'avaient rien compris à notre émancipation politique, aujourd'hui que nous avons fixé l'attention de l'Europe par la discussion de ce grand projet national, commencent à comprendre la justice de notre révolution; elles voient que le joug que nous avons secoué nous rendait les vassaux de la Hollande sous le rapport commercial, et que pour nous en affranchir, la révolution était la loi d'une impérieuse nécessité. Par la route proposée vous associez l'Allemagne à la question de l'Escaut; vous rattachez à la cause de l'indépendance belge tout ce qu'il y a d'hommes honorables et éclairés dans le parti connu sous le nom d'orangiste; vous vous ralliez l'industrie et le commerce dont les plaies ne sont pas encore cicatrisées. Vous préparez ainsi la fusion du parti, et si un jour des collisions s'élevaient entre la Hollande et nous, vous compteriez dans vos rangs ces mêmes hommes dont les intérêts seraient désormais liés à la nationalité et à l'émancipation commerciale de notre patrie.

M. *Verdussen* répond au discours de M. de Foere sur ce qui concerne la question du transit. L'orateur dit que le commerce de transit est toujours national, parce que la nation qui a eu le bonheur de le fixer chez elle, est celle qui est parvenue à transformer son sol en un entrepôt immense où les commerçants indigènes et étrangers viennent s'approvisionner, et où les peuples des deux hémisphères viennent, à cet effet, déposer les exubérances de leurs contrées respectives, et les échanger entre elles, en laissant au pays, où se font ces échanges, la récompense qui lui est due pour la facilité qu'il leur a procurée de faire sur son terrain des transactions mutuellement avantageuses. Il n'est donc pas essentiellement nécessaire que le pays, où ces échanges s'opèrent, soit agricole ou manufacturier, il suffit pour cela que la nature l'ait heureusement placé sur le globe, qu'elle l'ait doté de fleuves sans écueils et de ports salutaires...

C'est bien peu connaître l'immense influence du commerce de transit que de le limiter au commerce de consommation intérieure.

De la preuve de l'importance du commerce de transit à celle de la nécessité du chemin de fer, il n'y a qu'un pas, selon l'orateur, qui vote pour le projet.

M. *De Ridder* entre dans différents détails de chiffres pour soutenir l'exactitude des calculs de son collègue et de lui dans le mémoire sur l'établissement du chemin de fer.

M. *de Theux* pense qu'il y a des motifs suffisants pour autoriser le gouvernement à commencer l'exécution d'une partie de la route qui ira de Bruxelles à Anvers, mais qu'il n'y a pas de motifs suffisants, pour autoriser le gouvernement à exécuter dès maintenant le chemin de fer dans tous les développements que lui ont donnés les ingénieurs. Il continue ainsi :

« Pour soutenir cette opinion, je tacherai de prouver qu'elle ne présente aucun inconvénient grave, qu'elle présente au contraire de grands avantages.

» Ne serait-ce point une imprudence pour un État comme le nôtre de s'engager dans l'exécution d'un système complet de chemins de fer, partant du centre du pays, et s'étendant aux quatre extrémités ?

» Cette imprudence ne serait-elle point d'autant plus grave, qu'aucun antécédent dans ce pays ne sert de base pour évaluer la dépense et les produits de cette vaste entreprise ?

» Lorsque le succès de l'entreprise peut encore être considéré comme incertain, lorsque d'autre part elle se divise naturellement en plusieurs sections, la raison me semble commander d'entreprendre et d'achever l'une de ces sections avant de s'obliger à la construction des autres...

» Si nous voulions nous en tenir à l'autorité des exemples, nous devrions adopter immédiatement le système des concessions : mais l'absence d'éléments et le manque d'expérience pour bien apprécier les produits du chemin de fer, et par conséquent, pour apprécier le taux convenable des péages à concéder, la nécessité éventuelle de modifier ces péages, me paraissent être des motifs suffisants pour autoriser le gouvernement à exécuter la section de Bruxelles à Anvers.

» Cet essai ne peut, en aucun cas, grever notablement l'État, alors même qu'il ne répondrait point aux espérances qu'on en a conçues. La dépense n'en est évaluée qu'à 3,081,000 fr.; la double voie, si elle devenait nécessaire, coûterait 1,200,000 fr.; ainsi, en tout 4,000,000 au plus.

» Cette partie de la route peut être achevée en moins d'une année, et offrir, par conséquent, l'exploitation la plus prompte.

» Elle est d'ailleurs, dans tous les cas, une partie essentielle au succès de toute autre section du même projet.

» Dans tous les cas, la législature obtiendra par cette expérience des données assez certaines pour les autres parties du chemin.

M. *de Lamirne* parle en faveur du projet de loi; néanmoins il pense que la proposition faite par M. de Theux mérite d'être examinée.

La discussion a continué dans les séances du 19, du 20, et du 21, mars. On a entendu successivement pour le projet: MM. Teichmann, De Ridder, le Ministre de l'intérieur, Lardinois, Donny, A. Rodenbach.

Contre le projet: MM. Pollenus, Dumortier, Frison, Seron, d'Huart, H. Vilain XIII, de Puydt, Gendebien, Meeus et Dumortier.

Sur le projet: MM. Eloy de Burdinne, et de Foere.

La discussion générale est close. Dans la séance du 22 la chambre passe

à la discussion des articles. Différents orateurs sont entendus sur l'article 1^{er}.

M. Dumortier propose de commencer la délibération par cette question : Les routes en fer seront-elles faites par le gouvernement ou par le moyen des concessions ? Cette proposition est adoptée.

SÉANCE DU 23 MARS.

Après avoir entendu plusieurs orateurs la chambre est appelée à voter sur la question posée par M. Dumortier, dans la séance précédente :

« Les routes en fer portées au projet seront-elle faites par le gouvernement ? »

La chambre procède à l'appel nominal ; en voici le résultat :

| | |
|-------------------------------|-----|
| Nombre des votans , | 90. |
| Majorité absolue , | 46. |
| Pour l'exécution par l'État , | 55. |
| Contre , | 35. |

Ont voté pour l'exécution des routes en fer par l'État :

MM. Bekaert, Berger, Boucqueau de Villeraie, Brabant, Cogen, Cols, Coppieters, Davignon, de Behr, de Laminne, A. Dellafaille, H. Dellafaille, de Longrée, Deman d'Attenrode, F. de Mérode, W. de Mérode, Denef, de Renesse, L. Vuylsteke, } de Stembier } de Terbecq, de Theux, Devaux, Dewitte, d'Hane, Donny, Dubois, Dugniolle, Duvivier, Ernst, Fleussu, Hye-Hoys, Jadot, Lardinois, Lebeau, Legrelle, Liedts, Milcamps, Morel-Danheel, Nothomb, Polfliet, Poschet, Raikem, A. Rodenbach, C. Rodenbach, Rogier, Schaetzen, Smits, Teichmann, Thienpont, Ullens, Vanden Hove, Vander Heyden, Verdussen, Zoude.

Ont voté contre :

MM. Angillis, Brixhe, d'Autrebande, de Brouckere, de Meer de Moorsel, de Puydt, de Robaulx, } de Sécus } Desmanet de Biesme, Desmet, d'Huart, Doignon, Domis, Dubus, Dumont, Dumortier, Eloy de Burdinne, Fallon, Frison, Gendebien, Hélias d'Huddeghem, Jullien, Meeus, Olislagers, Pirson, Pollenus, Quirini, Rouppe, Séron, Trentesaux, Van der Belen, C. Vilain XIII, H. Vilain XIII, C. Vuylsteke, Watlet.

SÉANCE DU 24 MARS.

Dans cette séance sont présentés les amendements suivants à l'article 1^{er}.
1^o par M. Quirini :

« Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à faire construire au compte de l'État une route à ornières de fer, à ouvrir entre Louvain et Liège, et destinée à former le commencement d'exécution d'une route en fer de Louvain à Cologne.

» 2. Les frais de construction de cette première section seront couverts

CIII

au moyen d'un emprunt en rentes à cinq pour cent, en capital effectif de huit millions trois cent mille francs, somme présumée nécessaire pour exécuter les travaux énoncés à l'article 1^{er}. »

Suit l'article 5 du projet de la section centrale.

2^o Par M. de Theux :

« Art. 2. L'exécution commencera par la section de Louvain à Liège, et par celle de Liège à la frontière de Prusse; néanmoins cette dernière section ne sera entreprise qu'autant que la route soit également entreprise sur le territoire prussien.

» Le gouvernement ne pourra commencer l'exécution des sections autres que celles mentionnées au présent article, qu'autant que les devis estimatifs de la section de Louvain à Liège n'aient pas été dépassés et qu'il ait été rendu un compte détaillé aux chambres des opérations relatives à cette section. »

D'autres amendements spécialement relatifs au Hainaut sont présentés par MM. Brixhe, de Puydt, Frison, Dubus, Dumortier et Gendebien.

M. Quirini croit que l'établissement de la route en fer d'Anvers à Louvain est une communication inutile, superflue, que le commerce ne réclame pas; ce serait, selon lui, d'ailleurs une entreprise qui devrait causer la ruine du commerce de Louvain.

Cette communication serait inutile parce qu'il existe déjà entre Anvers et Louvain une bonne chaussée et un canal dont la navigation est très-économique;

Elle nuirait au commerce de Louvain parce qu'elle détruirait une navigation prospère et ravirait à cette ville une industrie qui la féconde.

SÉANCE DU 25 MARS.

M. Smits, rapporteur de la section centrale présente le résultat des délibérations de cette section sur les amendements proposés à l'article 1^{er} de la loi.

Les amendements dont il s'agit sont au nombre de neuf, mais ils peuvent être classés en trois catégories :

« La première qui s'écarte le plus du texte du projet, a pour but de restreindre la loi à l'exécution d'une route de Louvain à Liège, comme 1^{re} section d'une route en fer de Louvain à Cologne.

» La seconde catégorie comprend six amendements dont l'objet est d'établir ou de conserver entre les plus importants foyers de production de la province de Liège et du Hainaut, une pondération équitable dans leurs moyens d'arrivée sur les principaux marchés de consommation, soit par l'ouverture de routes en fer dirigées du centre du royaume vers les divers bassins houillers, soit par l'abaissement éventuel des péages existants sur les canaux qui aboutissent déjà à ces divers bassins dans le Hainaut.

» Enfin la troisième catégorie d'amendements concerne la simultanéité des travaux qui seront ordonnés par la loi.

» L'amendement de M. Quirini, tendant à borner la loi à l'établissement

d'une route en fer de Louvain sur Cologne, était principalement motivé sur la crainte de voir le commerce actuel de la ville de Louvain détruit ou déplacé, si une route en fer s'exécute parallèlement au canal de cette ville vers la capitale, les Flandres et le port d'Anvers.

» Cette crainte n'a point paru fondée, et l'expérience même des canaux de Manchester et Liverpool, citée par M. Quirini à l'appui de son système, et dont la prospérité va toujours croissant depuis l'ouverture du rail-way entre ces deux villes, a confirmé votre section centrale dans l'opinion que la route en fer doit s'étendre de nos frontières orientales et méridionales jusqu'à l'Escaut et jusqu'à l'Océan.

» Sans contredit la partie de route spécialement recommandée par M. Quirini est la plus utile, puisque c'est entre Louvain et Liège que la Belgique manque principalement de communications faciles.

» Mais, sous le rapport du transit, le transbordement auquel la route arrêtée à Louvain obligerait, nuirait considérablement à l'économie des transports tant pour les frais que pour la durée du voyage, et nous ne devons pas oublier que sous ces deux rapports il importe de ne point se créer d'entraves, car le commerce de Rotterdam et d'Amsterdam ont, pour soutenir leur concurrence sur les marchés du Rhin, l'avantage de bateaux à vapeur rapides et extrêmement économiques. D'ailleurs, les revenus de la route projetée n'ont pas été calculés comme le croit l'auteur de cet amendement, dans la supposition que la totalité des transports qui ont lieu aujourd'hui par la voie navigable et dont le bon marché conservera toujours la préférence au canal de Louvain, mais seulement sur les transports très-couteux qui se font par essieu, en diligences, messageries ou gros roulage, plus une légère quantité éventuelle des transports précieux par eau dans le cas d'interruption annuelle de la navigation.

» Une considération première suffit d'ailleurs pour engager la chambre à rejeter l'amendement dont il s'agit.

» Car en supposant que la législature limite la loi à l'ouverture d'une route d'Allemagne à Louvain (ce qui obligerait à frapper des péages extrêmement élevés), il est évident que l'intérêt particulier s'emparerait aussitôt des bénéfices considérables qu'on doit attendre de l'établissement d'une route en fer entre la capitale, Anvers, Gand et Louvain, sous le simple rapport du transport accéléré des personnes, et en obtiendrait nécessairement la concession; alors leur route pouvant également servir au transport des marchandises, priverait Louvain des avantages plus grands qu'elle est en droit d'espérer par l'adoption du projet de loi. Le gouvernement ne peut d'ailleurs vouloir monopoliser, et cette compagnie particulière jouirait seule ainsi de tous les avantages et bénéfices dont le projet de loi promet le partage au pays tout entier. »

Le rapporteur donne quelques explications sur les amendements de la deuxième catégorie relatifs au Hainaut.

« Quant à la simultanéité de l'entreprise, il résulte des explications données relativement à l'amendement présenté par MM. les députés des Flandres, que c'est plutôt la simultanéité *d'achèvement* que celle de commencement des travaux que l'on désire; et M. le Ministre ayant déclaré que tel est également le vœu du gouvernement, d'ouvrir la route à la fois de l'Océan

et de l'Escaut jusqu'à la frontière de Prusse, la section centrale a été unanime pour l'adoption de cet amendement (1).

» Pour ce qui concerne l'amendement de M. de Theux, il était motivé sur l'obligation de n'entreprendre un ouvrage aussi dispendieux qu'avec toute la prudence que son importance réclame. Mais votre section a pensé que la partie de route proposée pour essai par les honorables membres, réclamait 2 à 3 ans d'exécution et la mise dehors d'un capital énorme, tandis qu'en adoptant le système du gouvernement on ne commencerait d'abord les travaux que dans les endroits où des terrassements exigent beaucoup de temps, c'est-à-dire, aux environs de Tirlemont, mais qu'on exécuterait sans retard la route de Bruxelles à Malines qui ne demande que 1 1/2 million environ, qui serait d'un rapport immédiat et donnerait à la chambre, dès le courant de cette année, un échantillon satisfaisant du nouveau système de transport.

M. de Theux appuie par les considérations suivantes l'amendement qu'il a présenté.

« J'avais d'abord pensé que le gouvernement devait, à titre d'essai, faire exécuter la section du chemin de fer de Bruxelles à Anvers.

» Dans la discussion générale, je vous ai exposé les motifs de mon opinion. Depuis j'ai réfléchi que, dans l'intérêt général, les sections les plus importantes à entreprendre de suite sont celles de Louvain à Liège et de Liège à la frontière de Prusse, dans l'espoir que les travaux commenceraient en même temps sur le territoire prussien.

» Vous comprendrez facilement, en effet, Messieurs, les motifs qui m'ont dirigé. Il y a urgence à ouvrir des communications commerciales de l'Escaut avec l'Allemagne. Il est évident que les communications de l'Escaut à Louvain sont faciles, et qu'à partir de cette dernière ville elles deviennent lentes et dispendieuses vers l'Allemagne; il faut donc ouvrir une route qui puisse ouvrir des communications vers la frontière de Prusse.

» Un fait qui m'a été appris dans le cours de la discussion générale, fait très-important, c'est que toutes les actions de la compagnie prussienne, pour entreprendre les travaux de la route, sont placées: c'est ce qui m'a déterminé.

» Si le gouvernement met la main à l'œuvre dans ces deux sections, la Prusse commencera en même temps. Des communications commerciales faciles se seront promptement établies, et le but de la loi se trouvera atteint.

» En effet, remontez, Messieurs, à l'origine du projet; lisez l'exposé des motifs, suivez la discussion générale, et vous verrez que l'idée principale et qui a toujours dominé, c'est le désir de faciliter nos relations commerciales avec l'Allemagne, relations interrompues depuis notre séparation avec la Hollande. L'adoption de mon amendement, en rétablissant ces relations, nous mettrait en concurrence avec la Hollande.

» Je pense que la simultanéité proposée pour les travaux nuira au but que

(1) L'amendement des députés des Flandres était ainsi conçu: « L'exécution commencera par les sections de Malines à Verviers, de Malines à Ostende, de Malines à Anvers et de Malines à Bruxelles. Dans les sections de Malines à Verviers et de Malines à Ostende, les travaux seront commencés simultanément et poursuivis sans interruption. »

l'on se propose et qu'elle le reculera ; car il est impossible que l'administration porte ses soins sur tous les embranchements.

» En deuxième lieu, il peut survenir telle circonstance qui empêche de négocier facilement l'emprunt que l'on se propose de faire : ces circonstances sont de diverses natures, et rien ne peut garantir que le crédit de la Belgique se maintienne au taux élevé où il est aujourd'hui.

» Or, qu'advient-il si l'entreprise est commencée sur tous les points à la fois ? c'est que l'argent peut devenir difficile à trouver et que l'on sera obligé de passer par toutes les conditions imposées par les prêteurs, si l'on ne veut pas laisser les travaux incomplets ?

» Réfléchissez ensuite qu'un ajournement ferait manquer complètement le but de l'entreprise.

» Il est incontestable qu'avec une route de Louvain à Cologne, la Belgique pourra non-seulement concourir avec la Hollande, mais encore obtenir sur elle, sinon la supériorité, au moins un avantage marqué.

» Il ne saurait être douteux, en effet, que les voyageurs qui en grande partie consentent à faire un long détour pour aller prendre les bateaux à vapeurs de Rotterdam, ne vinsent débarquer à Ostende, pour rejoindre ensuite le chemin de fer de Louvain à Cologne.

» Si ce n'est pas une économie d'argent, c'est au moins, une économie de temps.

» Quant aux marchandises, on a parlé de l'inconvénient qu'il y aurait à les transborder à Louvain, mais ces transbordements ne sont pas difficiles et n'occasionnent que très-peu de frais, ils ne peuvent donc détruire les avantages que promet la route en fer.

» Le Hainaut ne gagnerait rien à l'exécution simultanée des travaux. Il est impossible d'arrêter un tracé à travers cette province, sans connaître quelles peuvent être les intentions du gouvernement français, et s'il peut faire un chemin de Paris à la frontière de Belgique. C'est alors seulement que l'on pourrait retirer tous les avantages de l'exécution d'un chemin se dirigeant vers la frontière de France.

» En commençant par Louvain, cela ne pourrait pas exciter la rivalité entre les villes d'Anvers et d'Ostende, elles resteraient respectivement dans la même position. »

La chambre passe à la discussion de l'amendement de M. Quirini.

M. Donny parle contre cet amendement.

« La section centrale, dit-il, veut offrir au transit un mode uniforme de transport sur toute la longueur de la route. De cette manière les marchandises, du moment où elles sont embarquées, ne sont plus manipulées avant d'être déchargées au lieu de leur destination.

» M. Quirini, au contraire, propose un mode de transport mixte : partie par canal, partie par route en fer. Dans ce système les marchandises devraient être déchargées en route pour être rechargées sur des waggons. C'est un désavantage que tous les négociants apprécieront.

» La section centrale veut un moyen de transport accéléré. L'amendement de M. Quirini, au contraire, présente un mode qui entraînerait beaucoup de lenteurs. Et la différence qui existe entre ces deux systèmes est telle, qu'il faudrait employer dans le système de M. Quirini autant de

jours pour le transport des marchandises qu'il faudrait d'heures dans le système de la section centrale.

» La route en fer proposée par la section centrale est une communication constante que rien ne vient interrompre ; l'autre communication au contraire est sujette à des interruptions prolongées et même assez fréquentes. Car en hiver, vous le savez, la voie des canaux ne peut souvent être employée à cause des gelées ; en été même, les canaux sont souvent hors d'usage, surtout sur une ligne aussi longue de navigation : il suffit pour cela qu'il y ait une réparation quelconque à faire à l'une ou l'autre partie de la ligne.

» Dans le système de la section centrale, la surveillance de la douane n'oppose aucune entrave, aucun retard au commerce ; avec le système de M. Quirini, au contraire, le séjour et le transport sur les canaux rend la surveillance de la douane difficile et nécessite par conséquent une foule de formalités toujours plus ou moins vexatoires pour le commerce. Le système de M. Quirini est aussi désavantageux à l'État qu'au commerce ; car s'il cause des entraves et des retards au commerce, il entraîne pour l'administration des douanes une augmentation de dépense en ce qu'il nécessite un personnel plus nombreux, soit qu'il faille placer des employés sur toute la longueur de la route, soit qu'il faille en placer un sur chaque bateau qui naviguera sur les canaux.

» Sur la route en fer, la célérité est une garantie qu'il n'y aura pas d'infiltration de marchandises étrangères. Quelques précautions accessoires, qu'il faudra que l'administration prenne, la mettront à même de s'assurer que rien ne s'infiltrera dans le pays. Sur les canaux, au contraire, la fraude est facile et ne peut être complètement réprimée.

» Ces considérations agissent avec tant de force sur mon esprit, que je ne crains pas de déclarer que si l'amendement de M. Quirini était adopté, il faudrait dès à présent renoncer à voir le transit s'établir en Belgique, alors que la Hollande, indépendamment d'une navigation facile, soit à la vapeur, soit à voiles, lui offrira un chemin de fer parallèle au nôtre. Je vote donc contre l'amendement. »

M. Legrelle : « Si j'envisageais des intérêts de localité au lieu du bien général du pays, je pourrais accueillir l'amendement de M. Quirini. En effet, le tracé de Louvain à Verviers étant les $\frac{2}{3}$ du chemin de fer de l'Escaut à Verviers, ferait obtenir indubitablement le reste du tracé d'Anvers à Louvain, et ôterait ainsi au commerce d'Anvers la perspective de la rivalité d'Ostende. Mais telle ne peut être l'opinion d'un seul député d'Anvers.

» Les députés de cette province se sont unis aux députés des deux Flandres pour admettre de concert le tracé proposé par le gouvernement ; ils ont repoussé ensemble le système des concessions. Il serait indigne de nous séparer d'eux maintenant et de profiter des circonstances pour écarter le tracé d'Ostende jusqu'à la frontière de Prusse.

» Comme l'a fait observer l'honorable préopinant, en admettant seulement le tracé de Louvain à Verviers vous ôtez toute possibilité du transit. C'est le résultat de l'amendement de M. Quirini comme de celui de M. de Theux. J'ajouterai une réflexion, c'est que, avec l'amendement de M. de Theux, il est impossible d'avoir une preuve de l'exactitude des évaluations faites par le gouvernement relativement au produit des péages. On

ne peut être éclairé sur ce point que par la construction d'une route qui ira d'un bout du pays à l'autre, comme de l'Escaut à Cologne et de l'Océan au Rhin.

» Je terminerai par une considération que j'ose dire vitale et que je soumettrai avec franchise à la chambre et particulièrement à vous tous, députés qui voulez un chemin de fer.

» Si l'amendement de M. Quirini ou celui de M. de Theux est adopté, qu'en résultera-t-il ? Il aura été voté par notre accord avec les députés qui ne veulent pas du chemin de fer et qui, préférant la partie au tout, feront passer l'amendement. Mais lorsqu'on arrivera au vote de la loi, les députés des deux Flandres, dont on aura repoussé la demande se joindront à ceux qui ne veulent pas du chemin de fer ; et l'existence du chemin de fer serait en péril.

» Cette considération sera assez puissante sur mon esprit pour me déterminer à rejeter l'amendement de M. Quirini, et plus tard celui de M. de Theux.

M. le comte F. de Mérode, Ministre des affaires étrangères, parle en faveur de l'amendement. Il dit avoir été frappé de la justesse des observations présentées par la régence de Louvain et dont voici la substance :

« 1° Le but principal de la nouvelle et importante communication en projet étant de réunir l'Escaut ou la mer à la frontière de l'Allemagne, la nécessité de cette communication ne se fait absolument sentir que de la frontière germano-belge à Louvain, lieu où se termine la navigation de l'Escaut et où aboutit aussi celle de toutes les eaux navigables de la Belgique.

» 2° La partie de route en fer à construire de Louvain à Liège, Verviers et la frontière belge à l'est, ne peut nuire à aucune des voies navigables actuellement existantes en Belgique ; au contraire, elle ne ferait que multiplier les transports sur ces voies navigables en fournissant une voie économique par terre qui rapprocherait singulièrement Verviers et Liège de Louvain et de son canal, par lequel cette ville est en rapport commercial facile avec Anvers et les riches provinces des Flandres.

» 3° La traversée d'Anvers à Louvain pouvant s'effectuer ordinairement en deux jours par eau, les marchandises seraient rendues d'Anvers à Cologne en deux jours, après l'achèvement du chemin en fer par la Prusse ; et serait-il raisonnable de dire que le commerce réclame plus de célérité ? Rien, par conséquent, ne doit empêcher que l'essai qu'on se propose d'une route en fer se borne à la partie de la route d'Anvers à la Prusse qui est privée des transports par eau.

» 4° Plus tard, si les avantages en étaient démontrés, on pourrait continuer en meilleure connaissance de cause le chemin de fer jusqu'à Anvers, Bruges et Ostende.

M. Quirini soutient son amendement par les motifs qu'il a déjà exposés.

M. Devaux : « Messieurs, je ne connais pas d'amendement moins fondé en raison, moins logique, moins appuyé sur les faits que celui de M. Quirini, et qui tend à borner la route en fer à Louvain. Quelle est la position de Louvain ? Les communications par eau vers l'Allemagne cessent à Louvain ; de là obstacle pour le commerce et nécessité de transbordement.

» Par suite de cet obstacle on a créé à Louvain le commerce de commission. Si nous nous arrêtons à des considérations pareilles à celles qu'on fait valoir, qu'aurais-je fait ? moi, député de Bruges, j'aurais demandé que la route en fer s'arrêtât à Bruges. Arrêter la route à Louvain, c'est arrêter la route à ce qu'elle aurait de plus onéreux : c'est la route vers Bruxelles et Anvers qui sera la partie la plus productive. Tous les arguments qu'on a fait valoir devraient conduire à ne pas arrêter la route à Louvain, mais à la pousser jusqu'à Bruxelles. »

M. le *Ministre de l'intérieur* : « Je dois combattre la proposition de M. Quirini de la manière la plus absolue, attendu qu'elle dénature le caractère de la route. Nous voulons faire une route commerciale, une route de transit ; nous ne retrouverions plus ces avantages dans une route de Verviers qui viendrait mourir à Louvain. Ce serait une route construite sur un plan nouveau, et le gouvernement ne l'a point examiné. Je ferai une observation qui montrera l'inutilité de la proposition de M. Quirini : il ne veut pas que la route aille au-delà de Louvain : mais empêchera-t-il l'intérêt particulier de prolonger cette route, de faire la route de Bruxelles à Anvers, de Louvain à Malines, etc. ? »

L'amendement de M. Quirini n'est pas adopté.

La chambre passe à la discussion de l'amendement de M. de Theux.

M. le *Ministre de l'intérieur* présente deux amendements qui ne concernent pas directement l'article 2, mais les articles 6 et 12 du projet.

Ils sont ainsi conçus :

« Art. 6. En attendant la négociation de l'emprunt, *qui ne pourra avoir lieu avant le 1^{er} juillet 1835*, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de 5 millions de francs, et à émettre des bons du trésor jusqu'à concurrence de *la même* somme.

» Art. 12. *Avant le 1^{er} juillet 1835, et d'année en année jusqu'au par-*
» *fait achèvement des travaux*, il sera rendu un compte détaillé aux chambres
» de toutes les opérations autorisées par la présente loi. »

« Messieurs, d'après les développements de l'amendement de M. de Theux, l'établissement de la route en fer de Louvain à Liège serait proposé en grande partie comme moyen d'essai.

» D'après les amendements que je viens d'avoir l'honneur de vous présenter, le gouvernement se soumet de lui-même à l'espèce d'épreuve par laquelle doit passer une entreprise qui nécessite l'emploi de capitaux considérables. Si les essais que nous allons faire ne réussissent pas, et, pour moi, j'ai la conviction intime qu'ils offriraient promptement des résultats importants ; si, dis-je, ces essais ne réussissent pas, le trésor ne se trouverait pas entraîné dans une dépense considérable.

» Le gouvernement a l'intention de mettre la main à l'œuvre aussitôt que la loi aura été adoptée. Il se propose de commencer par la section de Bruxelles sur Malines.

» Par l'établissement de cette partie de la route, nous serons à même de reconnaître bientôt si nos évaluations en dépenses sont ou ne sont pas exactes, quant à l'acquisition des terrains, quant aux prix des rail-ways, des travaux

d'art, et enfin de tous les ouvrages sur le prix desquels il s'est particulièrement élevé des doutes.

» Deux millions au plus suffiront pour la partie à construire entre Bruxelles et Malines. Elle sera promptement faite, et, d'ici au premier juillet 1835, l'essai qui aura été fait nous indiquera ce que la route aura coûté et déjà même ce qu'elle pourra rapporter.

» Si l'on construisait la route de Louvain à Liège, les dépenses seraient très-considérables, et l'épreuve ne saurait être faite de sitôt d'une manière complète, car les travaux entre Liège et Louvain demanderont au moins deux ou trois ans avant d'être achevés.

» Si le gouvernement s'était trompé, si cette entreprise, qu'il croit si utile, devait nuire, au contraire, aux intérêts du pays, l'amendement de l'honorable M. de Theux est bien plus de nature à compromettre ces intérêts que les amendements que j'ai eu l'honneur de vous présenter.

» Cependant, en exécutant la route de Bruxelles à Malines, le gouvernement se réserve de commencer ailleurs les travaux là où ils sont le plus nécessaires. La route entre Liège et Louvain nécessitera l'exécution de travaux considérables de terrassement, de déblais et de remblais d'une grande étendue; la construction de la route dans les Flandres nécessitera d'autres travaux préparatoires qui pourront s'exécuter sans compromettre gravement les finances de l'État.

» Nous ne doutons pas que la section entre Bruxelles et Malines ne soit terminée avant le 1^{er} juillet 1835. Nous espérons même qu'elle le sera avant le 1^{er} janvier; mais la prudence nous oblige à prendre plus de latitude. Avant le 1^{er} juillet nous ferons un premier rapport à la chambre; s'il n'est pas satisfaisant, si la chambre reconnaît que le gouvernement s'est trompé, que le gouvernement l'a trompée, rien ne sera plus facile que d'arrêter le gouvernement dans la voie désastreuse dans laquelle il serait entré.

» La proposition de M. de Theux compromettrait l'intérêt de la route. Vous ne pouvez pas obliger le gouvernement à commencer les travaux par la partie qui exigera le plus de temps. L'amendement laisserait le pays dans l'incertitude sur le résultat de la route, et confierait au gouvernement 11 à 13 millions sans qu'il y eût moyen de s'assurer avant un assez long temps s'ils ont été bien dépensés.

» Cette proposition serait de plus une injustice vis-à-vis du gouvernement, en ce qu'elle le forcerait à commencer l'essai de la route par la partie la plus coûteuse et la plus lente à exécuter.

» Je dis qu'il est juste que la chambre laisse à l'État la latitude de commencer les travaux par la partie qui lui offrira le plus de facilité. Assurément la route de Bruxelles à Malines ne sera jamais un travail perdu, alors même qu'on ne ferait les routes ni vers Ostende, ni vers Liège; on pourrait toujours la prolonger jusqu'à Anvers.

» Si les travaux ne commencent que de Liège à Louvain, nous devons craindre que la Prusse dont on a tant parlé, ne sachant pas à quoi s'en tenir, ne choisisse chez nos voisins un chemin qui présente un degré de certitude de plus.

» L'honorable M. de Theux ne pense pas que la route entre Bruxelles et Malines puisse être faite par concession. Mais qu'est-ce que le gouvernement aurait de bon à répondre à des actionnaires qui se présenteraient pour exé-

cuter les travaux de Bruxelles à Anvers ? Pourrait-il dire : nous devons attendre que la route de Louvain à Liège soit terminée; attendre 2 ou 3 années? La chambre a voulu qu'il en fût ainsi; que les villes de Bruxelles et d'Anvers fussent privées plusieurs années encore d'une communication utile.

» Je ne parlerai pas ici de la ville de Bruxelles, dont il n'a été nullement question jusqu'ici dans cette discussion, bien qu'il fût très-facile de faire sonner haut ses intérêts et de manière à contrebalancer ceux de telles ou telles localités qui ont trouvé, comme chacun sait, de très-chauds défenseurs dans cette chambre. »

M. de Theux : « Messieurs, l'amendement que j'ai eu l'honneur de vous proposer diffère de celui de *M. Quirini*. Cet amendement se bornait au seul point de Louvain à Liège; le mien comprend l'exécution du chemin de fer de Liège à la frontière de Prusse. En adoptant mon amendement, vous n'aurez pas besoin d'une loi nouvelle pour le chemin vers la frontière de Prusse; et, par conséquent, vous éviterez de nouveaux retards. Cet amendement écartait plusieurs des principaux embranchements : ceux vers Anvers, vers Ostende, et vers la frontière de France; ces embranchements étaient donc laissés à l'industrie particulière, du moment qu'il était décidé que le gouvernement ne les entreprendrait pas, ce qui contrariait en partie la décision que la chambre a prise avant-hier.

» J'ai dit que le système de la section centrale et aussi l'amendement de *M. le Ministre de l'intérieur* embrassait l'exécution simultanée, et différait du tout au tout avec l'amendement que j'ai proposé.

» L'amendement de *M. le Ministre* n'a nullement pour résultat de garantir les intérêts du trésor; au contraire, il engage nécessairement l'État dans une dépense plus considérable.

» En effet, ce n'est pas pour abandonner la route de Louvain à Liège qu'on commencerait sur ce point; de même que la route jusqu'à Malines, dont on propose l'exécution immédiate, ne s'arrêtera pas là; car je ne concevrais pas le but d'une route de Bruxelles à Malines, à moins qu'il ne fût uniquement question que d'exciter la curiosité de ceux qui n'ont pas encore vu de chemins en fer.

» De Bruxelles à Malines il n'y a pas de difficultés, pas d'ouvrages d'art. J'admets que *MM. les ingénieurs* se soient trompés de quelques milliers de francs sur les évaluations; on ne pourrait pas considérer cette erreur comme un motif pour abandonner l'entreprise.

» Lorsque j'avais pensé à l'exécution de la route de Bruxelles à Anvers, j'avais eu en vue l'appréciation des produits de la route; car, sans doute, on pourrait voir le mouvement des voyageurs sur cette route d'une importance marquée, puisqu'elle réunit les deux principales villes de la Belgique; mais il n'en peut être de même sur la section de Bruxelles à Malines, qui a peu de relations commerciales.

» Les motifs que j'ai allégués contre l'exécution simultanée n'ont pas encore été combattus.

» J'ai dit que l'exécution simultanée de toutes les parties de la route aurait pour résultat de retarder l'établissement des communications avec les frontières de l'Allemagne. Je crois que c'est évident pour quiconque a l'expérience des travaux publics : plus on entreprend de travaux sur une grande

échelle, moins chacune des parties avance. Il est d'une sage administration de commencer par la partie la plus urgente, la plus indispensable, et d'y consacrer tous ses soins et son crédit. C'est à dessein que je dis tout son crédit, car il ne faut pas se faire illusion, et croire que le crédit restera toujours sur le même pied qu'il est actuellement. Les prévisions financières ne se réalisent pas toujours; pour le budget de la guerre, nous avons cru pouvoir faire des réductions, et nous avons été obligés de voter de nouveaux crédits pour le service de ce département; peut-être encore ne suffiront-ils pas? Des événements peuvent survenir en Europe, qui influent considérablement sur le pays. Néanmoins, une fois que vous aurez commencé tous les travaux simultanément, vous serez obligés de les continuer tous, quelque onéreux que puissent être les emprunts, sous peine de vous voir priver de l'objet principal, la route d'un débouché vers l'Allemagne pour votre commerce; je dis de l'objet principal, car si le projet n'avait été présenté comme une question de transit, j'aurais voté contre.

» Je crois que plusieurs de nos honorables collègues pensent, à cet égard, comme moi, et que ce qui les a déterminés à voter hier comme ils l'ont fait, c'est que la route promettait à la Belgique le commerce de l'Allemagne.

» Messieurs, je tâcherai de rencontrer quelques-unes des observations de l'honorable député d'Anvers. Après nous avoir annoncé qu'une coalition existe entre Anvers et les Flandres, il nous a appris que c'est un fait résultant de ce que les intérêts de ces provinces se trouvent liés, mais qu'il n'y a aucun pacte. J'ai été charmé d'entendre cette déclaration, car c'eût été une nouveauté à déplorer. Toujours on a cherché à détruire l'esprit provincial, et à établir l'intérêt général du pays, comme but unique des lois que nous portons.

» Il serait d'autant plus déplacé de ressusciter ici l'esprit de province, que nous ne sommes plus députés de provinces, mais députés de districts. Sous ce rapport, il y a une grande différence entre notre situation et celle des membres des états-généraux qui étaient élus par les états de chaque province.

» Messieurs, le même orateur a dit : « C'est par générosité que les députés d'Anvers repoussent notre amendement : c'est pour ne pas laisser croire aux députés des Flandres qu'Anvers aura son embranchement, tandis qu'on n'exécutera pas l'embranchement dans les Flandres. » Je répondrai que la loi ne fait pas de distinction entre les directions vers Anvers, les Flandres et le Hainaut; que la loi consacre l'exécution des diverses parties, et que le gouvernement a trop d'équité pour exécuter la loi dans l'intérêt d'Anvers et négliger ce qui concerne les autres provinces. L'observation faite pour inspirer des craintes au Hainaut et aux Flandres n'est donc d'aucune importance.

» On a ajouté : « Si vous voulez avoir un chemin, ne faites aucun amendement. » Je veux un chemin de fer et cependant je fais un amendement. Je dirai même que je veux le chemin aussi sincèrement que l'honorable député d'Anvers, mais je veux un chemin national et je veux qu'il soit dans l'intérêt le plus général. C'est pour cela que je crois qu'il faut concentrer tous les efforts, tous les moyens du pays pour amener le plus tôt possible l'exécution de la route de Louvain à la frontière de Prusse. C'est parce que j'ai pensé que c'est là la section principale, que j'ai présenté mon amendement. Tout en voulant de la route entière, je crois que la prudence commande de

commencer par la partie principale et de différer les autres, jusqu'à ce que le résultat de l'exécution de la première partie soit connu.

» On a fait valoir diverses considérations plus ou moins spécieuses en faveur de la direction d'Ostende. Mais je n'ai pas dit que le chemin d'Ostende fût inutile ; si telle eût été mon opinion, je n'aurais pas proposé d'adopter l'article premier, j'aurais appuyé l'amendement de M. Quirini. Cependant son utilité ne peut pas être comparée avec celle de la route de Louvain à la frontière de Prusse. Ceci est si vrai, que si vous faisiez le chemin de fer avec tous ses embranchements, vous n'auriez rien si vous ne faisiez pas la section de Louvain à la frontière d'Allemagne.

» J'ai dit, quant aux voyageurs, que la route de Louvain à Ostende n'en augmenterait pas le nombre, et que l'exécution de celle de Louvain à la frontière de Prusse serait suffisante pour déterminer le transit des marchandises. D'après tous les calculs présentés dans cette enceinte, il ne peut pas exister de doute, et surtout il ne peut pas en être élevé par ceux qui ont soutenu l'exécution du chemin par l'État.

» On a parlé de l'interruption momentanée de la navigation sur les canaux des Flandres, par la gelée, la crue des eaux et le curage des canaux. Mais en vérité ces considérations sont bien minces vis-à-vis de la grande entreprise. Je dis de la grande entreprise, parce que jusqu'à présent il n'est pas démontré qu'elle soit avantageuse à l'État. Mais il est suffisamment démontré que la section principale doit être maintenant exécutée, sauf à attendre le résultat de cette exécution pour voir s'il y a lieu de continuer les autres parties de la route.

» On a encore ajouté : Il est impossible de savoir le produit présumé de cette route, vous exécutez la partie la moins avantageuse, vous négligez la partie la plus lucrative, vous serez en perte. Messieurs, à moins de n'avoir pas foi dans les calculs de l'administration, les partisans du projet ne peuvent pas soutenir que l'exécution de cette section de la route sera onéreuse à l'État.

» On a dit : Vous négligez la partie la plus productive ; si vous ne commencez pas en même temps la route au centre du pays, vous aurez un mauvais résultat. Mais, Messieurs, j'ai conservé le souvenir des observations que j'ai entendu faire dans des entretiens particuliers quand j'ai annoncé que je proposerais de commencer par la section de Bruxelles à Anvers. On m'a objecté : Mais vous exposez tout le projet ; la route en fer aura à concourir avec le canal et le service des messageries, il n'est pas certain que la route ne soit pas plusieurs années avant qu'on ne puisse juger ce qu'elle produira. J'ai entendu dire aux adversaires du projet du gouvernement : Si on commence par cette section, cela nous entrainera dans l'exécution de toutes les autres, parce que vous prenez pour essai la meilleure partie.

» Il résulte de ces diverses opinions que c'est encore un problème que l'évaluation des produits. Tout ce que j'ai entendu, soit dans les discussions particulières, soit dans les discussions publiques, ne m'a pas fait changer d'opinion. Je considère toujours la route, quant à ses produits, comme problématique, tout en la regardant comme utile ; aussi je n'hésite pas à dire qu'il y a des motifs plus que suffisants pour entreprendre l'exécution de la section de Louvain à la frontière d'Allemagne.

» On a encore manifesté des craintes sur l'exécution de la route en Prusse, dans le cas où la chambre adopterait mon amendement.

» A qui pourra-t-on persuader qu'une société constituée abandonnerait son association par cela seul que nous nous bornerions à exécuter la partie de la route de la frontière de Prusse à Louvain. Les habitants des rives du Rhin, et surtout les habitants du territoire entre Cologne et Aix-la-Chapelle, n'auraient-ils pas un intérêt immense à faire arriver leurs marchandises à bas prix jusqu'à Louvain, et de Louvain à la mer? Ce n'est pas à moi qu'on fera croire une supposition aussi contraire à la nature des choses. L'Allemagne aura un intérêt évident à continuer la route; on ne me fera pas croire qu'elle agira contrairement à ses intérêts.

» Je bornerai là mes observations, j'en présenterai d'autres non moins importantes si mon amendement est combattu. »

M. Devaux : « Si je compare l'amendement de M. de Theux aux propositions de M. le Ministre de l'intérieur, je donne l'avantage à ces propositions. M. de Theux demande un essai, mais un essai qui coûte beaucoup d'argent et qui donne moins de garanties que n'en offre le gouvernement. D'après cet amendement vous hasarderiez d'abord treize millions et demi; et si les calculs des ingénieurs sont erronés, comme on l'a dit, vous pourriez hasarder 20 à 26 millions au lieu de 13. Les dépenses les plus grandes à faire dans la route entière sont de Louvain à Liège; cette section est longue et demandera plus de travaux que les autres : cet essai retarderait de deux ans au moins l'établissement des autres parties du chemin en fer, tandis que si l'on fait l'essai de Bruxelles à Malines, il durera 8 mois environ : ce n'est pas là à proprement parler un retard.

» Il faut commencer par une route qui donne des produits.

» La route de Louvain à Liège en donnera sans doute; mais elle ne produira que quand elle sera entièrement achevée, c'est-à-dire, au bout de deux ou trois ans. Si vous faites une section entre Bruxelles et Malines, entre Malines et Anvers, ou entre Bruxelles et Liège, vous retirerez immédiatement un intérêt de vos capitaux.

» Un essai fait entre Bruxelles et Malines permettra de travailler aux autres sections de la route : on préparera les terrassements de Louvain à Liège, on s'occupera des expropriations.

» Je ne sais pas si la proposition de M. le Ministre de l'intérieur a été bien comprise : il propose de dire dans la loi que l'emprunt ne pourra être fait qu'au premier juillet 1835; avant l'emprunt une partie de la route de Bruxelles à Malines sera achevée; le Ministre fera un rapport sur ce qu'aura coûté cette section de chemin en fer, et la chambre saura à quoi s'en tenir; elle aura toute garantie. De toute manière la proposition du gouvernement me semble la plus prudente; on ne peut pas désirer un essai plus favorable.

SÉANCE DU 26 MARS.

M. Lardinois : « Messieurs, vous avez rejeté hier, à une grande majorité, l'amendement de M. Quirini; je dois augurer de ce fait que celui en discussion subira le même sort, car les raisons qui ont été alléguées pour combattre le premier, sont encore plus péremptoires pour déterminer le rejet de l'amendement de M. de Theux.

» L'honorable député de Hasselt admet bien en principe le système du projet de loi de la section centrale, mais il en subordonne ou plutôt il en

annule les résultats par diverses conditions. Ce n'est pas ainsi qu'il en agissait lorsqu'il a présenté comme ministre son projet de loi en mars 1832; il vous demandait la construction d'un trait d'une route en fer d'Anvers à Liège, et il aurait aussi bien pu alors proposer de faire un essai depuis Diest jusqu'à Tongres.

» Je sais que, dans la pensée de l'honorable membre, il croit la navigation possible et même, comparativement, avantageuse d'Anvers à Louvain, puisqu'il avance que des navires des 200 tonneaux peuvent naviguer sur ce canal et arriver à Louvain.

» Je ne répéterai pas, Messieurs, tout ce qui a été dit pour prouver les difficultés de cette navigation, et les frais extraordinaires qu'il faudrait payer pour transbordement, commission, magasinage, etc.; ces frais seraient plus considérables sur certaines marchandises que ce qu'elles coûteraient pour frais de trajet d'Anvers à Louvain par le chemin en fer. D'un autre côté, l'expérience démontre que la profondeur du canal est telle, qu'elle ne permet de naviguer qu'avec des bâtiments d'un faible tonnage.

» Vous remarquerez, Messieurs, que l'amendement de M. de Theux a les inconvénients de celui de M. Quirini sans en avoir les avantages. Tout au moins vous aurez été saisis comme moi de cette idée bizarre de soumettre la construction de la section du chemin de Liège à Verviers, à la réserve qu'autant que la route soit également entreprise sur le territoire prussien. Pour imaginer une pareille condition, il faut ne pas se soucier des produits de la route, il faut méconnaître les avantages du commerce de transit.

» Si vous arrêtez la route à Liège, vous pouvez renoncer au transit pour l'Allemagne; car, quelle que soit l'élévation du fret et frais divers sur le canal d'Anvers à Louvain, et le péage sur la route en fer de Louvain à Liège, le prix du transport de Liège à Verviers par la route ordinaire sera plus du double de celui d'Anvers à Liège. Je vous le demande alors, comment soutiendrez-vous la concurrence pour le transit contre la Hollande qui expédie de Rotterdam à Cologne à raison de 36 francs par tonneau, tandis qu'au moyen de l'amendement de M. de Theux, le trajet d'Anvers à Cologne coûterait environ 50 francs pour le même poids.

» Notre commerce intérieur ressentirait les mêmes atteintes par cette proposition. Indépendamment des avaries que les marchandises éprouvent dans les chargements et déchargements répétés, vous auriez à payer commission, magasinage, etc., à Anvers, Louvain, Liège et Verviers. Il arriverait certainement que, pour éviter ces frais extraordinaires et ces entraves, beaucoup d'expéditions auraient lieu par roulage, surtout pour les produits des manufactures, les laines, les indigos et d'autres marchandises précieuses.

» Je ne vous ai encore parlé que des expéditions d'Anvers vers la frontière prussienne, et maintenant si l'on jette ses regards sur ce qui arrivera si l'amendement de M. de Theux était admis, vous verrez que les avantages du chemin en fer projeté sont évidemment compromis.

» Il est généralement convenu qu'on veut procurer un avantage aux houilles de Liège, c'est-à-dire, qu'on veut faciliter aux exploitants de cette province les moyens de concourir sur les marchés intérieurs et de la Hollande, avec les houilles du Hainaut. Eh bien! croyez-vous que l'amendement en question ne détruise pas cet avantage? Pour arriver à Louvain, le péage

sera, par kilomètre et par tonneau, de 2 centimes ; ajoutez la même dépense pour frais divers à Louvain et puis le fret par le canal, vous trouverez que la houille de Liège, qui arrivera à Anvers de cette manière, aura coûté au moins 6 centimes par tonneau et par kilomètre. C'est alors que les craintes, manifestées par les députés du Hainaut, seraient calmées, et que l'amendement de M. de Puydt deviendrait nécessaire, non plus dans les intérêts du Hainaut, mais dans ceux de Liège, et je réclamerais alors l'appui de l'honorable membre pour rétablir l'équilibre des péages.

» Si la route n'arrive pas jusqu'à Verviers, je suis certain qu'on n'expédiera pas une seule pièce de drap par le chemin en fer qui prendrait naissance à Liège. On préférera le roulage, parce que les marchandises seront moins exposées aux avaries et aux retards, et qu'une économie de vingt centimes sur la valeur d'une pièce de drap est insignifiante pour ne pas éviter ces inconvénients.

» Je concevais l'amendement de M. de Theux, s'il tendait à demander de commencer la route depuis Anvers jusqu'à Verviers, parce qu'alors il empêcherait la simultanéité, et il aurait pu s'assurer des résultats de la route sous les rapports des travaux d'art et des produits : le transit vers l'Allemagne recevrait aussi une partie de ses apaisements.

» Je me dispose à présenter une modification au paragraphe de l'amendement de M. de Theux, tendant à faire arriver la section jusqu'à Verviers. Je fais cette demande, non dans un esprit de localité, mais dans l'intérêt du commerce de transit. L'industrie de Verviers est pour le moins autant intéressée à la route en fer de Cologne à Verviers qu'à celle d'Anvers à la frontière prussienne. »

M. de Theux : « L'honorable préopinant a parlé d'un projet de route en fer par concession présenté par le gouvernement en mars 1832, et il en a tiré argument contre la proposition que j'ai eu l'honneur de vous faire. Il n'y a cependant aucun argument à tirer contre mon amendement de ce premier projet. D'après ce projet, le chemin de fer devait partir d'Anvers et se rendre jusqu'à Liège ; il devait être exécuté par concession.

» J'ai ici plusieurs observations à faire. En 1832, il était impossible de songer à l'exécution de la route par le gouvernement ; notre crédit alors ne le permettait pas. En second lieu, en 1832, le tracé actuel n'était pas connu ; ce n'est que postérieurement que le tracé actuel a été découvert ; on a calculé les avantages que l'un avait sur l'autre, et on a préféré le tracé de Louvain à Liège.

» Dès-lors l'honorable préopinant n'a pas lieu de s'étonner qu'en 1832 on ait fait partir d'Anvers la route en fer. Aujourd'hui le nouveau point de départ est connu, et il y a plusieurs motifs pour faire abandonner le chemin d'Anvers. On concevra que, vu la rivalité qui existe entre les deux villes d'Ostende et d'Anvers, il y a lieu de ne donner une route à Anvers qu'en en donnant une également au port d'Ostende. On doit chercher à mettre ces deux villes dans la même position.

On a dit que mon amendement a tous les inconvénients de celui présenté par M. Quirini et qui a été rejeté dans la séance d'hier. Cependant, Messieurs, veuillez remarquer que d'abord j'admets le système des chemins de fer par les motifs que j'ai développés ; en second lieu, j'autorise des-

à-présent la construction du chemin de fer de Liège à la frontière de Prusse en le subordonnant à un fait , le commencement d'exécution sur le territoire prussien en même temps que sur le territoire belge.

» Cette limitation m'a été suggérée dans l'intérêt de l'achèvement de cette grande communication. J'ai pensé qu'il n'y avait pas d'inconvénient à faire abandonner le chemin vers la Prusse , si nonobstant la formation de la compagnie rhénane on ne mettait pas la main à l'œuvre sur le territoire prussien. Si lorsque , d'un côté , on aurait construit la route de Louvain à Liège , lorsqu'on offrirait de construire la route de Liège à la frontière de Prusse , de l'autre on ne commençait pas les travaux , on devrait croire que cette compagnie dont les capitaux sont prêts n'est point sérieuse. Car , alors que le gouvernement belge aurait pris toutes ses dispositions et aurait l'autorisation de la loi , il n'y aurait évidemment aucun motif raisonnable pour que la compagnie rhénane ne mît la main à l'œuvre aussi bien que nous.

» On a dit qu'on s'exposait à voir la résolution de la chambre infructueuse si on bornait le chemin à Liège , en supposant qu'il ne fût pas continué.

» Cette supposition ne se réalisera pas , puisqu'il ne peut être douteux que le chemin soit aussi exécuté sur le territoire prussien.

» D'ailleurs , si plus tard on pense que la route de Louvain à Liège est de nature à être continuée vers la frontière de Prusse , alors même qu'elle ne soit pas commencée sur le territoire prussien , on en exposera les motifs à la législature , on lui fera comprendre ce qu'ils ont de déterminant ; et la législature , en décidant alors la continuation de la route , pourra faire avec connaissance de cause ce qu'on veut qu'elle fasse dès maintenant.

» Pour faire voir les inconvénients qu'il y a à borner provisoirement la route à Louvain , on suppose que les marchandises seront l'objet d'opérations nombreuses que l'on accumule à dessein ; on parle de nombreux déchargements , emmagasinages et entreposages ; il est cependant évident que pour les marchandises venant d'Anvers elles seront seulement exposées à être chargées dessus les waggons à Louvain , et réciproquement , les marchandises allant à Anvers ; mais il n'y a point d'emmagasinages , il n'y a pas d'opérations accumulées.

» Il faut en outre remarquer que ces opérations auront lieu à l'égard de beaucoup de marchandises quand même le chemin arrivera à Anvers ; en effet , en combattant hier l'amendement de M. Quirini , on lui a répondu qu'il se plaignait à tort de la perte de la navigation du canal de Louvain , puisque toutes les marchandises pondéreuses continueraient à être transportées sur ce canal avec plus d'avantages que sur le chemin de fer.

» Ma proposition est fondée sur les assurances que le gouvernement nous a données de la bonne volonté de la société prussienne. Dans la discussion générale , c'était la réponse qu'on faisait à ceux qui trouvaient , dans l'incertitude de ces dispositions , une objection contre le chemin de fer. Aujourd'hui que je propose de n'exécuter la route vers la Prusse qu'autant qu'elle aura , de son côté , commencé l'exécution de la route qu'elle doit faire , on commence à douter de ses bonnes dispositions. Je demande que vous veuillez bien vous mettre d'accord.

» Évidemment , vous avez tort aujourd' hui , ou vous aviez tort dans la discussion générale ; car il est impossible d'avoir raison en même temps pour et contre.

» Je ferai remarquer que l'amendement déposé sur le bureau par M. le Ministre de l'intérieur, s'il a le même principe que le mien, en diffère en ce point, qu'il admet en même temps l'exécution de la section de Bruxelles à Malines, ce dont je ne conçois ni la nécessité ni l'utilité.

» Car, si l'on a dit que la route de Bruxelles à Anvers, la route qui réunirait les deux principales villes de la Belgique, ne serait qu'un demi-pont, la route de Bruxelles à Malines sera un je ne sais quoi, quelque chose que je ne puis définir.

» La simultanéité de l'exécution présente dans mon opinion de grands inconvénients : je les ai exposés hier, on ne les a pas réfutés, je ne les répéterai donc pas.

» On a dit qu'avec mon système on pourrait livrer à des entreprises particulières des sections intermédiaires du chemin de fer. Mais je ferai remarquer que, d'après les principes posés par les articles 1^{er} et 3 de la loi, il ne peut plus être question de concessions. Il faudrait une modification à la loi.

» Il ne me reste plus à parler que du produit de la section de Louvain à Liège. D'après le tableau qui nous a été présenté par le gouvernement, la section de Louvain à Liège sera plus productive que toute autre ; car elle réunit tous les avantages. D'abord cette section doit, à l'exclusion des autres, servir au transport des houilles ; car il n'en est pas question pour les autres routes ; or, ce produit seul doit s'élever au-delà de 300,000 francs.

» Dira-t-on que les frais de transbordement occasionnés à Louvain empêcheront le transport de la houille ? Non, car le péage sur le chemin de fer peut être majoré de 3 $\frac{1}{2}$, centimes, sans que la concurrence pour les houilles de Liège soit détruite ; ainsi les frais de transbordements sur le canal seront loin d'empêcher la concurrence ; ils l'empêcheront d'autant moins que par compensation les frais de navigation sont inférieurs à ceux du transport sur le chemin de fer.

» J'ajoute que ce produit subsisterait encore, si même l'on venait à majorer les droits de péage sur le chemin de fer, pour conserver la concurrence en faveur des charbonnages du Hainaut : en effet, si les transports sur la route en fer sont moins considérables, il y aura compensation pour les produits par l'élévation du péage.

» Quant au transport des voyageurs, il est impossible que de Louvain à Cologne, dont la distance est considérable, le chemin de fer ne présente pas d'avantages marqués.

» Quant au transport des marchandises qui doit donner les produits principaux, produits évalués à la somme de plus de 700,000 francs par les auteurs du projet, il appartiendra dans cette direction exclusivement au chemin de fer, qui n'aura à lutter qu'avec une route pavée et défectueuse par la rapidité de ses pentes.

» Je ne vois donc pas de motif pour retarder l'établissement immédiat de la section de Louvain à Liège, qui doit donner les produits principaux. »

M. *Simons*, commissaire du Roi : « Messieurs, la discussion ouverte en ce moment sur le nouvel amendement de M. de Theux suppose nécessairement déjà adopté en principe l'établissement d'un système général de chemins de fer dans les directions principales, conformément à l'esprit du projet de loi, tel que la section centrale l'a proposé et tel que le gouvernement l'accepte.

CXIX

» Il en résulte que, sous le rapport de l'utilité de cette nouvelle espèce de communication et des avantages généraux qui doivent en résulter pour le pays, il n'existe plus aucun doute.

» L'établissement du système dont il s'agit, se trouvant ainsi adopté en principe, et l'urgence de l'exécution, sur toute son étendue, étant également admise, il est rationnel de mettre le gouvernement à même d'ouvrir immédiatement les travaux dans toutes les localités où il y a le plus d'ouvrages à faire, et d'entamer successivement les autres points, de manière à livrer simultanément et le plus tôt possible, à la circulation, l'ensemble de ce nouveau système de routes.

» Or, chacune des directions présente des sections qui exigent un travail plus ou moins long; il convient donc si l'on veut d'une part *économie dans les travaux*, d'autre part *achèvement simultané*, il convient, dis-je, de commencer immédiatement les ouvrages qui demanderont le plus de temps, tels que les grands terrassements de Tirlemont, ceux de Louvain et de Liège, les remblais près de Gand, etc.

» Mais ces travaux de terrassement, malgré l'activité la plus grande, ne peuvent être exécutés *avec économie* qu'en accordant un temps moral pour leur exécution. L'espace manquerait d'ailleurs pour occuper à la fois, ici, une quantité trop considérable d'ouvriers. Nos calculs portent de deux à deux années et demie la durée de l'exécution des terrassements de Louvain à Tirlemont.

» Ainsi, ce ne serait qu'en 1837 seulement que la route entre Louvain, la Meuse et la frontière pourrait être ouverte au commerce.

» Si cette partie du grand système de routes nouvelles demande autant de temps, est-il toutefois nécessaire de suspendre l'exécution de telle ou telle autre partie de route qu'on peut livrer à la circulation en moins d'une année, en moins de 6 à 8 mois peut-être? faut-il nécessairement que le transport des personnes entre des villes aussi populeuses, aussi commerçantes que Bruxelles, Anvers, et Gand par exemple, sections de routes dont les terrassements et les ouvrages d'art sont de très-peu d'importance, et dont on peut sans crainte de se tromper, annoncer l'ouverture dans la même campagne où ils seront commencés, soit autant retardé?

» D'autres sections de routes telles qu'entre Malines et Louvain, entre Waremme et Tirlemont, entre Bruges et Aeltre, se présentent: leur exécution est de même extrêmement facile et peu coûteuse; mais l'exécution immédiate ne produirait aucun résultat. Celles-là, à notre avis, ne doivent être entamées qu'alors que les travaux des sections correspondantes, d'une durée d'exécution plus considérable, seront assez avancés pour obtenir un achèvement régulier sur la ligne entière.

» Telle est, ce nous semble, la seule manière de ne pas entrainer l'État à des dépenses inutiles, à des pertes d'intérêt pour les capitaux engagés dans la construction, et qui resteront improductifs jusqu'au moment de l'ouverture à la circulation.

» Dans cette occurrence, quelle est la marche que l'administration doit, de préférence, adopter? La réponse à cette question ne peut rester longtemps douteuse.

» Il faut commencer dès à présent les travaux préparatoires partout où ils demanderont le plus de temps; mais il faut, en même temps, accorder

aussitôt que possible, à toutes les localités auxquelles il est possible de le faire, les avantages que la nouvelle route est susceptible de leur apporter.

» De cette manière, les revenus que promettent, même considérées isolément, la section de Bruxelles à Anvers, ou même celle de Bruxelles à Malines seulement; ces revenus contribueront déjà beaucoup à diminuer la perte des intérêts pour les fonds employés sur les sections de route où l'importance des travaux et le temps nécessaire à leur confection demanderont de grandes avances de fonds.

» Cette marche est encore ici celle que la prudence doit prescrire : car, tandis que la route de Louvain à la frontière d'Allemagne exigera 13 à 15 millions, somme considérable, dont le public ne connaîtra le bon emploi qu'après un intervalle de trois années, la route de Bruxelles à Malines qui n'exige que 1 $\frac{1}{2}$ million, et seulement environ une année, peut bientôt apaiser tous les doutes que conserveraient encore ceux qui ne connaissent pas par expérience personnelle les véritables avantages, les avantages réels des chemins de fer; ainsi, dès l'ouverture de la session prochaine, le compte qui serait rendu à la chambre lui donnera en même temps la mesure de la confiance que l'administration mérite dans une aussi importante entreprise.

» En résumé, Messieurs, puisque vous paraissez avoir adopté en principe une entreprise d'une valeur d'environ 35 millions, et que le gouvernement propose de commencer par des travaux de 5 à 6 millions dont l'application bien ordonnée fera suffisamment connaître, avant la fin de l'année, les principaux résultats; tandis que, d'après l'amendement de M. de Theux, ce ne serait qu'après deux à trois ans, et après une dépense de 13 à 15 millions qu'un résultat semblable serait connu, dans cette alternative, la prudence conseille le mode qui offre le résultat le plus prompt et qui expose le moins les intérêts du trésor. »

L'amendement de M. de Theux est mis aux voix et est rejeté par 43 voix contre 38.

L'amendement de M. Dumortier tendant à ajouter à l'article 1^{er} les mots : *par le Hainaut*, après ceux-ci : *vers les frontières de France*, est adopté.

L'ensemble de l'article 1^{er}, amendé, est adopté.

L'article 2, à la suppression duquel consent le gouvernement, est rejeté.

SÉANCE DU 27 MARS.

Sur une interpellation de M. Bekaert, le Ministre de l'intérieur déclare que l'embranchement du chemin de fer vers les frontières de France, par le Hainaut, n'est point exclusive dans la pensée du gouvernement, de toute autre vers la France dont la nécessité serait reconnue.

Divers amendements sont présentés par le Ministre de l'intérieur.

M. le Ministre de l'intérieur : « J'ai proposé quelques amendements;

» Vous avez adopté l'art. 1^{er}.

» L'art. 2 a été supprimé.

» L'art. 3, ainsi conçu : « L'exécution sera faite à la charge du trésor public et par les soins du gouvernement, » a été adopté.

» **Maintenant, au lieu de l'ancien article 4, devenu l'article 3, je proposerai la disposition suivante :**

« **Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi. »**

» **De manière qu'il n'est plus question ni du taux ni de l'intérêt de l'emprunt ; il sera réglé par une loi spéciale. Par suite de cet article nouveau, l'art. 5 relatif aux conditions de l'emprunt serait supprimé.**

» **L'art. 6, que j'avais amendé, serait conçu de la manière suivante, et deviendrait l'art. 4 :**

« **En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au gouvernement un crédit de 10 millions qui sera couvert en tout ou en partie, par l'émission de bons du trésor.**

» **Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt. »**

» **L'art. 7, renfermant les conditions de l'emprunt, serait supprimé.**

» **L'art. 8 serait maintenu et deviendrait l'art. 5.**

» **Les art. 9 et 10 seraient supprimés.**

» **L'art. 11 serait maintenu.**

» **L'art. 12, qui deviendrait l'art. 7, serait ainsi conçu :**

« **Avant le 1^{er} juillet 1835, et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi. »**

M. Jullien attaque le principe que le Ministre de l'intérieur veut introduire dans la loi, principe d'après lequel la chambre déclarerait que les dépenses du chemin de fer seraient couvertes par un emprunt à régler par la loi.

« **Dès l'instant, dit-il, qu'il n'y a pas nécessité actuelle d'emprunter, je ne vois pas pourquoi vous allez poser aujourd'hui la nécessité d'un emprunt qui ne pourra exister qu'au moyen d'une loi que vous ferez. Il est de principe, pour tous ceux qui ont les moindres notions d'économie, qu'on ne doit décréter un emprunt que quand il est devenu instantanément nécessaire; et vous voulez, aujourd'hui que vous reconnaissez qu'au moyen de 5 millions, ou davantage si vous en avez besoin, avancés par le trésor, vous pouvez faire ce que vous appelez un essai, vous voulez que nous allions insérer dans la loi que la dépense sera faite au moyen d'un emprunt décrété par une loi qui sera demandée à la législature! Je ne conçois pas pourquoi vous vous pressez de prendre les devants sur des mesures qu'on pourra trouver plus tard être véritablement désastreuses.**

» **Peut-être pensez-vous que parce que la chambre actuelle aurait décrété l'emprunt, une autre chambre, qui ne partagerait pas son avis, ne pourrait pas y toucher.**

» **Si ce sont là vos craintes, que Dieu vous entende. Pour moi, je ne désire rien tant que de voir une chambre se décider par des principes différents que la chambre actuelle. Il est possible que l'expérience prouve que l'exécution par le gouvernement est un système désastreux, qu'on revienne à un système de concession en ouvrant les yeux sur les vices du système de régie; pourquoi déclarer à l'avance qu'on fera nécessairement un emprunt? Je ferai observer que la prochaine chambre ne sera dans aucun cas liée par le vote de la chambre actuelle. Ce qu'une loi a fait, vous conviendrez qu'une**

loi peut le défaire. Vous avez beau déclarer qu'il y aura un emprunt, si l'on présente une loi contraire, il faudra bien que votre emprunt tombe.

M. de Robaulx : « Je pense que l'insertion du mot emprunt n'est ni utile ni nuisible. Est-ce que nous nous interdirions la faculté d'employer un autre moyen ? Il est reconnu que si l'on découvrait un autre moyen de faire face aux dépenses à des conditions plus favorables, nous ne serions pas forcés de contracter un emprunt. Dès lors, le mot emprunt ne liera pas la législature. Voilà ma pensée.

» En exécution de ce que j'ai dit hier, j'avais préparé un amendement. Je l'ai rédigé de manière à ne blesser la susceptibilité de personne et à ne pas parler d'emprunt. Voici en quels termes :

« Les fonds nécessaires pour l'exécution du projet de routes en fer seront » votés avant le 1^{er} juillet 1835. En attendant, le gouvernement est autorisé » à prélever sur le trésor public, et par forme d'avance, trois millions de » francs, et à émettre des bons du trésor jusqu'à concurrence de la même » somme. »

» Si trois millions à prendre au trésor et trois millions en bons du trésor, ensemble 6 millions, ne suffisent pas, mettez 4 millions et 4 millions, ce qui fera huit. Mon amendement est dans le sens de celui du Ministre. Je ne sais pas en quoi pourrait consister la dissidence ; seulement, je fais droit aux observations de M. Jullien, le mot emprunt ne serait pas dans la loi. Je fais également droit aux observations de M. Devaux, qui dit qu'en votant l'exécution de la route par le gouvernement, il faut voter les moyens de faire face aux dépenses.

» Ce n'est pas avant juillet 1835 que vous aurez besoin de l'emprunt dont il s'agit. Pour commencer, si 6 millions ne vous suffisent pas, demandez-en huit, dix ; quant aux autres fonds ils seront votés avant le 1^{er} juillet 1835, c'est-à-dire avant l'époque pour laquelle vous pensez en avoir besoin. »

M. le Ministre de l'intérieur : « Je crois que nous tomberons facilement d'accord avec l'honorable M. de Robaulx : s'il ne trouve pas de différence entre sa rédaction et la mienne, je demanderai la priorité pour la mienne. Il me parait qu'il y aurait une haute inconséquence, après avoir voté l'établissement de routes en fer aux frais du trésor, à ne pas mettre en même temps dans la loi un crédit quelconque pour l'exécution. Ce serait une inconséquence législative dont la chambre est incapable.

» Nous ne devons pas emprunter maintenant, mais nous pouvons préparer les voies à un emprunt, et le meilleur moyen d'avoir un emprunt à de bonnes conditions, c'est de le faire à son aise. Ce n'est pas en empruntant au dernier moment qu'on peut obtenir des conditions avantageuses. Je pense qu'il y aurait puérilité à croire que le gouvernement serait obligé d'emprunter bon gré mal gré, parce que cette disposition serait insérée dans la loi. On n'emprunte que faute de mieux. Il est probable que si les ressources ordinaires permettaient d'y prendre les fonds nécessaires à l'exécution de la route, nous ne viendrions pas demander de faire un emprunt.

» J'attacherais moins d'importance au principe dont nous demandons la mention dans la loi par le nouvel article 3, si l'honorable M. Jullien n'avait parlé de l'éventualité d'un autre vote qui viendrait détruire le vote émis

par vous. Il a natvement expliqué comme quoi une autre chambre détruirait le principe posé dans la loi. C'est pourquoi je recommande à la chambre de donner une garantie à son ouvrage et de se prémunir contre les éventualités dont a parlé l'honorable M. Jullien, en disant dans la loi qu'il sera fait face aux dépenses, au moyen d'un emprunt. »

M. Fallon : « Si le ministre de l'intérieur convient qu'une partie de la dépense peut être couverte par les moyens ordinaires, son amendement ne le dit pas ; il faudrait que son amendement fût ainsi conçu :

« Les dépenses de cette exécution seront couvertes, *au besoin*, au moyen d'un emprunt, qui sera réglé ultérieurement. »

M. Le ministre de l'intérieur : « Il a été répété plusieurs fois dans la discussion que la route en fer pourrait se suffire à elle-même ; qu'elle paierait les dépenses par les revenus ; que l'on n'entendait pas du tout grever le trésor d'une nouvelle charge par l'établissement de grandes voies de communications nationales. Aujourd'hui il parait que les honorables membres qui ne sont pas satisfaits de mon amendement voudraient aller plus loin que nous ne voulons aller nous-mêmes. Ces honorables membres offrent en perspective aux contribuables des centimes additionnels. Qu'on le remarque bien ; l'esprit de la loi est que la route puisse suffire à toutes ses dépenses sans grever les contribuables, qu'elle puisse payer l'emprunt et les intérêts. Si vous amendez mon amendement, il pourra en résulter que le gouvernement demandera des centimes additionnels, et dans le cas où les centimes seraient refusés, on recourrait à l'emprunt.

» Il est nécessaire que la garantie de l'emprunt existe dans la loi qui décrète les travaux. Il faut cette garantie afin que nous puissions entamer les premières négociations avec les capitalistes pour l'emprunt éventuel : il ne s'agit pas encore de conclure l'emprunt. On a très-bien fait sentir l'impossibilité d'une telle négociation. Le gouvernement pourra faire les négociations préparatoires, il trouvera un plus grand nombre de concurrents avec la garantie de l'emprunt, et il pourra obtenir de meilleures conditions. Je ne comprends pas la nécessité de l'amendement de M. Fallon, à moins de donner deux moyens au lieu d'un. »

La proposition de M. de Robaulx, mise aux voix, est rejetée.

L'amendement de M. Fallon est également repoussé.

L'art. 4, proposé par le Ministre, est adopté ; il est ainsi conçu :

« Art. 4. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt, qui sera ultérieurement réglé par une loi. »

L'art. 5 du projet est supprimé.

M. de Theux prie le Ministre de l'intérieur de donner quelques explications sur la destination de la somme de 10 millions qu'il réclame aujourd'hui, tandis qu'il n'avait besoin primitivement que d'une somme de 5 millions.

M. le Ministre de l'intérieur : « Ces explications seront bien simples, j'ai demandé 10 millions, afin de mettre le gouvernement à même de procéder immédiatement aux travaux dont il aura à rendre compte avant le 1^{er} juillet 1835. La chambre ayant décidé, par le vote de l'article premier, que l'établissement du chemin de fer doit avoir lieu, a voulu, sans doute,

en laissant peser sur le gouvernement une grande responsabilité , mettre la latitude donnée au gouvernement en rapport avec l'importance des travaux à exécuter.

» Il est possible , même probable , que les 10 millions demandés ne seront pas dépensés d'ici au 1^{er} juillet 1835. Mais il pourrait arriver que la première partie des travaux fût terminée avant cette époque , et le gouvernement ne voudrait pas être forcé de les suspendre pendant la négociation de l'emprunt.

» Ainsi que je l'ai déjà dit dans une séance précédente , l'intention du gouvernement est de commencer par la section de Bruxelles à Malines , peut-être même d'Anvers à Malines ; mais il faudra qu'il commence aussi des travaux entre Louvain et Liège , sur des terrains difficiles ; il devra également se trouver en position de faire des acquisitions au meilleur marché possible. Il se présente souvent , vous le savez , Messieurs , des occasions d'acquérir à bon compte , et si le gouvernement ne pouvait en profiter , le trésor public en aurait à souffrir.

» Il faut , Messieurs , que la chambre ait quelque confiance dans le gouvernement ; qu'elle mette les ressources qu'elle veut lui donner en rapport avec l'importance des travaux et avec la responsabilité qui pèsera sur le ministère.

» Elle doit trouver d'ailleurs sa garantie dans l'obligation où il sera de venir à une époque donnée rendre compte aux chambres de l'état des travaux.

» Je puis donner à la représentation nationale l'assurance qu'il ne sera disposé du crédit de 10 millions qu'avec une extrême circonspection. Il est de l'intérêt du gouvernement de venir vous présenter un état de dépenses le plus satisfaisant possible , afin de ne pas jeter de défaveur sur son entreprise. »

Les amendements de MM. de Robaulx et Trentesaux , tendant , avec une rédaction différente , à borner à 6 millions l'avance à faire au gouvernement , sont successivement mis aux voix ; ils ne sont pas adoptés.

L'article 6 , devenu l'article 4 , est mis aux voix et adopté.

L'article 7 est supprimé.

« Article 8 (devenu l'article 5). Les produits de la route provenant des » péages qui devront être annuellement réglés par la loi , serviront à couvrir » les intérêts et l'amortissement de l'emprunt , ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie. »

Cet article est mis aux voix et adopté.

Les articles 9 et 10 sont supprimés.

« Art. 11 (devenu l'art. 6). La surveillance des travaux , l'administration des fonds de l'emprunt et celle des produits de la route seront confiées » aux soins d'une commission nommée par le gouvernement , qui l'investira » des pouvoirs nécessaires pour remplir le but de sa mission. »

M. *Gendebien* : « Messieurs , je ne comprends pas le but de l'article ; il ne peut que décharger la responsabilité ministérielle. Si vous voulez laisser la responsabilité au Ministre et instituer seulement une commission de surveillance , il faudrait changer la rédaction. »

M. *Smits* : « La section centrale a exprimé dans son rapport l'opinion que le gouvernement doit porter la responsabilité de ses actes , et que la

nomination d'une commission de surveillance ne doit pas porter atteinte à cette responsabilité; elle a voulu que l'art. 12 fût rédigé dans ce sens. On pourrait peut-être lui donner une rédaction plus positive; je crois cependant que celle du projet est suffisante. »

M. de Brouckere : « Il me semble, comme à l'honorable préopinant, que la rédaction de l'article doit être changée; tel qu'il est, il aurait l'inconvénient d'abord de porter atteinte à la responsabilité ministérielle, et ensuite d'établir, à côté du gouvernement, un pouvoir qui serait son égal. Du jour où la commission ne s'entendrait pas avec le ministère, elle voudrait lui imposer des lois, se fondant sur ce qu'elle tiendrait ses pouvoirs de la législature.

» La commission serait indépendante du ministre : elle deviendrait responsable au lieu que ce fût le Ministre. Je ne pense pas que la chambre veuille qu'il en soit ainsi. »

M. Le Ministre de l'intérieur : « Je consens, Messieurs, à la suppression du texte entier de l'article; il n'est pas l'œuvre du gouvernement. Le gouvernement avait si peu l'intention de se décharger de sa responsabilité, qu'il n'avait pas parlé dans son projet de la nomination de cette commission. La section centrale l'a proposé comme une garantie à la chambre; elle avait pour but de lier davantage le gouvernement. Si la chambre juge que le résultat de l'article est tout autre chose, je ne m'oppose pas pour ma part à sa suppression. »

M. Jullien : « Messieurs, je ne vois aucun avantage à l'existence de cette commission de surveillance. Quel fonds de confiance pouvez-vous accorder à une commission du choix du gouvernement? J'ai reconnu que ces sortes de commissions ne font jamais rien de bon ni de solide. Je préfère laisser au ministère sa responsabilité tout entière; je ne comprends pas, d'ailleurs, qu'elle serait la portée de la mission de cette commission: je demande donc la suppression de l'art. 11, à laquelle, d'ailleurs, le Ministre consent. »

Divers amendements sont proposés à cet article par MM. Gendebien, Verdussen et d'Huart. Ils ne sont pas adoptés non plus que l'article.

« Article 12 (devenu l'article 6). Avant le 1^{er} juillet 1835, et d'année en année, jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi. »

Cet article est mis aux voix et adopté.

L'amendement suivant de MM. de Puydt et Dubus est adopté.

« A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers et les Flandres, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer par tonneau et par kilomètre. »

SÉANCE DU 28 MARS.

Vote définitif sur l'ensemble de la loi.

84 membres ont voté.

56 membres ont répondu oui.

28 non.

Ont répondu oui :

MM. Bekaert, Berger, Boucqueau de Villeraie, Brabant, Coghén, Cols, Coppieters, Davignon, de Behr, de Brouckere, de Laminne, A. Dellafaille, H. Dellafaille, de Longrée, de Man d'Attenrode, F. de Mérode, de Nef, de Renesse, de Sécus, Desmaisières, de Stembier, de Terbecq, Devaux, Dewitte, d'Hane, Donny, Dubois, Dugniolle, Duvi-
vier, Ernst, Fleussu, Hye-Hoys, Jadot, Lardinois, Lebeau, Legrelle, Liedts, Milcamps, Morel-Danheel, Nothomb, Polfvliet, Poschet, Raikem, A. Rodenbach, C. Rodenbach, Rogier, Schaetzen, Smits, Teichmann, Thienpont, Ullens, Van den Hove, Vanderheyden, Verdussen, Vergauwen, Zoude.

Ont répondu non :

MM. de Meer de Moorsel, W. de Mérode, de Puydt, de Robaulx, Desmanet de Biesme, Desmet, de Theux, d'Hoffschmidt, d'Huart, Doignon, Dubus, Dumont, Dumortier, Eloy de Burdinne, Fallon, Frison, Gendebien, Hélias d'Huddeghem, Jullien, Olislagers, Quirini, Rouppe, Trentesaux, Vanderbelen, C. Vilain XIII, H. Vilain XIII, Watlet, C. Vuylsteke.

La chambre a adopté le projet de loi.

Le projet de loi adopté par la chambre des représentants fut transmis au sénat, qui nomma pour l'examiner, une commission composée de MM. le comte Vilain XIII, rapporteur, le comte d'Aerschot, J. de Baillet, de Haussy et le comte de Quarré.

Dans la séance du 26 avril, M. le comte Vilain XIII fit au nom de cette commission le rapport suivant :

MESSIEURS,

La commission, chargée de l'examen de la route en fer de la mer au Rhin avec un embranchement vers les frontières de France, m'autorise à vous soumettre ses observations.

Les routes à rainures en fer, établies en France et en Angleterre, prouvent à l'évidence tous les avantages de ce nouveau mode de communication ; il joint l'économie du transport à la célérité, et comme tel, est préféré à tous les moyens connus jusqu'à ce jour, pour faire parcourir les plus grandes distances en peu d'heures.

La Belgique, placée au centre de l'Europe, ne pouvait rester stationnaire devant ce nouveau mode de transport ; deux points essentiels lui étaient assignés pour faire jouir le pays des avantages des nouvelles constructions : c'était la communication intérieure de ville à ville, et de doter en même temps ce pays d'une route nationale, en joignant l'Océan à l'Escaut, à la Meuse et au Rhin, et par un embranchement, à la France ; ce problème a été résolu par le projet soumis à votre délibération. Messieurs, six chefs-lieux de province et grand nombre de villes sont traversés par la

route projetée ; elle assure à l'intérieur communication facile , et à l'extérieur elle va nous placer dans une position toute nouvelle vis-à-vis de l'Allemagne ; car joindre l'Océan à l'Escaut , à la Meuse et au Rhin , c'est donner à ces fleuves une embouchure belge , c'est ajouter encore l'intérêt de la grande confédération commerciale de l'Allemagne à toutes les garanties qui nous assurent déjà la liberté de l'Escaut. La route de fer de Cologne à Anvers sera toujours préférée à celle que pourrait construire la Hollande : elle est plus directe , à l'abri des inondations et des entraves sans fin de localités qui existent dans ce pays , le port d'Anvers étant placé de manière à assurer des avantages nombreux aux armateurs , et à être débarrassé des glaces beaucoup plus tôt que ceux d'Amsterdam et de Rotterdam , et celui d'Ostende par les travaux faits et projetés devant bientôt offrir au commerce une embouchure facile et des bassins spacieux.

» D'après toutes ces considérations la majorité de la commission croit que la route projetée est avantageuse aux différentes villes qu'elle traverse , et au pays , comme route de communication et de transit.

» Deux modes se présentent pour l'exécution de la route , ou par concession ou par le gouvernement.

» Les bénéfices qui semblent résulter pour le royaume de l'adoption du mode de concession dans l'exécution de ce grand ouvrage national , et les arguments nombreux fondés surtout sur l'exemple et l'expérience acquis en Angleterre , militent en faveur des entreprises confiées à l'activité et à l'intelligence intéressée des sociétés concessionnaires ; mais des considérations d'un ordre supérieur , des vues d'une haute politique et qui prennent leur première importance dans l'actualité de notre position intérieure , et de notre rivalité commerciale vis-à-vis de la Hollande , déterminent le gouvernement à se réserver à lui-même et à sa charge , l'exécution de ces grands travaux , pour rester ainsi l'arbitre de la conduite des ouvrages , de la fixation des tarifs et des modérations à accorder en faveur du transit étranger. L'État croit ainsi devoir dans cette circonstance dévier de la marche qu'il s'était tracée par la loi du 18 juillet 1832 ; le gouvernement croit également , et non sans raison , qu'en abandonnant à l'industrie particulière l'exploitation et principalement le choix des divers embranchements de route , les sociétés n'offrent naturellement leur concours que pour les routes les plus productives et délaissent ainsi celles d'un profit incertain , quoiqu'également indispensables à la prospérité de la Belgique : dans les mains de l'État , au contraire , c'est vers les points qui doivent dès l'origine profiter au bien-être public qu'il est à même de diriger ses travaux ; il est évident , en outre , que dans l'exécution d'une pareille entreprise , qui doit offrir à la Belgique un nouveau débouché vers l'Allemagne , à l'abri désormais des vexations hollandaises , et dont le résultat sera de nous faire concourir avec avantage contre cette même Hollande , notre éternelle rivale , sur tous les marchés de la Germanie , il importe que le gouvernement garde en son pouvoir la fixation des tarifs de manière à les tenir toujours en-dessous du prix des péages et des transits par la Hollande ; sous le régime des sociétés concessionnaires , il lui reste moins de facilité pour varier et diminuer ces tarifs , ce ne serait qu'au moyen de sacrifices onéreux qu'il obtiendrait ce droit.

» Le Gouvernement , par l'article 5 de la loi , laisse annuellement aux

Chambres la fixation des péages, et ce sera à vous, Messieurs, qu'il appartiendra d'en déterminer la balance suivant les besoins industriels et commerciaux du royaume.

» La majorité de la commission, en adoptant le mode d'exécution par le Gouvernement, donne par cela même son approbation aux articles 1 et 2 du projet; l'acceptation des articles 3, 4, 5 et 6, qui règlent l'exécution, doit en être la conséquence; l'article 7 et dernier a été rédigé dans l'intérêt du Hainaut, et cette province doit y voir l'intention du gouvernement de ménager sa position particulière et de ne léser aucune de ses industries. La majorité de la commission vous en propose également l'adoption, ainsi que de l'ensemble de la loi.

» En terminant ce rapport, je ne puis omettre de vous communiquer la déclaration d'un membre de la commission, qui s'est prononcé contre le projet de loi, et des motifs qu'il a développés sommairement à l'appui de son opinion.

» Sans contester, en principe général, l'utilité du chemin de fer, et des voies de communications de toute nature, il pense qu'il est intempestif de s'engager dans une entreprise aussi gigantesque, dans une dépense aussi considérable, avant la conclusion du traité définitif avec la Hollande, lorsque d'une part la liberté de l'Escaut ne nous est pas garantie par la puissance ennemie qui en possède les deux rives à son embouchure, lorsque d'une autre part nous n'avons aucune assurance que la Prusse continuera sur son territoire et jusqu'au Rhin la route que nous aurons dirigée sur sa frontière.

» Quant au mode d'exécution, il a pensé que l'exécution par les soins du gouvernement et aux frais du trésor public, compromettrait le succès de l'entreprise, aggraverait les charges déjà trop pesantes de l'État et serait injuste envers la province du Hainaut, dont l'existence industrielle dépend en partie de la confection de la route projetée; qu'il serait contraire à tous les principes d'équité et de bonne politique de faire contribuer une province dans une dépense qui peut entraîner sa ruine; que les fonds du budget ne peuvent être employés pour enrichir une province au préjudice d'une autre; que les principes sont sauvés si l'on abandonne la construction de la route à l'industrie particulière, sous la surveillance du gouvernement; que d'ailleurs le mode d'exécution par voie de concession est conseillé par les meilleurs économistes; qu'il a pour lui l'appui de l'expérience et l'exemple de l'Angleterre que l'industrie particulière a couverte de routes et de canaux.

SÉANCE DU 28 AVRIL.

M. Engler appuie le projet, quoiqu'il lui paraisse défectueux. La création d'un chemin de fer est d'une urgente nécessité, c'est pour cela qu'il se rallie au projet de loi. Il continue en ces termes :

« Un résultat est déjà obtenu. Il a suffi de la simple présentation du projet pour changer à notre égard les dispositions de l'Allemagne. Ce pays est revenu de ses préventions, et la sympathie des provinces rhénanes est déjà acquise à notre nouvel État politique...

» L'amélioration de nos voies sur l'Allemagne rendra l'entremise de la Belgique plus précieuse à l'Angleterre et aux nations commerçantes de l'Amérique. Les gouvernements de ces pays seront ainsi intéressés à apporter dans les traités à ouvrir et dans leurs rapports avec nous une bienveillance proportionnée à l'importance des services que nous sommes appelés à leur rendre. »

L'honorable sénateur se prononce contre le système des concessions, néanmoins il ne se dissimule pas les inconvénients du mode qui lui est opposé. Il voit par exemple beaucoup d'imprévoyance à commencer une grande entreprise avec une ressource aussi précaire que celle d'une émission de bons du trésor.

« Notre dette flottante, dit-il, est faiblement constituée; le mode d'émission qui a été suivi jusqu'à présent n'a guère été propre à répandre l'usage de ce fonds dans la classe où l'habitude prendrait le plus racine. Il est permis d'appréhender la difficulté des renouvellements dans des circonstances dont il faut admettre la possibilité et qui seraient de nature à restreindre la confiance. Si cette éventualité se réalisait avant la négociation de l'emprunt, il en résulterait une suspension des travaux commencés, et un ajournement indéfini dans la jouissance des chemins de fer; car les mêmes circonstances qui entraveraient l'émission des bons du trésor, arrêteraient probablement aussi la négociation de l'emprunt. »

L'honorable membre voudrait que l'emprunt fût autorisé immédiatement pour que le gouvernement pût saisir la première occasion de l'adjudger à un cours favorable.

« Me permettez-vous maintenant de vous exposer les inconvénients du système d'un emprunt à contracter par l'État.

» Cet emprunt fera partie intégrante de la dette publique et viendra ainsi grever notre crédit et en ralentir l'essor.

» Nous avons encore besoin de recourir au crédit, soit que des événements graves surviennent, soit que le traité du 15 novembre reçoive la sanction de la Hollande. Nous sommes donc intéressés à ce que notre crédit public continue à s'élever, pour que nous puissions emprunter à un taux avantageux.

» En chargeant le crédit d'une émission de 40 millions, ce serait accroître la masse des fonds belges qui reste dans la spéculation, et reculer le moment où une plus grande partie de notre dette étant casée parmi les rentiers, le thermomètre du crédit cessera d'être exposé à des fluctuations brusques et sensibles. »

L'honorable sénateur voudrait que l'emprunt fût contracté par l'entreprise même des chemins de fer sous la garantie de l'État. Ce serait, selon lui, le moyen d'emprunter à un intérêt moindre que par une inscription de rentes sur le grand livre, parce qu'il présenterait la garantie *réelle* de la route et des péages.

« On objectera sans doute que l'article 5 du projet stipule que les

produits de la route serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt.

» Cette clause peut être utile dans la loi comme mesure d'ordre ; mais pour que le prêteur tienne compte de la garantie des péages, il est indispensable que la perception se fasse en son nom ; cette garantie ne sera une vérité à ses yeux que s'il devient propriétaire de la route.

» Au moyen de cette disposition, l'emprunt se négocierait plus avantageusement. »

M. le comte de Quarre soutient le projet.

M. Van Muysen se déclare en faveur du système de concession. Le gouvernement a adopté pour les autres travaux publics le système de concession, pourquoi le repousse-t-il en cette circonstance ? C'est le système suivi en France et en Angleterre, et là on comprend l'économie politique aussi bien qu'en Belgique.

Les chiffres résultant des calculs de MM. les ingénieurs Simons et De Ridder ne sont pas établis avec une telle rigueur, que les devis n'aient pas à subir des augmentations considérables. Une fois la loi, telle qu'elle est proposée, adoptée, il faudra nécessairement l'achever, quelle que soit la différence en plus sur le devis.

M. le comte de Baillet : « Je suis loin de contester les fruits heureux que le système de concession peut avoir porté dans d'autres pays. Sans examiner si l'esprit d'association a fait autant de progrès chez nous, si la situation toujours provisoire du pays inspire assez généralement la confiance, si l'on a réussi à trouver des capitaux, lorsqu'il y a peu de temps on demandait à des conditions fort avantageuses une somme de cinq millions pour les bons du trésor ; enfin si les concessions ont toujours réussi chez nous jusqu'ici. Je ne demande pas mieux que de tenter encore une fois cette expérience, tant qu'il ne s'agira que d'amélioration, de progrès et d'intérêts locaux. Mais il s'agit ici d'une innovation complète ; il s'agit d'une haute question politique et commerciale ; d'une question d'avenir et d'indépendance pour le pays, et je le déclare, il me paraît impossible d'abandonner la solution de cette question à l'intérêt privé. On ne peut nier que la construction d'un chemin de fer n'embrasse les intérêts de toutes les localités. Les unes, dit-on, seront privilégiées, les autres ne pourront soutenir la concurrence. C'est là un des arguments qu'on a fait valoir contre le système de construction aux frais de l'État. Je ne sais si je me trompe, mais il me semble qu'il n'en est pas de plus concluant, de plus péremptoire en faveur de ce système. En effet, Messieurs, une compagnie peut être composée d'actionnaires, appartenant à telle ou telle province, intéressée à telle ou telle branche d'industrie ; lorsqu'on concède un privilège à une compagnie, elle agit et elle doit agir dans l'intérêt exclusif des actionnaires. Le gouvernement seul a le même intérêt à la prospérité de toutes les provinces, de toutes les localités, au développement simultané de toutes les branches d'industrie. C'est à lui, arbitre de tous les droits, régulateur de tous les intérêts, à établir un juste équilibre, à fixer les péages

de manière à ce que les grains étrangers ne viennent pas déprécier ceux du pays, à ce que la province du Hainaut puisse soutenir la concurrence avec la province de Liège sur les marchés des Flandres et d'Anvers.

» Remarquez bien, Messieurs, que ces péages seront sujets à variations; qu'ils devront toujours être fixés de manière à pouvoir lutter avantageusement avec la route que la Hollande projette vers le Bas-Rhin, ainsi qu'à maintenir une réciprocité équitable avec l'Allemagne. Ce sont là des considérations qu'on perd entièrement de vue lorsqu'on vient à tout propos citer l'exemple de l'Angleterre. Là, les routes de fer n'ont aucune concurrence étrangère à craindre; elles n'aboutissent pas aux routes des pays voisins; on y fixe les péages sans crainte de rivalité, sans considération de réciprocité, et en général, les péages sont extrêmement élevés.....

» Je veux qu'une communication qui est dans l'intérêt de tous, soit aux frais de tous, que tous soient également appelés à en supporter les dépenses, à jouir de ses produits. »

L'honorable sénateur ne croit pas que les embranchements proposés par le projet de loi dans le Hainaut et les deux Flandres soient nécessaires.

« Tout le monde sait, dit-il, que les canaux des Flandres et du Hainaut communiquent avec l'Escaut. Tout le monde reconnaît que le fret des marchandises par la voie navigable coûte moins que le transport par le chemin de fer. D'un autre côté, on a dit qu'il était impossible que les embranchements des Flandres et du Hainaut rapportassent jamais l'intérêt du capital nécessaire à leur construction. Dans cet état de choses, pouvons-nous songer sérieusement à aggraver les charges du pays, sans une nécessité bien constatée. La construction du chemin de fer entre le Rhin et l'Escaut n'est elle pas déjà une entreprise assez gigantesque !...

» C'est par conséquent entre l'Escaut et la frontière de Prusse que le gouvernement doit réunir tous ses efforts, toute son activité, tous les capitaux dont il pourra disposer. »

M. *Biolley* : « Messieurs, voici une des plus graves questions qui se soient présentées jusqu'à ce jour à nos délibérations. Le vote affirmatif que, je ne puis en douter, vous donnerez au beau projet qui nous est soumis, prouvera, non-seulement à la nation, mais à l'Europe entière, que le sénat belge comprend sa noble mission.

» Il s'agit en effet ici du sort futur de notre pays. Verra-t-on la Belgique rétrograder en prospérité; ou bien se mettra-t-elle parmi les nations au rang que lui assignent son agriculture bien entendue, son active industrie, son génie commercial, ses capitaux, ses mines, sa population laborieuse, son heureuse situation géographique ?

» J'ai la conviction, et j'espère que vous la partagez, Messieurs, qu'une grande part du bien-être futur de nos provinces sera due au chemin de fer. Ceci pourrait paraître une utopie à bien des personnes qui pensent que les résultats espérés ne se réaliseront pas. Quant à moi j'y crois fermement, et ma conviction est fondée, non pas sur des suppositions, mais sur des faits.

» Je ne suis pas de ceux qui saisissent, à tout hasard, les nouvelles inventions avec enthousiasme; et vous pouvez être assurés que si je viens

aujourd'hui appuyer de tout mon pouvoir cette belle entreprise, ce n'est nullement parce que je suis passionné pour les nouveautés. Mon état de manufacturier me donne l'occasion plus qu'à tout autre, d'être tenu constamment au courant des nouvelles découvertes dans les arts; et l'expérience m'a appris, à mes dépens peut-être, à me défier des belles promesses des inventeurs, et à ne plus adopter, sans mûr examen, les machines ou procédés nouveaux qui me sont présentés. Mais aussi, lorsque les renseignements les plus minutieux, les observations les plus précises m'ont convaincu de l'utilité d'une invention nouvelle, je ne balance point, je l'adopte sans tarder; car le mouvement qui nous entraîne dans la voie des perfectionnements est si rapide, que pour peu qu'on y résiste, on est bientôt devancé.

» Je ne vous étonnerai donc pas, Messieurs, en vous disant que, dans le premier moment, le projet de route de fer a partagé la défaveur que rencontre chez moi toute nouveauté. Mais après avoir lu avec attention et médité tout ce qui a été dit à ce sujet dans les discussions de la chambre des représentants, dans les mémoires des ingénieurs, dans l'exposé des motifs, dans les avis des Régences et des chambres de commerce, dans les journaux de notre pays, dans ceux de l'étranger, dans les ouvrages techniques, autant ce projet m'avait d'abord inspiré de défiance, autant je suis convaincu maintenant de son utilité, et de la nécessité de ne pas en différer l'exécution.

» Je ne me crois pas assez de talent pour rallier à mon opinion ceux de mes honorables collègues qui en professeraient une autre que la mienne. Je respecterai leur opinion, persuadé que s'ils ont envisagé la question sous un autre point de vue, c'est toujours l'intérêt seul de la patrie qui les anime. Mais je dois à mon pays, je me dois à moi-même de faire connaître les motifs de mon vote. Je réclame de vous, Messieurs, la faveur d'être écouté avec quelque bienveillance.

» Je pourrais me borner à vous parler de la route en fer sous le seul rapport du perfectionnement qu'elle apporterait aux moyens de transport. Dans tous les pays du monde la multiplicité des routes, des canaux, la facilité des voies de communication ont une influence incontestable sur l'agriculture, le commerce et l'industrie. Mais dans notre pays, et dans la situation actuelle des choses, une question d'un ordre plus élevé domine, et nécessite l'établissement de la route en fer.

» Sans la liberté de l'Escaut, sans communications libres de ce fleuve avec l'Allemagne, je n'ai jamais cru à une Belgique indépendante; je veux parler d'une Belgique forte, tranquille, prospère.

» Je n'ai jamais cru à l'exécution sincère, de la part de la Hollande, de l'article 9 du traité des 24 articles. Je votai contre le traité, parce que je n'y apercevais aucune lueur d'espoir de voir, même dans un avenir fort éloigné, la fin de nos différends avec cette nation. Elle a su retarder 15 ans, en ce qui concerne le Rhin, l'exécution du traité de Vienne, bien autrement solennel que celui du 15 novembre, avec des puissances amies et plus fortes qu'elle. Comment espérer qu'elle se soumettrait dans une circonstance où elle a à traiter avec son ennemi; lorsque l'intérêt de ses ports est bien plus gravement compromis? L'exécution du chemin de fer, surtout avec embranchement sur Ostende, peut seule rendre la Hollande moins intéressée à nous disputer la navigation de l'Escaut et des eaux intérieures, et doit la déterminer à sortir d'un état qui finirait par consommer sa ruine et

Pamener à un arrangement définitif, qu'elle doit désirer autant que nous.— Combien n'est-il pas à regretter que ce projet n'ait pu venir à maturité deux ans plus tôt. Une faible partie du capital dépensé pour nos armements, d'une manière improductive, si elle eût été appliquée à la route en fer, nous eût mis depuis longtemps en possession d'un établissement fructueux pour la prospérité du pays, et qui eût été contre la Hollande, aussi prépondérant peut-être que des bataillons. Loin d'entraver la navigation entre la Belgique et le Rhin, peut-être la Hollande serait-elle, en ce moment, à chercher les moyens de favoriser une navigation que le chemin de fer eût commencé à lui enlever; car, de cette navigation, même à l'avantage principal du port d'Anvers, il résulterait toujours un certain profit pour les villes hollandaises riveraines des eaux intérieures et du Rhin.

» Mais ce qui a été trop retardé pour répondre à la vive attente du pays, peut s'exécuter encore. Hâtons-nous, Messieurs, de mettre la dernière main au projet de loi qui vous est présenté. C'est un beau monument national qui seul peut servir, pour ainsi dire, de complément à la déclaration de l'indépendance de la Belgique. Prouvons à l'Europe que la Belgique est digne d'être admise au rang des nations; que sa représentation nationale comprend les vrais besoins de ce nouvel état, est attentive à tout ce qui peut contribuer à sa force, à sa grandeur, à son bonheur matériel comme à ses intérêts moraux, à tout ce qui peut la rapprocher de tous les autres peuples. La France, l'Angleterre, l'Amérique, l'Allemagne ont les yeux ouverts sur l'entreprise que nous combinons en ce moment. Tous ces pays ont un intérêt plus ou moins puissant à nous le voir mener à bonne fin. L'Allemagne, la Prusse surtout, suit avec attention les pas que nous faisons vers l'achèvement de cet œuvre. C'est principalement de ce côté que notre route en fer aura une grande influence politique. « Regardée jusqu'à » présent comme un brandon de discorde, disait naguère un écrivain de » notre pays, qui a traité la matière avec beaucoup de développements, la » Belgique, avec sa neutralité, finira par être considérée sous son véritable » point de vue, comme un gage de paix en Europe. Le chemin de fer » d'Anvers et d'Ostende à la Prusse, sera notre *diplomate le plus persuasif*. » Il parlera aux intérêts matériels vers lesquels l'Allemagne montre une » tendance si prononcée »

» En effet, toutes les lettres qu'on reçoit de ce pays, toutes les personnes qui en arrivent parlent de l'enthousiasme que notre route y excite, du rapprochement qu'elle opère en faveur de notre cause. Voici ce que la Gazette universelle d'Augsbourg, écrite sous d'assez hautes influences, et qui, jusqu'à présent, était loin de montrer de la sympathie pour la Belgique, publiait le 11 de ce mois sur la construction de la route en fer belge: « Dans les provinces rhénanes ce projet a été fort bien accueilli. » En général, la séparation entre la Belgique et la Hollande doit fournir » au commerce allemand des avantages considérables, en donnant un plus » libre développement à ses communications avec la mer de ce côté; mais » pour y parvenir, il faut des traités de commerce et de douane. Mais plus » encore que les intérêts matériels, les intérêts politiques de la nation » allemande, à laquelle appartient une partie de la population belge y gagneraient.

« La Belgique qui, par sa forme, ne peut appartenir à la confédération

» germanique, s'y rattacherait par l'avantage bien entendu de son commerce et de son industrie, et avec le temps, ce lien se resserrerait tous jours davantage. La route d'Anvers vers le Rhin serait, en quelque sorte, la première base d'une telle alliance. Nous savons qu'en Allemagne la révolution belge n'a pas été vue de bon œil. La raison en était en grande partie, dans l'ignorance des faits qui ont rapport aux griefs de la Belgique contre son ancien gouvernement.

» Les hommes d'état allemands, libres de passions et de préjugés, ont certainement, depuis longtemps, reconnu et apprécié les causes du mécontentement devenu universel en Belgique depuis plusieurs années, par lequel seul une révolution est devenue possible. Il ne peut non plus leur être échappé que le trait caractéristique des événements de 1830 en Belgique a été qu'on a maîtrisé un mouvement tramé dans l'intérêt de la propagande parisienne, et qu'on a tout fait pour s'opposer à une réunion à la France. Le congrès était si peu disposé à se rendre l'Allemagne hostile, qu'au contraire, dans la question du Luxembourg, il a réservé expressément les relations avec la confédération germanique, et en général la partie la plus respectable de la nation désire vivre en bonne intelligence avec les Etats allemands. Ne pas profiter de ces dispositions serait, de la part de l'Allemagne, une faute dont elle se repentirait tôt ou tard. »

» Les délibérations de la diète rhénane réunie en décembre dernier, les documents que je possède en font foi, témoignent également de l'importance que ce corps attache aux relations de bon voisinage avec nous, et surtout à la navigation de l'Escaut et des eaux intérieures de la Hollande. Partout en Allemagne notre route en fer fait germer des projets qui en seront les corollaires, qui ajouteront ainsi de nouvelles branches au tronc que nous posons. Déjà il est question de réunir le Rhin au Danube, le Danube est déjà lié avec la Moldaw; grande conception à laquelle auront, comme à l'envi travaillé plusieurs peuples, celle qui a pour résultat de joindre par une chaîne non interrompue de fleuves et de routes en fer, parcourue par des bateaux et des voitures à vapeur, l'Océan à la mer Noire. C'est notre Belgique qui sera en possession de la plus belle partie de cette voie européenne; car c'est Anvers, c'est Ostende qui sont les portes de l'Océan, par où s'écouleront les produits de tous les pays avec lesquels notre route en fer se mettra en communication; par où arriveront les retours en denrées coloniales, en matières premières exotiques, que la consommation de ce pays réclame. Sans doute d'autres pays pourront offrir par la suite, à l'Europe centrale, des communications aussi rapides et aussi économiques vers l'Océan; mais nous serons les premiers qui lui auront procuré cet avantage. Prendre les devants en industrie, en commerce, est un sûr moyen de réussir. Nos concurrents, si on peut les appeler ainsi, ne viendront qu'après; le courant des affaires se sera établi, et il est à espérer qu'il ne leur sera pas facile de l'arrêter. D'ailleurs ne compterait-on pour rien l'heureuse position d'Anvers, son abord facile en toute saison, la manière d'y traiter les affaires, la commodité des établissements publics, les maisons établies, les capitaux, les relations, les débouchés, etc? Tous ces avantages avaient assuré, à ce port un commerce immense que nous eussions vu s'accroître encore d'année en année, si les événements politiques n'étaient venus arrêter par l'interruption de la communication avec le Rhin

toutes ses relations avec l'Allemagne. Travaillons à lui rendre au moins sa prospérité première ; construisons la route en fer projetée , et faisons aussi participer le port d'Ostende aux avantages de cette nouvelle communication.

» Malheureusement quatre années seront bientôt écoulées , et les affaires ont toujours été en déclinant. Le commerce étranger a pris une autre voie ; beaucoup de capitaux étrangers ont déserté Anvers. Ce n'est que par un grand coup , par un remède énergique qu'il sera possible de rendre la vie à cette métropole du commerce belge.

» Qu'on ne s'imagine pas que la prospérité de nos ports soit indifférente à tout le pays en général ; qu'il ne s'agit que de villes isolées , dont les intérêts doivent sans doute exciter notre sollicitude , mais qui n'ont aucune liaison avec ceux des autres parties du royaume. Il n'en est pas ainsi ; toutes les contrées les plus éloignées , les plus abandonnées même ressentent l'influence de ces foyers commerciaux. — Croyez-vous que Bruxelles , Gand , Liège , Tournay , Verviers , et en général tous les lieux de production agricole ou manufacturière , ne reçoivent point d'impulsion salutaire de l'activité de nos ports ? Tout se lie en commerce , en industrie , en agriculture. C'est une chaîne électrique dont le premier chaînon communique la commotion au dernier , même à la plus grande distance. On pourrait s'imaginer que si l'on veut faire d'Anvers un vaste bazar où viendront affluer les marchandises manufacturées , les céréales , les produits agricoles , les métaux , etc. ; provenant de l'étranger , nos produits similaires ne trouveront plus de débouchés , que tous les bénéfices seront pour les étrangers ; erreur. — Là où se trouvent réunis les grands capitaux , où il y a agglomération de négociants capables , auxquels l'étendue du marché permet de s'adonner à un article spécial , qui connaissent et ont exploré en grand tous les débouchés ; là se trouvent les occasions de vendre et de combiner des affaires. Loin de s'effrayer des arrivages de grains étrangers à Anvers (en entrepôt bien entendu) , l'agriculture belge doit voir avec plaisir s'établir de fortes maisons traitant en grand cet article. Ce sont ces mêmes maisons qui créeront des débouchés pour les grains du pays. D'ailleurs n'est-ce rien pour le bien-être général , de pouvoir faire arriver de première main et en abondance les objets de consommation , surtout ceux que le pays ne produit pas , les matières premières indispensables aux manufactures ?

» Il est donc urgent , pour la prospérité du pays de rétablir au plus tôt les communications d'Anvers avec l'Allemagne , avec cette grande association d'États qui comprend maintenant au-delà de 23 millions de consommateurs et de producteurs , avec lesquels il faut activer des échanges avantageux. Il faut mettre les Américains , les Anglais , tous les peuples exploitant le commerce du monde à même de trouver à Anvers ou à Ostende , non pas seulement le marché pour la consommation de la Belgique , mais pour celle de toute l'Europe centrale. Il faut qu'ils y rencontrent aussi des assortiments de tous les produits , soit indigènes , soit étrangers , propres à former des cargaisons en retour.

» Mais cette communication avec l'Allemagne doit-elle être une route à ornières de fer ? Il n'y a pas de doute. C'est dans l'état actuel des connaissances humaines , le moyen de transport le plus prompt , relativement à son bas prix. — Le plus *prompt* , puisque la vitesse que l'on peut imprimer sur

les routes de fer à un véhicule quelconque est précisément celle des meilleurs chevaux de course, qui ne peuvent la soutenir que 7 à 8 minutes; *le plus économique*, puisque les expériences prouvent qu'un cheval ou le pouvoir qui le représente, traite sur la route de fer, une charge 12 fois plus considérable que sur une route à la Mac-Adam; et que l'équivalent du travail journalier d'un cheval, sur une route ordinaire, s'effectue sur la route en fer au moyen de la consommation d'une livre de coke.

» Je n'entrerai pas dans les raisonnements en faveur des routes en fer comparées aux canaux, puisqu'ici la construction d'un canal est reconnue impossible. Voici l'opinion qu'a émise, à ce sujet, un de nos ingénieurs les plus distingués, M. Vifquain, qu'on n'accusera pas de partialité pour ce projet de route.

« Entre le Rhin et la Meuse, il ne peut être question de canal sur notre territoire. Il suffit d'examiner avec quelque attention la marche des cours d'eau, leur importance, leur pente et l'extrême hauteur du point de partage entre ces deux fleuves qu'exigerait la construction de 120 écluses, pour en être convaincu. Quant à emprunter le territoire hollandais, soit pour un chemin, soit pour un canal, il est peu raisonnable d'y penser; on ne peut marcher côte à côte avec son concurrent et sur son propre terrain. Un chemin de fer y devient donc l'espèce la plus convenable de communication. » — Et plus loin : « La route de fer entre Anvers et le Rhin est donc le moyen de transport à la fois le plus économique et le plus convenable à établir. »

» Plusieurs objections, Messieurs, ont été faites dans l'autre chambre, sur la route en fer projetée. Les unes portaient sur les routes de cette nature en général; les autres avaient trait à notre route.

» Les premières se réfutent aisément, puisqu'il n'y a qu'à y opposer les faits. Nous ne sommes pas les premiers à nous aventurer dans ce genre d'entreprise, qui, parce que les résultats tiennent du prodige, semble devoir être d'une difficile exécution, ou présenter de graves inconvénients par la perturbation qui pourrait en résulter pour certains intérêts. Voici une nomenclature de quelques uns des chemins de fer existants : En Angleterre, ceux de *Liverpool à Manchester*, de *Darlington à Stockton*, de *New-Castle-sur-Tyne*; celui du *Jonction-Canal*, de *Monkland-Road*, de *Peak-Forest*, etc. — Aux États Unis, il y a 28 routes en fer, d'une étendue de plus de 500 lieues. Les principales sont celles de *Baltimore à l'Ohio*, de *Boston à l'Hudson*, de *Charleston à Hambourg*, etc. — En France sont achevées les routes de *St.-Etienne à la Loire*, de *St.-Etienne à Lyon*, d'*Andrézieux à Roanne*, d'*Alais à Beaucaire*, de la *Valteuse au Canal du centre*, d'*Epinal au Canal de Bourgogne*.

» Il est aisé de concevoir que les mêmes circonstances doivent avoir amené les mêmes appréhensions. La première est naturellement celle qui est basée sur la mise hors d'emploi des chevaux de roulage, sur le moins de consommation de denrées le long des grandes routes, sur la ruine possible des aubergistes, des charrons, des maréchaux, etc.; et, par suite de tous ces inconvénients, sur le préjudice qui pourrait en rejallir sur l'agriculture et les propriétaires.

» Eh bien, Messieurs, aucune de ces craintes ne s'est réalisée; pas plus que des craintes identiquement de même nature n'ont été justifiées par

l'introduction des bateaux à vapeur. — Lors de cet établissement sur le Rhin, un cri de détresse s'éleva de tous côtés, parmi toutes les classes intéressées au transport des voyageurs et des marchandises. Des représentations énergiques furent adressées au gouvernement; les autorités des provinces partageaient même l'alarme générale. — Pas une seule de ces prévisions sinistres n'est venue s'accomplir. Dans 10 mois de navigation, en 1834, les bateaux à vapeur de Cologne ont transporté jusqu'à 80 mille voyageurs, et jamais à aucune époque les routes n'ont été plus fréquentées, les auberges n'ont eu plus à faire, les maitres de poste n'ont dû fournir plus de chevaux. Lorsque la navigation à vapeur fut établie entre Anvers et Rotterdam, les mêmes plaintes surgirent; les diligences semblaient devoir cesser leur service. — Plus tard au contraire, on établit deux départs de diligences par jour, parce qu'un seul ne suffisait plus. — Il en fut de même lors de l'apparition des bateaux à vapeur faisant le service entre Londres et Margate. Les entrepreneurs de diligences adressèrent à la chambre des communes une pétition où ils attaquaient les bateaux à vapeur comme cause certaine de leur ruine. Le temps prouva que leurs craintes n'étaient point fondées; car, en peu de temps, le nombre des diligences sur la route de Margate prit un développement considérable; et ce développement fut produit, suivant toute apparence, par l'établissement même de ces bateaux à vapeur, qui semblaient lui être tout-à-fait contraires, et qui augmentèrent la circulation des voyageurs au-delà de toute prévision. — La route ordinaire de St.-Etienne à Lyon présente un mouvement égal à celui qui existait avant l'établissement du chemin de fer. — L'on pourrait citer une foule d'exemples semblables, et nous n'en manquons pas dans le pays. La route qui s'est établie entre Liège et la Prusse, par Verviers, est parallèle à la route qui existait précédemment. On croyait voir cette dernière abandonnée; elle est aussi fréquentée qu'avant l'établissement de la nouvelle route. — La navigation du canal de Charleroy devait rendre déserte la chaussée, sa concurrente; les barrières viennent d'être adjugées à un taux qui ne fait pas présumer un ralentissement dans la fréquentation de la route.

» Le chemin de fer fera naitre de nouvelles industries ou favorisera celles qui existent; nécessitera des transports plus considérables entre les lieux de production et la route, et le nombre des chevaux employés maintenant au roulage ne suffira même pas. — Cette crainte de diminution de l'emploi des chevaux s'était aussi répandue en Angleterre; mais elle a été victorieusement réfutée par divers ouvrages et mémoires, notamment par le rapport du colonel Torrens, au comité de la chambre des communes, sur les voitures à vapeur. — D'ailleurs la diminution des chevaux, si elle avait lieu, ne pourrait être soudaine. Ne pourra-t-on pas en élever pour l'exportation? Les besoins du luxe, suite de l'aisance et du bien-être, n'en réclameront-ils pas plus que maintenant? Ils seront toujours indispensables dans les villes; dans les parties des pays où la route ne passera pas. Il y a mieux: la route en fer servira dans bien des cas, à transporter chevaux et voitures, pour abréger le temps et diminuer les frais. On lit ce qui suit, dans une brochure sur les chemins de fer, publiée en France :

« On voit de riches habitants de Manchester partir avec leur équipage » et leurs chevaux, pour aller passer un ou deux jours à Liverpool. Une » minute suffit pour placer la voiture sur un train, les chevaux dans une

» cage et la famille dans un des chars communs. Tout s'ébranle bientôt, » tout part à la fois; une heure est à peine passée, on arrive, on descend » la voiture, on attèle les chevaux, et l'habitant de Manchester et sa famille se promènent dans les rues de Liverpool, comme s'ils n'avaient pas » quitté leur ville natale. »

» Loin de nuire aux agriculteurs, aux propriétaires, c'est pour eux que les routes en fer sont du plus grand avantage. Les produits de la terre, en denrées ou matières premières, sont tous d'une petite valeur en proportion du poids ou du volume. N'est-ce pas en favoriser l'écoulement que de leur offrir l'économie des transports. Il y a une foule de produits de la terre qui n'ont aucune valeur au-delà du lieu de production, parce qu'ils ne pourraient supporter les frais pour aller chercher un marché. Le grain même, et avec les plus belles chaussées du monde, ne pourrait en Belgique, se transporter de notre frontière occidentale à la frontière opposée. Par la route en fer les cultivateurs jouissent de l'avantage de trouver des acheteurs partout le pays, et de se rapprocher des ports de mer. C'est ajouter à la valeur de la terre que d'en vendre mieux les produits. — Il est d'ailleurs notoire que les biens fonds, d'une même nature et d'une égale force productive, situés à proximité des villes, ont une valeur bien supérieure à celles des terres qui en sont éloignées de 4 à 5 lieues. — Par le chemin de fer cette différence disparaît. — Les légumes frais, les fruits, le lait, le beurre, la volaille, toutes ces productions journalières pourraient arriver aux marchés, sans froissement, sans cahotement, de 10 lieues comme des fermes aux portes des villes.

» Au nombre des avantages que l'agriculture retire des routes en fer, est la facilité de se procurer avec économie les engrais, la chaux, le plâtre, la houille, etc. Les bois de construction et à brûler, qui ne peuvent être transportés maintenant que dans un certain rayon, iront trouver les acheteurs.

» On opposera peut-être que la route en fer favoriserait l'entrée des grains étrangers. Mais la législature peut en tout temps, par des changements au tarif des douanes, rétablir l'équilibre.

» Les objections sur la route belge en particulier portent d'abord sur l'exécution pratique. On a dit : la construction en est difficile; le calcul du montant de la dépense est trop bas; un autre tracé serait plus convenable; une double voie de rainures est nécessaire; les voitures à vapeur sur les routes ordinaires sont plus avantageuses que placées sur une route en fer; et, dans le cas présent, elles atteindraient le but que nous nous proposons.

» Messieurs les ingénieurs, commissaires du roi, qui n'ont épargné ni soins, ni veilles pour élaborer l'important projet qui nous occupe, en ce qui concerne sa construction, ont dans leurs rapports si clairs, si détaillés, examiné chacune de ces objections, et ils y ont répondu. Si elles étaient renouvelées dans cette enceinte, ils s'empresseraient sans doute de les combattre.

» On a dit ensuite que la route ne donnerait pas de bénéfice. — Mais il sera toujours possible d'élever le péage au point de couvrir le montant des intérêts, de l'amortissement et des dépenses d'entretien, vu la marge immense qui existe entre les frais de transport par une route en fer et ceux par une route ordinaire.

» La Prusse, dit-on encore, n'est pas décidée. — Il faut qu'on ait plus de certitude qu'elle poursuivra la route chez elle, avant de commencer ici. — Il faut qu'on soit sûr qu'elle abolira le droit de transit.

» D'abord je soutiens que, quand bien même la Prusse ne le prolongerait pas, le chemin de fer serait déjà éminemment utile pour le pays seul. Quant à la certitude de le voir se prolonger jusqu'à Cologne, j'ose affirmer qu'on n'y attend que la décision du sénat belge, pour pousser l'entreprise avec énergie. — Au surplus, le droit de transit en Prusse, qui certainement sera aboli dès que nous offrirons la réciprocité, n'a pas pour nous l'importance qu'on lui attribue, du moins pour les marchandises que nous expédierons pour Cologne, puisque, dès que nous touchons la frontière prussienne, nous atteignons le marché où est le débouché. L'Allemagne ne fait plus qu'un seul et même corps en ce qui regarde les douanes.

» L'on a craint que certaines provinces, certaines localités ne fussent lésées par la route en fer, au lieu d'être favorisées par une mesure qui doit être à l'avantage général. — Jamais sans doute les représentants de la nation ne sacrifieront une partie du royaume à l'autre. D'ailleurs, dans le projet de loi actuel, deux articles doivent donner tout appaisement aux localités où il existe quelque opposition contre le chemin de fer. Ce sont les articles 5 et 7.

» Une grande question qui a encore divisé les esprits, et qui trouve, à ce que je pense, quelque appui chez plusieurs de nos honorables collègues, c'est, Messieurs, celle de savoir si la route doit être exécutée aux frais et par les soins du gouvernement, ou par concession. Sans doute, nombre de raisons viennent militer en faveur des concessions en général. De grandes choses ont été créées en Angleterre et en France par des compagnies. Mais croyez-vous qu'elles ne donnent lieu à aucune plainte ? Les journaux sont remplis d'une foule de réclamations contre les concessionnaires, et ce système de laisser faire les grands travaux d'utilité publique par l'intérêt privé est loin d'être soutenu maintenant d'une manière exclusive. — En ce qui concerne notre route, il ne peut y avoir doute en ce moment sur le mode à suivre. — C'est notre situation intérieure actuelle, notre position vis-à-vis de l'étranger qui nous pressent. — Les raisons qui nous engagent à confier au gouvernement l'exécution de la route sont parfaitement résumées dans le rapport de votre commission. — Pour le moment je ne m'y arrêterai pas.

» Me voici arrivé au terme des considérations que je m'étais proposé de vous développer, Messieurs, en faveur de l'exécution aussi prompte que possible de la route en fer, qui va former le commencement de cette grande ligne de communication que j'ai appelée *européenne*.

» N'hésitons pas, Messieurs, à donner notre assentiment au projet de loi présenté. Qu'au plus tôt les travaux puissent recevoir un commencement d'exécution. L'effet moral que dans le moment actuel produira au-dedans et à l'étranger, l'ouverture des travaux, est plus grand qu'on ne se l'imagine.

» *Fusion des partis, rapprochement des peuples, destruction des préventions contre la Belgique, bien-être intérieur, activité dans toutes les branches de la prospérité publique, voilà ce que nous promet la route en fer.* »

M. *Lefebvre-Meuret* parle contre le projet de loi.

M. le baron *Dubois* lui donne son assentiment.

M. de *Haussy* combat le projet de loi. L'une des raisons qui le portent surtout à rejeter le projet ou à ne l'admettre qu'autant que la construction de la route en fer soit abandonnée à l'industrie particulière par voie de concession, c'est la conviction qu'il a du préjudice considérable qui doit en résulter pour l'industrie houillère de la province du Hainaut, c'est parce qu'il lui semble contraire à toute équité de faire contribuer cette province à une dépense qui, selon l'honorable membre, doit entraîner sa ruine.

M. de *Haussy* repousse enfin le projet de loi parce que son utilité ne lui parait pas suffisamment démontrée, parce qu'il est effrayé de la dépense qu'entraînera l'exécution de cette entreprise gigantesque qui peut compromettre le crédit et la fortune de l'État, parce qu'il le trouve intempestif et impolitique, parce que le mode d'exécution par l'État lui parait contraire aux principes d'une bonne administration et aux leçons de l'expérience.

M. le *Ministre de l'intérieur*, répondant à M. de *Haussy* dit : « Une question sur laquelle tout le monde est d'accord, c'est la question d'utilité. Il n'est personne qui ait jusqu'ici élevé la voix et mis en avant un seul argument pour établir l'inutilité de cette voie nationale.

» On a présenté le projet comme devant entraîner des dépenses considérables; les dépenses qu'il occasionnera sont d'un intérêt secondaire, du moment que nous établissons qu'il doit amener pour le pays de grands avantages matériels et moraux, et qu'il ne doit pas grever le trésor public. D'après tous les documents livrés à votre examen vous aurez pu vous assurer que cette entreprise présente toutes les garanties désirables quant aux bénéfices. La route en fer se suffira à elle même; en peu de temps elle aura produit une somme capable de pourvoir au remboursement des capitaux et au service des intérêts...

» Pour combattre le système d'exécution par le gouvernement on s'est appuyé de l'autorité de *Smith* et de *J. B. Say*. On n'a pas fait connaître les motifs particuliers qui déterminaient ces économistes à pencher en faveur des entreprises particulières. Si on voulait recourir aux auteurs qui ont traité ces matières, il en est d'autres plus modernes qui ont combattu ce système de concessions et démontré qu'il est plus avantageux de faire exécuter les grands travaux par le gouvernement...

» Nous ne nous sommes pas montrés les adversaires absolus du système de concession. Depuis que nous sommes au pouvoir nous avons soumis grand nombre de travaux publics au mode de concession. C'est précisément là ce qui a ébranlé notre foi sur l'efficacité de ce système. Depuis un an, les communications les moins coûteuses, jugées les plus nécessaires aux localités qu'elles traversaient, n'ont pu être exécutées, faute de concessionnaires. Le gouvernement leur a offert de l'argent pour faire construire des routes tout-à-fait indispensables, mais ces offres mêmes n'ont pas tenté les concessionnaires...

» A l'appui du système de concession, on a cité l'exemple de l'Angleterre.

C'est une erreur de croire que dans ce pays ce système y soit exclusivement admis. Le gouvernement anglais se réserve l'exécution de certains grands travaux d'un intérêt national. Le canal Calédonien fut exécuté pendant la guerre avec l'empire par le gouvernement anglais à une époque où ce gouvernement se trouvait dans un état financier très-peu prospère... »

M. le ministre passant à l'objection de M. de Haussy sur l'injustice dont la province du Hainaut deviendrait la victime, signale les avantages accordés antérieurement par l'État à cette province, sans que la province de Liège ait récriminé. Du reste ces plaintes sont des plus mal fondées. Par l'article 7 du projet de loi il a été établi que les péages sur les canaux de la province du Hainaut subiraient, s'il y a lieu, des réductions en rapport avec le tarif de la route en fer. On ne peut pas exiger autre chose qu'une balance ainsi constamment maintenue entre les deux systèmes de communication...

La discussion a continué dans les séances des 29 et 30 avril, un amendement de M. de Haussy, proposant que l'exécution de la route en fer sera faite par voie de concession avec publicité et concurrence, est rejeté par une majorité de 32 voix contre 10.

Le sénat adopte ensuite le projet de loi à la majorité de 32 voix contre 8.

X LOI DU 1^{er} MAI 1834.

LEOPOLD, ROI DES BELGES.

A tous présents et à venir, salut!

Nous avons de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Il sera établi dans le Royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord sur Anvers; à l'ouest sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges; et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut.

Art. 2. L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du Gouvernement.

Art. 3. Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi.

Art. 4. En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au Gouvernement un crédit de dix millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 16 février 1833.

Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

Art. 5. Les produits de la route provenant des péages, qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

Art. 6. Avant le 1^{er} juillet 1835, et d'année en année jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Art. 7. A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer, par tonneau et par kilomètre.

Mandons et ordonnons que les présentes, etc.

Donné à Bruxelles, le 1^{er} mai 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'intérieur,
CHARLES ROGIER.

Vu et scellé du sceau de l'État,

Le Ministre de la justice,

LEBEAU.

Le 5 mai 1835, un an après la promulgation de la loi, la section du chemin de fer de Malines à Bruxelles fut ouverte. Les Ministres, les membres des chambres et les principales autorités civiles et militaires assistèrent à l'inauguration. Trois convois remorqués par des locomotives conduisirent à la station de Malines environ 1,000 personnes. Les deux côtés de la route étaient couverts de monde qui au passage des convois faisait éclater le plus vif enthousiasme. La colonne miliaire formant le point central des chemins de fer fut posée avec solennité au milieu de la station de Malines.

Le 3 mai 1836, la section de Malines à Anvers fut ouverte. Le Roi s'était rendu à Anvers pour assister à l'inauguration. Des fêtes splendides furent données à cette occasion.

L'ouverture de la section de Malines à Termonde eut lieu le 2 janvier 1837.

Les sections de Malines à Louvain, de Louvain à Tirlemont, et de Termonde à Gand ont été successivement ouvertes, à partir des 10, 21 et 28 septembre 1837.

L'ouverture des sections de Tirlemont à Ans, près de Liège, a eu lieu au commencement d'avril 1838.

L'inauguration des sections de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende a été célébrée au mois d'août 1838. A cette époque 51 lieues de 5,000 mètres étaient ouvertes au public.

Le 26 mai 1837 une loi a été rendue portant 1° qu'il sera établi aux frais de l'État un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray. 2° Que la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer construit aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

Le tracé en ce qui concerne le Luxembourg doit être fixé par une loi ultérieure.

En vertu de la loi du 12 avril 1835, successivement prorogée jusqu'en 1838, les péages à percevoir sur le chemin de fer sont réglés par un arrêté royal, en attendant que l'expérience ait permis de les fixer d'une manière définitive.

Il y a quatre classes de voitures sur le chemin de fer, savoir : les waggons, les chars-à-bancs, les diligences et les berlins.

Le prix des péages a été fixé comme suit dans chaque classe de voiture, par place et par kilomètre :

| | |
|------------------------|--------------|
| Waggon | fr. 0 03 (1) |
| Char-à-bancs | 0 05 |
| Diligence | 0 07 |
| Berline. | 0 08 |

(1) Si l'on place ce tarif en regard de ceux des principaux rail-ways concédés, on reconnaîtra qu'en établissant les bases du tarif belge, ses auteurs ont eu surtout en vue de procurer aux classes inférieures les avantages qui sont plus spécialement réservés, sur les autres chemins de fer, aux classes moyennes.

Voici les tarifs des principaux rail-ways concédés :

| | Par personne et par kilomètre. |
|------------------------------------|--------------------------------|
| De Paris à St-Germain. | Diligence, fr. 0, 09 1/2 |
| | Waggon garni, 0, 08 1/2 |
| | Waggon simple, 0, 05 1/2 |
| De Lyon à St-Etienne. | Diligence, 0, 10 à 0, 12 |
| | Banquette, 0, 06 à 0, 08 |
| | Diligence, 0, 15 |
| De Manchester à Liverpool. | Waggon couvert, 0, 10 |
| | Diligence, 0, 21 |
| | Char-à-bancs, 0, 14 |

La comparaison des tarifs est tout à l'avantage du nôtre. On voit en effet que le prix le moins élevé est celui que l'on paie pour le waggon simple sur le chemin de fer de Paris à St-Germain, et cependant il est d'un demi centime, par personne et par kilomètre, plus fort que n'est celui qui est fixé pour les chars-à-bancs sur notre rail-way, quoique nos chars-à-bancs offrent plus de commodité à nos voyageurs. La différence de prix entre ces waggons simples et nos waggons est encore plus marquée, puisqu'elle est de 2 1/2 centimes à l'avantage de ceux-ci; il est vrai que les waggons de St-Germain sont couverts.

Quant aux prix des places sur les chemins de fer anglais, ils sont énormes en comparaison des

Par arrêté royal en date du 31 juillet 1838, le Ministre des Travaux Publics a été autorisé, sans altérer essentiellement ces bases, à arrêter les chiffres du tarif de manière à simplifier le service des bureaux et à faciliter ou à éviter autant que possible les échanges de monnaies. A cet effet, certains chiffres ont été forcés, d'autres ont été diminués, pour arriver, dans l'un et dans l'autre cas, à une somme ronde.

Ces modifications ont eu pour objet de rendre la perception plus facile, moins coûteuse et en même temps plus prompte.

Le tarif tel qu'il a été arrêté au mois d'août 1838 continuera l'expérience commencée par l'administration depuis 1835, jusqu'à ce que la nécessité d'une révision générale soit constatée.

nôtres, car on paie de Londres à Birmingham, pour les chars-à-bancs, par personne et par kilomètre, 6 centimes de plus que dans nos berlines.

Le chemin de fer belge est accessible aux classes les plus pauvres, tandis que les chemins de fer d'Angleterre sont des voies aristocratiques. En Angleterre, chaque convoi ne se compose que d'une dizaine de voitures renfermant 200 personnes environ, tandis qu'en Belgique le moindre convoi est de 14 voitures, et porte 4 à 500 voyageurs. Nous avons souvent des convois de 28 voitures qui transportent 7 à 800 personnes.

Nous empruntons les réflexions suivantes à un journal de Bruxelles (août 1838).

« Quelques personnes croient qu'il vaudrait mieux confier l'exploitation du chemin de fer à une compagnie qu'à l'État. Ce n'est pas notre avis : indépendamment des considérations politiques qui doivent faire préférer l'exploitation par l'État, nous y trouvons un grand avantage pour les voyageurs, sous le rapport des prix de transport. Une compagnie ne pourrait exploiter le chemin de fer sur le pied actuel. Les bénéfices que rapporte le tarif adopté par le gouvernement, ne seraient pas assez forts pour elle. Elle se trouverait forcée d'élever les prix et de diminuer ainsi le nombre des voyageurs. Alors seulement elle pourrait faire un gain considérable. Cela s'explique aisément. Sur le chemin de fer la dépense la plus considérable consiste dans les frais de traction qui comprennent le coke, l'huile, la graisse, la détérioration des voitures, etc. Supposez un convoi de 100 personnes payant 5 francs par tête; il produira une recette aussi forte qu'un convoi de 500 personnes à 1 fr. par tête; mais il coûtera beaucoup moins à l'administration. On a parfaitement compris cela en Angleterre, et c'est une des raisons pour lesquelles les chemins de ce pays ne sont pas, comme les nôtres, accessibles à toutes les classes de la société. »

Dans la dernière partie de cet ouvrage le lecteur trouvera des tableaux fort intéressants sur les dépenses et les recettes du chemin de fer Belge depuis 1835 jusqu'en 1838.

MÉMOIRE

A L'APPUI DU PROJET

D'UN

CHEMIN A ORNIÈRES DE FER,

A ÉTABLIR

ENTRE ANVERS, BRUXELLES, LIÈGE ET VERVIERS,

DESTINÉ A FORMER LA PREMIÈRE SECTION

DE LA NOUVELLE ROUTE D'ANVERS A COLOGNE.



INTRODUCTION.



En présentant à l'approbation du Gouvernement le projet complet de la route en fer d'Anvers aux frontières d'Allemagne, dont il nous a confié l'étude, nous croyons devoir exposer la marche que nous avons suivie pour rendre notre travail digne du but important que le Gouvernement se propose.

La tâche qui nous était imposée exigeait, par l'étendue et la difficulté des recherches, beaucoup de temps et des soins minutieux; et cependant elle demandait, par suite des circonstances politiques, la plus grande promptitude. Nous nous sommes efforcés de satisfaire à la fois à ces deux conditions.

Une reconnaissance générale du terrain et quelques renseignements sur le mouvement commercial principal, nous ayant démontré bientôt la possibilité d'exécution et le haut degré d'avantages de cette nouvelle voie, au moins pour la partie située sur le territoire belge, nous engagea à soumettre au Gouvernement, dès le 25 octobre 1831, un premier Rapport appuyé des données sur lesquelles notre conviction se fondait.

La proposition de faire commencer dès ce moment la confection d'une partie des fers destinés à l'établissement de cette communication si désirée par le commerce, mais regardée encore dans le public comme inexécutable par sa dépense, terminait ce Rapport ; nous pensions que l'adoption de cette proposition, dans les circonstances où se trouvaient alors les forges du pays, aurait été extrêmement avantageuse pour l'industrie, sans exposer aucunement les intérêts du Trésor, ni préjuger sur la direction définitive de la route, ni sur le mode de son entreprise.

Il résultait des données que nous avons pu recueillir et que nous avons jointes à ce Rapport, qu'au moyen du chemin de fer projeté, et en ne le considérant même que sous le point de vue de la jonction pure et simple d'Anvers à Liège, on pouvait promettre au commerce, outre l'avantage de la rapidité des transports, une réduction de près de moitié dans les frais auxquels il est astreint aujourd'hui.

Nous faisons remarquer que si la communication projetée était déjà raisonnablement praticable pour le seul commerce d'Anvers avec le pays de Liège, un embranchement de la capitale vers le même chemin n'augmentant la dépense d'établissement que d'une somme légère, attendu la proximité de cette ville et le niveau favorable du terrain, devait, par l'apport du commerce de Bruxelles avec Anvers, Liège et l'Allemagne, concourir à diminuer considérablement les péages de la ligne principale et augmenter ainsi toutes les chances de succès de l'entreprise.

A cette époque, la connaissance que nous avons du terrain entre notre frontière et Cologne ne nous permettait pas d'asseoir une opinion exacte sur les frais d'établissement de cette partie du projet ; mais le doute dans lequel nous restions à l'égard de la possibilité de prolonger le chemin à travers les provinces rhénanes, ne nuisait en rien aux raisonnements sur la certitude des avantages à résulter de la première partie entre Anvers et la Meuse.

Ces premières données firent naitre chez plusieurs spéculateurs le désir d'obtenir la concession d'une entreprise aussi importante.

Des Sociétés s'empressèrent, en Belgique comme en Prusse, d'offrir aux Gouvernements respectifs de se charger de tous les frais d'exécution, moyennant des droits dont ils se réservaient de proposer le tarif.

L'idée de voir l'intérêt particulier se charger des détails d'une semblable entreprise fut accueillie avec faveur ; mais, ne voulant pas encourir le reproche de livrer au monopole l'exploitation d'une communication essentielle pour le pays en abandonnant la concession de la main à la main telle qu'elle était demandée, l'Administration décida qu'un avant-projet serait

formé et déposé à l'inspection du public, et que la concession n'en serait donnée que par adjudication.

Les circonstances politiques ne permettant pas alors d'ouvrir officiellement des relations avec le Gouvernement prussien sur la marche à suivre pour l'étude et l'entreprise du projet, nous sentîmes cependant l'indispensable nécessité d'acquérir une certaine connaissance des difficultés que le terrain pouvait offrir et des ressources qu'on pouvait attendre du mouvement commercial dans ces contrées : car l'avant-projet d'une communication isolée entre Anvers et la Meuse, sans données positives sur la possibilité de l'étendre jusqu'au Rhin, devait nécessairement occasionner une demande de tarif plus élevée.

Cette reconnaissance du territoire prussien devenait d'autant plus indispensable, que le rétrécissement actuel de nos limites vers l'Allemagne devait faire désirer l'établissement du chemin au midi plutôt qu'au nord d'Aix-la-Chapelle. Nous poussâmes nos reconnaissances au-delà des frontières, nous étudiâmes particulièrement les abords d'Aix-la-Chapelle, dont le sol élevé et montueux se présentait comme la partie la plus difficile à traverser; nos recherches furent dirigées ensuite sur Cologne en explorant le bassin houiller d'Eschweiler et de Stolberg, aujourd'hui sans débouché convenable vers le Rhin. Ces riches exploitations, dont les produits sont préférés à ceux que Muhlheim-sur-la-Ruhr envoie aujourd'hui à Cologne par la remonte du Rhin, ne sont séparées de leur marché naturel que par la colline qui s'élève entre l'Erft et le Rhin.

Les nivellements que nous fîmes du terrain, dans cette reconnaissance furtive et rapide, nous donnèrent l'assurance que la construction d'un chemin de fer de la Meuse au Rhin par ces localités ne rencontrerait sur le sol prussien aucun obstacle physique plus difficile à surmonter que ceux que déjà nous étions sûrs de vaincre sur le territoire de la Belgique.

Quant au mouvement commercial qui doit couvrir la dépense d'exécution de ce prolongement du chemin, le tonnage que nous avons reconnu de la seule source des mines d'Eschweiler et de Stolberg, suffirait, si d'ailleurs les populations industrielles d'Eupen, Burtscheid, Düren et Frechen, ne venaient assurer les ressources certaines que présente une communication directe entre deux points aussi importants qu'Aix-la-Chapelle et Cologne.

Au mois de février 1832, d'après les ordres du Gouvernement, nous soumîmes au Conseil des ponts et chaussées l'ébauche entière du projet de route en fer d'Anvers à Cologne. Après avoir décrit le relief et la nature du terrain entre Anvers et la Meuse, depuis Venloo jusqu'au-dessus de

Liège, et le Rhin depuis Neeus jusqu'à Cologne; après avoir donné les renseignements que nous possédions sur la statistique commerciale dans les différentes directions plus ou moins faciles; avoir donné le tableau du fret par toutes les routes actuellement existantes entre les divers points à réunir; et avoir discuté scrupuleusement les sous-détails que nous avons dressés du coût des transports sur les chemins de fer, nous avons développé divers projets de communications possibles pour la liaison d'Anvers avec Cologne, soit par voie navigable, soit par voie à rouages :

1° NAVIGATION D'ANVERS JUSQU'AU RHIN :

Achèvement du canal du Nord projeté par les Français.

2° NAVIGATION D'ANVERS A LA MEUSE, ET CHEMIN EN FER DE LA MEUSE A COLOGNE.

Par la navigation du Démer et par un nouveau canal de Diest à la Meuse.

3° CHEMIN DE FER D'ANVERS JUSQU'A COLOGNE.

La comparaison impartiale de ces différents moyens de communications possibles était le préliminaire indispensable du travail qui nous était confié; cette comparaison ne devait point s'arrêter aux dépenses d'établissement, elle avait pour but principal de reconnaître en définitive l'économie réelle qui devait en résulter pour les transports.

Le Conseil des ponts et chaussées s'est livré à la vérification minutieuse de nos calculs; et, après de nombreuses et longues séances entièrement consacrées à cet examen et où les avantages des transports par voie navigable furent vivement soutenus, il reconnut enfin à l'unanimité, quant au choix général du système de communication, « les avantages immenses que présentait l'exécution de la route en fer, non-seulement entre Meuse et Rhin, » mais aussi entre Anvers et la Meuse; » et il déclara : « que la construction » préférée offrait en outre par sa nature une économie considérable de » temps, avantage précieux pour le transport des personnes et de certaines » sortes de marchandises qui sont l'objet du commerce entre Anvers et le » Rhin; la conservation à l'agriculture d'une grande surface de terrain, et » celle à l'industrie de nombreuses usines dont un canal aurait pris les eaux; » enfin l'entretien et l'usage d'un établissement qui offre à l'industrie et à » la classe ouvrière un travail plus productif en bénéfice de main-d'œuvre » que le creusement d'un canal. »

— Quant au choix particulier du tracé, par Herenthals et Venloo ou par Liège : « qu'on ne pouvait espérer pour mouvement commercial dans la

» première direction que celui des transports appartenant exclusivement
 » au commerce d'Anvers et de Cologne, et de ceux peu importants que la
 » culture des bruyères pourrait amener à la longue ; tandis qu'en adoptant
 » le tracé qui s'étend sur le territoire de la Belgique et sur celui des pro-
 » vines rhénanes en passant au sud d'Aix-la-Chapelle, on pouvait compter,
 » outre le mouvement commercial d'Anvers avec l'Allemagne, sur celui
 » des transports des districts industriels du pays de Liège, d'Eschweiler
 » et de Düren.

» S'étant convaincu que l'exécution complète du chemin de fer entre
 » Anvers et Cologne serait une entreprise favorable, tant sous le rapport
 » de l'utilité générale pour l'industrie et pour le commerce que sous celui
 » de l'économie de la dépense comparée aux recettes, surtout dans la sup-
 » position que par la suite des embranchements seraient étendus aux princi-
 » pales villes voisines ; le Conseil, prenant en considération que l'exécution
 » de la partie comprise entre Anvers et Liège offrirait des avantages incon-
 » testables en ce que, tous frais payés et les intérêts des capitaux assurés
 » à 5 p. %, les prix des transports pourraient être réduits à la moitié de ce
 » qu'ils coûtent actuellement pour les marchandises, » fut d'avis : « qu'il
 » conviendrait d'employer les moyens les plus efficaces pour arriver au
 » prompt établissement de la communication entière, et, à défaut de pouvoir
 » atteindre ce but sans retard, de prendre des mesures pour ouvrir au
 » moins le chemin d'Anvers à Liège. »

Quant au mode à adopter pour l'exécution, le Conseil estimait « qu'en
 » général l'entreprise des travaux de cette importance doit être confiée à
 » l'intérêt particulier par voie de concession de péage à perpétuité. »

Quoique le Conseil prévît les difficultés d'obtenir à cette époque des
 offres réellement avantageuses pour cette entreprise ; et malgré tous nos
 efforts pour démontrer les inconvénients graves que, de notre côté, nous
 prévoyions dans la cession immédiate d'une partie de la route en fer, limitée
 aux villes d'Anvers et de Liège, et dont les éléments du revenu présumé ne
 pouvaient être basés que sur le simple mouvement commercial de ces deux
 villes entre elles ; tandis que déjà nous avions la conviction entière de toute
 l'augmentation dont ce revenu était susceptible, lorsque l'on considérait la
 route achevée jusqu'à Cologne, ou rattachée à la capitale ; le Gouvernement,
 pour calmer les inquiétudes du commerce sur la possibilité d'ouvrir à ses
 transports vers l'entrepôt principal du Rhin une communication libre des
 entraves auxquelles l'expose l'exécution du traité du 15 novembre 1831,
 en lui enlevant non-seulement le territoire choisi depuis longtemps pour

l'établissement d'un canal d'Anvers à la Meuse et vers les provinces rhénanes, mais encore jusqu'à la route existante, la plus facile au roulage dans cette direction; le Gouvernement, persuadé d'ailleurs du concours prochain du commerce allemand pour l'exécution de la partie de route située dans les provinces rhénanes, décréta, sans attendre le consentement officiel du Gouvernement prussien, qu'un chemin de fer serait ouvert le plus tôt possible entre l'Escaut et la Meuse, de manière à devenir un jour la première section de la route d'Anvers à Cologne; et il résolut de tenter aussitôt la mise en adjudication de la construction partielle de cette première section.

Un cahier des charges fut dressé en conséquence, renfermant, autant que possible, les conditions nécessaires pour la réduction ultérieure du tarif à l'époque où la route pourrait recevoir tout son développement.

Au moment où l'adjudication allait avoir lieu, la discussion qui s'éleva à la Chambre sur les principes mêmes du droit du Gouvernement de concéder à des particuliers des péages pour ouvrages d'utilité publique, engagea le Gouvernement à suspendre l'adjudication annoncée; mais l'Administration a cru, qu'en attendant la nouvelle loi qui sera sans doute incessamment portée pour remplir la lacune reconnue dans le Code au sujet de l'exécution des travaux publics, il importait de parachever le projet dans tous ses détails.

D'un côté, les personnes qui connaissent tout le besoin que le pays a d'une communication économique vers l'Allemagne, voyant reculer indéfiniment (peut-être) l'époque de cet établissement, conçurent de l'inquiétude sur la possibilité financière de cette entreprise; d'autres, sur les intentions du Gouvernement prussien à l'égard du prolongement du chemin sur son territoire : ces dernières craintes étaient encore augmentées par la croyance à peu près générale que le chemin de fer serait sans utilité chez nous s'il n'était prolongé jusqu'en Allemagne.

La non-publication du Rapport du Conseil des ponts et chaussées était probablement la cause de ces craintes si peu fondées; d'un autre côté (nous avons lieu de le croire), quelques spéculateurs informés des ressources réelles du projet et qui avaient compté profiter de l'avantage que leur offrait une adjudication trop prochaine, s'efforcèrent, dans divers articles de journaux, d'induire le public en erreur, et sur le montant des dépenses et sur celui des revenus, afin d'éloigner le plus possible les concurrents d'une entreprise dont les avantages pour le pays seront bientôt reconnus et dont la construction ne saurait être assez prompte.

Le retrait de la mesure annoncée d'une adjudication immédiate, jeta, nous devons l'avouer, une impression défavorable sur l'ensemble du projet; mais, loin d'en être découragés, ce retrait de la mise en adjudication sur un simple avant-projet partiel fut pour nous l'occasion de reprendre avec une nouvelle ardeur l'étude complète du travail qu'on nous avait confié.

Nous continuâmes nos opérations, et nous essayâmes de reporter la direction du tracé encore plus à l'intérieur de la Belgique et dans des localités plus industrielles, mais dont les obstacles topographiques nous avaient éloignés jusqu'alors. A cet effet, des recherches complètes de nivellement furent faites suivant toutes les directions.

Nous sommes allés de nouveau examiner, et avec plus de soin, le terrain à traverser sur le territoire de la Prusse; et, après avoir communiqué à Cologne le travail préparatoire que nous avons formé, sur les moyens de mettre en harmonie et le chemin reconnu praticable chez nous entre Anvers et la frontière, et celui si indispensable des houillères d'Eschweiler à Cologne, les ingénieurs de ce pays s'empressèrent de vérifier nos calculs et nos nivellements, et voulurent bien nous faire part des améliorations qu'ils avaient eu occasion d'apporter à un travail qui n'était alors que le résultat d'une reconnaissance première.

C'est à Cologne même et au moment où le Gouvernement hollandais envoyait officiellement ses ingénieurs pour étudier aussi la possibilité d'établir à côté de la navigation du Rhin un chemin de fer, seul moyen de combattre la concurrence que le commerce de Rotterdam redoute de la liaison nouvelle du port d'Anvers avec Cologne, que nous avons obtenu tous les renseignements dont nous avons besoin sur la statistique commerciale des provinces rhénanes.

A cette époque nous faisons recueillir, dans toutes les localités que le chemin de fer peut traverser ou atteindre en Belgique, les documents officiels nécessaires pour appuyer avec évidence les calculs des revenus qui viendront couvrir la dépense de cette nouvelle communication.

Arrivés au terme de notre travail, nous avons voulu nous assurer de nouveau du degré actuel de perfectionnement des chemins de fer d'Angleterre: nous avons particulièrement porté notre attention sur ceux de ces ouvrages qui ont le plus de rapport, soit par des difficultés d'art, soit par l'importance de leur service, avec celui dont nous sommes chargés de former le projet.

Munis de ces documents qui démontrent ce que notre conviction primitive ne faisait qu'annoncer, nous soumettons aujourd'hui avec confiance

le projet qui nous a été demandé, et que nous croyons complet sous tous les rapports.

La complication des données qui constituent ce projet nous a engagés à les disposer de manière à permettre la discussion, point par point, des différentes parties du travail.

Nous rappellerons d'abord les motifs puissants de l'établissement d'une communication directe entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin, par des détails historiques et statistiques, tant sur la navigation actuelle du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut, que sur le commerce des villes d'Anvers, de Cologne, de Bruxelles et de Liège. Les tableaux du mouvement commercial actuel entre les différents districts de la Belgique, les provinces rhénanes et la Hollande, appuyés par des notes exactes sur le fret comparé entre ces divers points commerciaux par les voies existantes et par le nouveau mode de communication, prouvent suffisamment la nécessité de cet établissement.

Nous exposons ensuite les principes qui nous ont guidés dans le choix du système de communication, dans la préférence des détails du tracé et des pentes, et en général dans la construction de tous les ouvrages qu'une semblable route exige; et nous donnons les devis des dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation.

La troisième partie a pour objet, de bien reconnaître à l'avance toutes les ressources sur lesquelles on peut compter pour le recouvrement des dépenses du chemin : la proportion des péages, le montant du mouvement présumé, sont discutés avec toute l'attention nécessaire pour éclairer l'Administration sur la valeur réelle de l'entreprise et sur la fixation équitable des péages qui en doivent résulter.

La dernière partie de ce Mémoire sera consacrée à l'examen d'une question importante d'où dépend entièrement la réussite de la route projetée : le mode à adopter pour son exécution. Une entreprise, au succès de laquelle la prospérité du port d'Anvers est attachée, qui doit avoir la plus heureuse influence sur le commerce et l'industrie de la Belgique en général, et en particulier sur les exploitations et les manufactures du pays de Liège; une entreprise dont l'exécution réclame la plus grande activité, ne doit pas, sans doute, être laissée aux seuls soins de l'Administration, mais elle ne peut par les mêmes motifs être abandonnée, au moins à son début, aux spéculations quelquefois trop avides de l'intérêt particulier.

PREMIÈRE PARTIE.

De la nécessité d'établir une communication directe entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin.

LA nécessité d'ouvrir une communication directe et rapide entre l'Allemagne et la mer, par Anvers, est depuis longtemps démontrée ; il semblerait inutile de chercher de nouvelles preuves de cette nécessité ; cependant il nous a paru convenable d'en rappeler ici les principaux motifs , en disposant avec ordre les détails que l'histoire et la statistique fournissent à ce sujet : la première révèle les différents projets conçus à diverses époques pour la jonction d'Anvers avec le Rhin ; la seconde fera connaître son degré d'avantages dans les circonstances actuelles.

Un exposé de l'importance des foyers commerciaux qui se rattachent à cette nouvelle communication, la description raisonnée des voies par lesquelles les relations s'effectuent , et le parallèle des frais auxquels les transports sont astreints : tel est l'ordre que nous allons suivre.

IMPORTANCE COMMERCIALE DU PORT D'ANVERS.

Placée entre le nord et le midi de l'Europe , entourée de pays fertiles et industriels, ANVERS , que baigne un fleuve accessible aux vaisseaux du plus fort tonnage, a été, et peut devenir encore, l'une des villes de commerce les plus florissantes.

L'Escaut , dont les embouchures sont en tout temps praticables , ne présente à la navigation dans tout son cours , depuis Anvers jusque dans la haute mer , aucun obstacle , aucune difficulté. Les navires de toute espèce remontent ou descendent le fleuve , à pleines voiles et en peu d'heures , aidés d'un courant de 5 à 8 kilomètres de vitesse par heure ; sa moindre profondeur dans les passes excède partout 9 mètres , à basses eaux , et les marées ordinaires s'élèvent de 3.50 à 4.00 environ.

Aux avantages que cette ville tient de la nature , l'art ajouta successive-

ment ceux de quais étendus d'une approche facile, de canaux intérieurs qui permettent de décharger les cargaisons directement dans les magasins; et, enfin, ces vastes et magnifiques bassins qu'on admirera toujours comme l'un des plus beaux monuments du règne de Napoléon.

La splendeur de l'ancien commerce d'Anvers et les causes de sa décadence sont assez connues; il suffit de rappeler que, dès le commencement du xiv^e siècle, les heureux effets de la liberté dont la ville d'Anvers jouissait y attirèrent des négociants de toutes les contrées. — Anvers était l'entrepôt des laines d'Angleterre dont la consommation s'accroissait rapidement dans le Brabant, l'Artois et les Flandres; elle devint bientôt le magasin principal du commerce de la Baltique et de toutes les nations du Nord; et les Portugais la choisirent, de préférence à Lisbonne, pour trafiquer des productions précieuses qu'ils rapportaient des Indes-Orientales.

Cependant, jusqu'au milieu du xv^e siècle, le commerce maritime des Anversois ne s'effectuait en général que par navires étrangers; mais à cette époque le grand nombre des compagnies marchandes qui, de Zélande, d'Allemagne, de Bruges, de la Livonie et de l'Espagne, vinrent successivement s'établir à Anvers avec leurs comptoirs et leurs richesses, y créa en peu de temps une marine considérable. Vers ce temps l'enceinte d'Anvers fut agrandie: sa population et le concours des étrangers formaient, dit-on, un ensemble de plus de 200,000 âmes; cette prospérité alla toujours croissant jusque vers la fin du xvi^e siècle.

Pendant la période si florissante de 1550 à 1565, il était assez ordinaire, disent les historiens de l'époque, de voir dans le port d'Anvers 2,000 vaisseaux chargés de marchandises, et 500 grands bâtiments prêts à mettre à la voile pour les différentes parties du monde ou qui en revenaient, devant l'île de Walkeren à Armuyden, où était le rendez-vous ordinaire des vaisseaux du commerce d'Anvers (1).

Les guerres que suscita la tyrannie de Philippe II, arrêtaient l'essor d'un commerce si florissant; les péages que la Hollande imposa sur le passage des vaisseaux devant le fort Lillo, interceptèrent les communications avec la mer; et le traité de Munster amena la décadence d'Anvers, en stipulant qu'aucun

(1) Outre les Anversois et les Français, qui formaient un corps de marchands très-nombreux, il y avait à Anvers des compagnies étrangères partagées en six nations différentes: Allemands, Danois, Italiens, Espagnols, Anglais, Portugais et Easterlings ou négociants de la côte méridionale de la Baltique.

Les marchandises expédiées d'Anvers sur l'Italie, la Sicile, l'Adriatique, à Venise, Rome, Ancône, Bologne, Naples, Milan, Florence et Gènes, consistaient alors principalement en toutes sortes d'étoffes de laine, draps, serges des Pays-Bas et d'Angleterre; des toiles et tapisseries; des merceries diverses; des bijouteries; de la cochenille, du sucre et du poivre. — Les marchandises qu'on rapportait en retour de la Méditerranée se composaient de toutes sortes d'épices et de drogues du Levant et de l'Inde; de la soie et du coton brut, des soies apprêtées, crues et torses; des étoffes travaillées d'or et de soie, des tapis et du lin de Turquie; des pelletteries et des fourrures précieuses.

Anvers envoyait en Allemagne une quantité considérable de toiles et des merceries de toute

gros navire ne pourrait à l'avenir aborder cette ville, et que sa cargaison, déchargée en Hollande, ne serait transportée à destination que sur de petites embarcations. — Anvers fut réduite à un commerce précaire et peu important avec les provinces voisines. Cependant elle entretenait encore quelques relations avec l'Allemagne centrale, surtout avec Cologne, par l'intérieur des provinces belgiques. L'ancienneté de ces relations et aussi les exactions et les mesures fiscales auxquelles les villes bataves commencèrent à soumettre la navigation du Rhin, auparavant toujours libre, engagèrent à chercher les moyens d'ouvrir une communication plus directe et moins dispendieuse.

Déjà en 1626, sous le règne de l'infante Isabelle-Eugénie, on se proposait d'ouvrir par un canal, l'Escaut au Rhin, par le Démer, Venlo et Rheinberg; les travaux, dont les restes existent encore sous le nom de *fosse Eugénienne*, étaient entamés entre le Rhin et la Meuse, lorsque les guerres avec les Provinces-Unies en suspendirent la continuation: ils ne furent abandonnés qu'après avoir été, à plusieurs reprises, détruits par de nombreuses troupes envoyées par le prince d'Orange pour disperser les travailleurs.

La réunion d'Anvers à la France l'éleva bientôt au rang de premier port militaire de l'Empire.

Ses quais, ses canaux ruinés, furent reconstruits en entier; un arsenal considérable, des chantiers immenses, d'où sortirent en peu d'années, vingt vaisseaux de ligne, limitaient d'un côté cette ville renaissante; à l'autre extrémité, s'ouvraient aux plus grands navires de guerre, ces bassins magnifiques, entre lesquels fut conservé l'édifice témoin de l'ancienne splendeur de la ville. — Restreinte dans son agrandissement sur la rive droite de l'Escaut par ses fortifications rétablies et ses établissements maritimes, une ville nouvelle, sur la rive opposée, allait être bâtie. — Napoléon ordonna en 1806 l'ouverture du canal du Nord, dont l'objet principal était de faciliter les approvisionnements de ces chantiers de marine en bois et autres matériaux de construction produits des bords du Rhin.

espèce; des tapisseries, des draps et des serges des Pays-Bas, des draps d'Angleterre; des épices, des drogues, du safran, du sucre. — Elle en tirait PAR TERRE, de l'argent, du mercure, du cuivre, du salpêtre, des drogues, des teintures, des merceries, des glaces, des ustensiles, des armes et une quantité considérable de vin du Rhin.

Elle envoyait en Danemarck, en Norwége, en Suède, en Livonie, en Pologne, etc., une grande quantité d'épices, de drogues, de sucre et de sel, des étoffes de toute espèce, etc., etc.; elle recevait en retour, de ces pays, du fer, du cuivre, du salpêtre, de la garance, du vitriol, du goudron, du soufre, de la potasse, etc., etc.

En France, elle envoyait du cuivre, du plomb et de l'étain, du soufre, du salpêtre, des toiles, des pelleteries, etc. — Elle en recevait des vins, du sel, des toiles de Bretagne, des étoffes de Paris et de Rouen, etc.

Elle envoyait en Angleterre, du mercure, des épices, des drogues; des toiles, des serges et tapisseries; du sucre, du coton, etc.; elle en tirait de l'étain, du plomb, des laines, des draps fins et grossiers, des peaux, du cuir, etc.

Elle envoyait en Espagne et en Portugal des cuivres travaillés; de l'étain, du plomb; des étoffes de diverses qualités, etc.; et recevait en retour des laines, du vin, de l'or, de l'argent et des pierres précieuses; de la cochenille, du fer, des taffetas, etc., etc.

Les travaux entre Meuse et Rhin étaient presque achevés, et ceux pour le canal de la Meuse à l'Escaut en partie commencés aux environs de Maëstricht, lorsque l'équilibre des puissances européennes changea. — La Belgique et la Hollande se trouvèrent réunies sous un gouvernement à part.

Les provinces septentrionales du nouveau royaume des Pays-Bas s'empressèrent de tourner à leur profit, dans l'établissement d'un canal de Bois-le-Duc à Maëstricht, la rigole destinée à l'alimentation du canal d'Anvers au Rhin.

Du rang de premier port militaire d'un grand Empire, Anvers, en 1814, reprit place parmi les ports marchands, et peu à peu les avantages naturels de sa position, les améliorations successives de sa navigation, et enfin l'antique réputation de loyauté de ses commerçants, ranimèrent ses relations avec les différents peuples.

Pour conserver leur ascendant dans le commerce maritime des Pays-Bas, et corriger autant que possible les désavantages inhérents de leurs ports, les villes d'Amsterdam et de Rotterdam n'épargnèrent aucun sacrifice, et le Gouvernement fit en leur faveur des dépenses énormes. Mais beaucoup de vaisseaux avaient repris la route d'Anvers, et d'année en année les arrivages y étaient plus considérables.

Le tableau ci-après, extrait des documents publiés de 1820 à 1830, sur le mouvement du port d'Anvers, en ce qui concerne les arrivages maritimes, donne une idée de l'importance commerciale que cette ville avait reconquise et des progrès rapides qu'elle faisait depuis la paix de 1815.

Mouvements principaux du port d'Anvers à l'entrée par mer.

| ANNÉES. | NOMBRE DE NAVIRES. | TONNAGE EN MARCHANDISES. | DÉSIGNATION. | |
|---------|--------------------------|--------------------------------|---|--------------------------|
| | | | DES PRINCIPAUX ARTICLES D'IMPORTATION. | |
| 1820 | 537 | tonneaux. 74,000 | Moyenne annuelle des importations pendant la période de 1826 à 1829, poids brut en tonneaux de 1000 kilogrammes. | |
| 1822 | 550 | 79,000 | ton. ton. | |
| 1824 | 655 | 89,000 | Café 23,000 | Cuir secs. 3,400 |
| 1826 | 882 | 115,000 | Sucre brut. . . 19,700 | Coton. 3,300 |
| 1828 | 911 | 127,000 | Sel brut. . . . 19,500 | Plomb. 1,200 |
| 1829 | 971 | 149,000 | Grains. 12,300 | Fer. 1,100 |
| | | | Vins, huiles. . 8,000 | Épiceries. 1,000 |
| | | | Riz. 6,100 | Tabac. 800 |
| | | | Bois. 5,500 | Manufact. 600 |
| | | | Potasse 3,700 | |

Outre les marchandises que la France et l'Allemagne expédiaient sur Anvers, en transit par la Belgique, soit par la navigation intérieure, soit par le roulage, Anvers tirait chaque année des provinces septentrionales et méridionales des Pays-Bas, et surtout des pays de Liège et de Namur, une

quantité considérable de produits agricoles ou manufacturés dont le détail, important pour l'objet qui nous occupe, sera donné dans un chapitre séparé sur le mouvement commercial d'Anvers avec les contrées à travers lesquelles la nouvelle route d'Anvers au Rhin peut être dirigée.

Les relations d'Anvers avec l'Allemagne, et surtout avec Cologne, se ranimèrent avec une importance depuis lors toujours croissante; ANVERS et COLOGNE se souvenaient que leur prospérité est liée au même sort : leur commerce autrefois florissait en même temps et par les mêmes causes; plus tard des entraves toutes semblables causèrent la ruine des deux ports.

En 1823, malgré les perfectionnements introduits dans la navigation du Rhin par des bateaux à vapeur, la chambre de commerce d'Anvers sentit l'urgence de remplacer enfin une voie fluviale si capricieuse par un canal dont elle attendait depuis si longtemps le secours.

Elle adressa au gouvernement des demandes réitérées pour l'établissement de cette nouvelle communication avec l'Allemagne, soit par l'achèvement du canal du Nord, soit par une jonction sur le Zuid-Willems-Vaart, mais elle n'obtint que l'autorisation d'en faire dresser les projets.

La nécessité de l'établissement d'une communication directe d'Anvers sur Cologne, reconnue même alors que le commerce d'Anvers avait sur la navigation du Rhin les mêmes droits et jouissait des mêmes faveurs que les villes hollandaises, acquiert de nouveaux motifs par les effets de la révolution belge. — Ce qui n'était considéré jadis à cet égard que comme amélioration désirable est devenu aujourd'hui d'une nécessité absolue.

Les perfectionnements que l'Angleterre a obtenus dans ses voies de transport par l'introduction des routes à rainures, d'un service plus prompt, plus économique que celui des canaux, faciliteront les moyens d'établir en peu de temps, et pour une dépense raisonnable, la nouvelle communication, dont le tracé jusqu'aux frontières des provinces rhénanes, pouvant être établi en entier sur le sol productif et manufacturier de la Belgique, sans emprunter aucunement le territoire hollandais, sera pour l'industrie et le commerce des provinces traversées une des causes les plus efficaces de prospérité.

IMPORTANCE COMMERCIALE DE COLOGNE.

COLOGNE avait toujours été comptée au nombre des villes de commerce les plus importantes de l'Empire Germanique, et elle occupa longtemps le premier rang dans la confédération de la Hanse; sa situation avantageuse la rendait l'entrepôt principal du commerce de l'Allemagne avec la France, de l'Italie avec les pays du Nord; elle entretenait surtout des relations considérables avec l'Angleterre et les Pays-Bas.

La navigation du Rhin était libre pour toutes les nations, sur le cours entier du fleuve et par toutes ses embouchures; et cette heureuse liberté, qui existait depuis des siècles et qui avait été la cause première de la pro-

spérité de Cologne, vivifiait encore, à l'époque de 1560, non-seulement les relations commerciales des États riverains dans la Germanie, mais favorisait également, par des bénéfices de même nature, la plupart des villes existantes sur le delta du Rhin. Lorsque, à peine délivrés du joug de Philippe II, les Hollandais commencèrent à entraver sans aucun motif les communications mutuelles des Allemands avec les pays maritimes; et que bientôt, par leurs mesures fiscales et leurs péages illicites, les Bataves devinrent les oppresseurs de la navigation rhénane : quelques villes s'arrogèrent d'abord le droit d'imposer à leur profit les embarcations qui traversaient leur territoire, et cette innovation arbitraire n'ayant pas été aussitôt réprimée par la force, les États généraux s'enhardirent à la faire adopter successivement par les ports de l'Union.

En vain Cologne, Strasbourg, Lubeck, et généralement toutes les villes libres ou impériales qui se voyaient privées d'un droit qu'elles possédaient de temps immémorial, s'élevèrent avec énergie contre cette usurpation destructive de leur commerce; en vain réclamèrent-elles, en différents congrès, l'intervention des électeurs et du chef de l'Empire, la bonne volonté des princes et les promesses de l'Empereur demeurèrent sans effet : la paralysie politique qui accablait alors l'Allemagne empêchait l'exécution des mesures dont la Hollande avait été menacée, et elle attiédit insensiblement les efforts du commerce du Rhin pour reconquérir son ancienne liberté de navigation.

Ne pouvant rien obtenir du gouvernement des Provinces-Unies, le commerce d'Allemagne avait mis tout son espoir dans la réussite du canal entrepris par l'infante Eugénie; mais la même inertie qui avait toléré les premières extorsions des Hollandais, qui avait laissé impunie leur expédition de l'année 1575, où ils avaient remonté le Rhin jusqu'à Andernach avec des bâtiments de guerre pour aller dicter à main armée leurs règlements fiscaux, devait laisser sans défense les travaux du canal.

L'indécision de la Diète pour venger tant d'offenses ne saurait être attribuée qu'aux occupations que lui donnaient les discordes intestines et les guerres qui désolèrent l'Allemagne pendant toute cette époque.

Ayant obtenu en 1648 la fermeture de l'Escaut et la ruine d'Anvers, il semble que la Hollande ait regardé comme une conséquence naturelle de cet odieux privilège celui qu'elle s'arrogea en même temps d'intercepter également à son profit la navigation du Rhin : car les entraves toujours croissantes qu'éprouva, depuis cette époque, le commerce du haut Rhin vers la mer forcèrent pendant longtemps la plupart des expéditions de Cologne pour l'Angleterre à prendre la voie d'Ostende par l'intérieur de la Belgique; et c'est dans le but de faciliter ces transports qui devaient avoir lieu par terre qu'on proposa, vers l'année 1730, l'établissement d'une chaussée de Cologne par Juliers et Aix-la-Chapelle pour rejoindre à Liège la grande route pavée qui venait d'être achevée de Liège à Louvain par Tirlemont.

Napoléon signala la première année de son règne en déclarant, dans la célèbre convention de 1804, que le Rhin serait à l'avenir fleuve commun à tous les États riverains; il décréta en même temps la franchise du port de Cologne et l'établissement d'un entrepôt libre. Il ajouta à ces bienfaits en ordonnant l'ouverture du canal de la Meuse au Rhin, et la construction d'un bassin de sûreté pour le refuge des bateaux de Cologne pendant les débâcles. Les effets du blocus continental paralysèrent les avantages immédiats qui devaient résulter de l'adoption des sages principes sur lesquels la convention pour l'octroi du Rhin était établie; d'un autre côté, la Hollande ne mit aucune bonne foi dans l'accomplissement des obligations qu'elle avait acceptées dans cette convention réciproque des États riverains: elle prétextait l'embarras de concilier l'intérêt général avec celui de certaines provinces, et même de quelques villes, percevant pour leur compte particulier des péages établis pendant les troubles de la fin du XVI^e siècle et dont ils regardaient la propriété comme garantie par une si longue possession. Ce désordre fut toutefois suspendu pendant la réunion de la Hollande à l'Empire français; mais le Gouvernement hollandais, à peine rétabli en 1813 par les armes de la Prusse et de l'Angleterre, n'eut rien de plus pressé que de rétablir ses impositions, péages et droits arbitraires, et de fermer de nouveau le Rhin à ses libérateurs.

Les puissances appelées à la formation d'un nouveau code politique de l'Europe consacrerent, par l'article 5 du traité de Paris du 30 mai 1814, les principes généraux de Napoléon sur la liberté des fleuves qui, dans leur cours navigable, traversent différents États. Nous ne répéterons point comment, tenant son existence de ce traité mémorable et s'empressant de profiter des avantages qu'on lui accordait pour la navigation sur tout le cours du Rhin supérieur, la Hollande prétendit continuer à empêcher le passage des embouchures, alléguant que la liberté du fleuve n'était stipulée que *jusqu'à la mer*, et non *jusque dans la mer*; les débats et les chicanes qui, pendant dix années, ont précédé la formation du règlement actuel de l'octroi du Rhin, enfin signé à Mayence le 31 mars 1831, sont encore trop récents.

Mais à quoi pourrait servir aujourd'hui la liberté tardive que la Hollande promet enfin d'accorder à la navigation allemande? Soumis pendant près de trois siècles, dans la partie la plus importante de son cours, aux caprices d'un riverain arbitraire, le Rhin a perdu une partie des avantages qu'il offrait autrefois à la navigation.

Nous croyons inutile de développer tous les obstacles physiques qui entravent actuellement le cours du Whaal, du Lek et de l'Yssel, et les frais énormes qu'exige leur navigation, lorsque toutefois les sécheresses ou les grandes eaux ne l'empêchent entièrement, souvent pendant plusieurs mois. D'ailleurs, comme nouvelle preuve de l'insuffisance actuelle du Rhin pour la navigation et de la nécessité urgente de la remplacer par une route

exempte de semblables entraves, nous n'aurions besoin que de citer le projet dont la Hollande a ordonné l'étude, à l'effet d'établir latéralement au Rhin un chemin perfectionné de la même nature que celui qu'elle craint de voir établir entre Cologne et Anvers.

Quant à la ville de Cologne, comme entrepôt du commerce du Rhin, elle a repris depuis 1814, sous le gouvernement paternel de son roi, autant d'activité commerciale que les restrictions qu'éprouve sa navigation sur le Rhin hollandais l'ont permis. On peut juger de l'importance de ses relations actuelles par les renseignements ci-après, extraits des tableaux publiés par la Chambre de commerce.

Mouvements du port de Cologne.

| ANNÉES. | TONNAGE. A L'ENTRÉE. | | TONNAGE. A LA SORTIE. | | DÉSIGNATION DES PRINCIPAUX ARTICLES DE COMMERCE; quantités moyennes annuelles EN TONNEAUX DE 1000 KILOGRAMMES. | | |
|---------|-------------------------|-----------|--------------------------|----------|---|---------|--------|
| | D'AVAL. | D'AMONT. | D'AVAL. | D'AMONT. | | d'aval. | d'am. |
| | tonneaux. | tonneaux. | | | <i>A l'importation.</i> | tonn. | |
| 1823 | 100,000 | 91,700 | | | Sucre et cassonade. . . | 10,700 | |
| | | | | | Café. | 7,500 | |
| | | | | | Tabacs. | 2,700 | |
| 1824 | 77,500 | 104,000 | | | Huile de poisson, stockfish. | 1,900 | |
| | | | | | Fer en barre, zinc, cuivre. | 1,700 | |
| 1825 | 78,100 | 109,400 | | | Coton brut. | 1,600 | |
| | | | | | Riz, épiceries. | 1,200 | |
| | | | | | Bois de teinture, etc. . . | 1,000 | |
| 1826 | 98,700 | 112,400 | | | Bois de sapin. | | 5,500 |
| | | | | | Grains et graines. | | 12,000 |
| 1827 | 96,300 | 118,300 | 83,900 | 60 800 | Vins, huiles et spiritueux. | 800 | 11,300 |
| | | | | | Pierre de tuf, pierres litho- | | |
| 1828 | 96,800 | 112,100 | 81,500 | 64,100 | graphiques, ardoises . . | | 10,200 |
| | | | | | Fer de fonte. | | 2,500 |
| | | | | | Étoffes, fil, merceries . . | 400 | 2,500 |
| 1829 | 98,800 | 116,300 | 88,500 | 61,900 | Ecorces. | | 2,500 |
| | | | | | Verres et verreries . . . | | 1,300 |
| | | | | | Potasse, noir d'ivoire, tar- | | |
| | | | | | tre, etc. | | 1 000 |

FRAIS DE TRANSPORT PAR LES VOIES EXISTANTES.

Sous le Gouvernement précédent, Anvers commerçait avec l'Allemagne par la navigation du Rhin et par les canaux et routes intérieures.

NAVIGATION DU RHIN.

Les frais de transport entre Cologne et la mer par la navigation du Rhin sur Anvers étaient sensiblement les mêmes que ceux par Rotterdam. — Seulement les frais locaux et de courtage étaient plus élevés dans cette dernière ville.

Afin d'apprécier l'économie que la nouvelle voie projetée doit apporter au commerce d'Anvers et de Cologne, il est indispensable de se rendre compte des frais que la navigation du Rhin occasionne.

A cet effet nous considérerons séparément le *fret* proprement dit du batelier et le montant des *péages* de navigation.

FRET SIMPLE.

Le fret sur le Rhin, entre Rotterdam et Cologne, varie suivant la nature des marchandises et la durée du voyage; il s'élevait en 1832, d'après les tarifs publiés à Cologne,

SAVOIR :

| | | Par tonneau de 1000 kilogrammes. | |
|--------------------------|---------------|--|----------------|
| Par bateau à vapeur. | à la remonte | en 14 jours par ALLÈGES REMORQUÉS . . . | de 20 à 32 fr. |
| | | en 8 jours par le WAAREN-DAMPFSCHIFFE. . . | de 26 à 38 |
| | à la descente | en 5 jours par le PASSAGIER-DAMPFSCHIFFE . . | de 33 à 46 |
| | | en 11 jours | de 9 à 21 |
| et par bateau à voile | à la remonte | en 7 jours | de 12 à 34 |
| | | en 4 jours | de 13 à 45 |
| | à la descente | en 12 à 15 jours, excepté en hiver où } à la remonte. | 19 à 32 |
| | | la durée du voyage est indéterminée. } à la descente | 8,40 à 17 |

DROITS.

Les droits de navigation, conformément à la convention de Mayence du 31 mars 1831, sont fixés au maximum ;

SAVOIR :

| | | Par tonneau de 1000 kilog. | |
|-----------------------|--|----------------------------|--------------|
| | | en remonte. | en descente. |
| | | fr. | fr. |
| Octroi hollandais. | Droit fixe (art. 4 du traité). | 5,60 | 3,80 |
| | Droit de reconnaissance (art. 14 tarif B) moyenne. . . | 0,16 | 0,16 |
| Octroi prussien. | Droit de chargement (idem tarif C) idem. | 5,60 | 3,80 |
| | Droit de reconnaissance (art. 14) moyenne. | 0,28 | 0,28 |
| | Droit de chargement (idem) idem. | 11,00 | 7,32 |

ROULAGE.

Les frais de transport d'Anvers à Cologne et *vice versa*, par l'intérieur de la Belgique, soit directement par le roulage, soit partie par roulage et partie par les canaux de Maestricht et de Louvain, s'élèvent, terme moyen, par tonneau de 1000 kilogrammes, de 46 à 65 francs, y compris les droits de barrière tant en Belgique qu'en Prusse.

DU MOUVEMENT COMMERCIAL ENTRE LE PORT D'ANVERS ET LES PROVINCES RHÉNALES.

Malgré l'imperfection des communications existantes entre Anvers et Cologne, les relations de ces deux villes entre elles n'ont cessé d'augmenter depuis la paix de 1815 ; — tandis que (1) Rotterdam et Amsterdam, qui expédiaient respectivement à Cologne, en 1823, 10,300 et 10,400 tonneaux de marchandises, n'en envoyaient plus en 1827 que 7,500 et 8,800 ; Anvers, qui n'avait expédié en 1823 que 1,968 tonneaux, éleva successivement ce tonnage,

| | |
|---|-------------------|
| en 1825. | à 2,900 tonneaux. |
| 1826. | à 4,600 |
| 1827. | à 7,200 |
| et en 1830 jusqu'au 1 ^{er} septembre seulement, à plus de. | 12,000 |

Nous allons donner le tableau du mouvement commercial d'Anvers avec les provinces rhénanes ; et pour appuyer d'autant mieux la nécessité de l'établissement d'une communication plus avantageuse entre ces contrées, nous y joindrons, en ce qui concerne le territoire de la Belgique, un aperçu du tonnage qui circule aujourd'hui entre les différents foyers commerciaux que la route projetée est susceptible d'atteindre, et qu'elle peut favoriser en même temps.

Tableau du mouvement commercial annuel entre les provinces rhénanes et les villes d'Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers, pendant les dernières années du gouvernement des Pays-Bas.

TRANSPORT DES MARCHANDISES.

EXPÉDITIONS D'ANVERS :

| | | Tonneaux de 1000 kilog. |
|---|---|-------------------------|
| Sur Cologne, le Rhin supérieur et la Suisse, { | par bateaux à vapeur. | 6,500 |
| | directement. | 7,700 |
| | par l'intermédiaire de Dordt et de Rotterdam. | 15,500 |
| — Aix-la-Chapelle, Eupen, Bonn, Juliers, etc.; par les communications intérieures de la Belgique. | | 2,000 |
| — Liège, Verviers et la vallée de la Vesdre, Stavelot, le Limbourg, etc. | | 40,700 |
| — Louvain pour le pays de Namur, le Luxembourg, pour Jodoigne, Wavre, etc. | | 20,200 |
| — Bruxelles, le Hainaut et les frontières françaises. | | 37,100 |
| — Malines, Lierre, Vilvoorde, Alost, Diest, Tirlemont et Saint-Trond. | | 5,700 |

IMPORTATIONS A ANVERS :

| | | |
|---|---|--------|
| Provenant de Cologne, du Rhin supérieur et de la Suisse, directement. | { par bateaux à vapeur. | 1,400 |
| | { par bateaux à voile. | 3,800 |
| | par l'intermédiaire de Dordt et de Rotterdam. | 3,200 |
| — d'Aix-la-Chapelle et les environs, par les routes et canaux de la Belgique. | | 1,100 |
| — de Liège, Verviers, etc. | | 27,100 |
| — du pays de Namur, environs de Louvain, etc. | | 23,900 |
| — de Bruxelles, du Hainaut, etc. | | 26,300 |
| — de Malines, Lierre, Diest, Tirlemont, etc. | | 8,750 |

(1) Voyez les tableaux de l'entrepôt de Cologne, J. A. Bocker, Aufstellung, etc.

EXPÉDITIONS DE BRUXELLES :

| | Tonneaux de 1000 kilog. |
|--|-------------------------|
| Sur Cologne, Aix-la-Chapelle, l'Allemagne centrale, la Suisse. | 950 |
| — Liège, Verviers, Spa, Stavelot, Tongres et Maëstricht. | 8,680 |
| — le pays de Namur et de Luxembourg. | 2,200 |
| — Louvain, Tirlemont, Diest et Saint-Trond. | 8,650 |
| — Vilvorde, Malines, Lierre et la Campine. | 6,300 |

IMPORTATIONS A BRUXELLES :

| | |
|---|--------|
| Provenant de Cologne et d'Allemagne. | 1,000 |
| — du pays de Liège et du Limbourg. | 4,400 |
| — de Namur et environs. | 8,500 |
| — de Louvain, Tirlemont, Diest et environs. | 11,900 |
| — de Malines, Vilvorde et environs. | 2,000 |
| — de Lierre et de la Campine. | 1,000 |

EXPÉDITIONS DE LIÈGE :

| | |
|---|--------|
| Sur Cologne, Aix-la-Chapelle, Malmedy, etc. | 2,780 |
| — Verviers, la vallée de la Vesdre, Spa, Stavelot, etc. | 37,830 |
| — Moresnet, Aubel, Herre et environs. | 4,100 |
| — Saint-Trond, Waremme et environs. | 23,500 |
| — Tirlemont, Diest et environs. | 8,500 |
| — Louvain, Malines, Lierre et leur banlieue. | 4,700 |

IMPORTATIONS A LIÈGE :

| | |
|--|-------|
| Provenant de Cologne, Aix-la-Chapelle, Düren, etc. | 2,170 |
| — de Verviers et environs. | 5,980 |
| — de Moresnet, Aubel et environs. | 3,500 |
| — de Saint-Trond, Waremme et environs. | 7,500 |
| — de Tirlemont, Diest et environs. | 1,100 |
| — de Malines, Lierre et Louvain. | 6,000 |

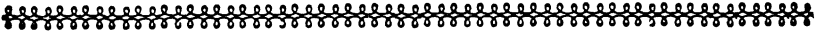
TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR MESSAGERIES.

| | Nombre de personnes. |
|---|----------------------|
| Entre Anvers et Malines. | 74,000 |
| — Anvers et Lierre. | 9,000 |
| — Lierre et Malines. | 3,000 |
| — Malines et Bruxelles. | 75,000 |
| — Bruxelles et Louvain. | 85,000 |
| — Malines et Louvain. | 19,000 |
| — Louvain et Diest. | 28,000 |
| — Louvain et Tirlemont. | 46,000 |
| — Tirlemont et Saint-Trond. | 35,000 |
| — Saint-Trond et Liège { par Oreye. | 17,000 |
| — par Tongres. | 15,000 |
| — Liège et Chaudfontaine. | 43,000 |
| — Chaudfontaine et Verviers. | 15,000 |
| — Liège et Battice. | 8,000 |
| — Verviers, Battice et Aix-la-Chapelle. | 9,000 |

Un mouvement commercial aussi considérable faisait sans doute désirer depuis longtemps l'amélioration des moyens de transports existants. — Pour conserver ses relations avec les provinces rhénanes et le pays de Liège, la Belgique, entravée par le traité du 15 novembre, dans le libre usage de la Meuse inférieure et du canal de Maëstricht, repoussée du Rhin par les droits que la convention de Mayence accorde à la Hollande, se trouve dans l'obligation aujourd'hui d'ouvrir à ses transports vers ces contrées, une communication nouvelle, au moins aussi avantageuse que celles dont elle jouissait autrefois.

Nous avons consacré nos veilles à l'étude des moyens les plus convenables pour l'établissement de cette nouvelle voie indispensable à l'existence com-

merciale du pays : nous espérons en avoir résolu le problème, en indiquant une route non-seulement susceptible de remplacer avec économie la navigation du Rhin et de la Meuse inférieure, mais qui procurera en même temps à la Belgique, à son industrie, à son agriculture, et à son commerce en général, des avantages beaucoup plus importants que ceux qu'elle retirait des moyens de communication existants pour elle avant la révolution.



DEUXIÈME PARTIE.

§ 1^{er}.

Du choix des divers projets de communications entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin, par canaux ou par chemins de fer.

Le terrain qui se présente comme le plus favorable sous le rapport de l'art pour l'établissement d'une communication par voie navigable entre Anvers et le Rhin, est celui qui avait été choisi sous le Gouvernement français pour le tracé du canal du Nord, par Herenthals, Weert et Venlo jusqu'à la Meuse; et de Venlo au Rhin par Neeus près de Dusseldorf.

Pour l'établissement d'une communication par voie à rouage, un terrain à peu près aussi facile se rencontre, d'Anvers directement sur Cologne, par Herenthals, Gheel, Stockem, Sittard et Juliers.

Par ces deux directions on ne rencontre aucune crête élevée, aucune vallée profonde, aucun obstacle important à franchir.

Nous allons chercher à déterminer dans ces localités, favorables sous le rapport de l'économie des travaux, à quel mode de communication il faut donner la préférence.

CANAL DE JONCTION DE L'ESCAUT AU RHIN, COMPARÉ A UN CHEMIN DE FER DIRECT D'ANVERS A COLOGNE PAR SITTARD.

La dépense d'établissement du canal d'Anvers à Venlo et celle d'achèvement du canal de Venlo à Neeus s'élevaient, y compris les intérêts des capitaux pendant l'exécution des ouvrages, au montant de 18,400,000 fr. au moins; — le recouvrement des intérêts de ce capital, l'administration et l'entretien du canal exigeraient une rentrée annuelle de 1,100,000 francs;

—le péage qui en résulterait, ajouté au fret du batelier tant sur le canal que pour la remonte du Rhin, élèverait le prix des transports entre Anvers et Cologne, pour les 50,000 tonneaux environ dont le mouvement commercial se composerait, de 28 à 32 francs le tonneau de 1000 kil.; la durée du voyage étant de 9 à 11 jours, sans compter les interruptions d'hiver.

Un chemin de fer d'Anvers à Cologne par Sittard coûterait 15,500,000 fr.; le recouvrement des intérêts de ce capital, l'administration et l'entretien de la route exigeraient un revenu annuel de 1,050,000 francs. — Au moyen d'une communication de ce genre qui, outre le tonnage de marchandises ci-dessus indiqué, pourrait également conduire chaque année 10,000 voyageurs environ, les frais de transport d'un tonneau de marchandises d'Anvers à Cologne se trouveraient réduits, droits et halage compris, de 24 à 28 fr., et le trajet s'effectuerait en toute saison en moins de 24 heures.

Il résulte de cette comparaison que le chemin de fer est incontestablement plus avantageux que le canal qui avait été projeté; mais son tracé est assis en partie sur un territoire aujourd'hui cédé à la Hollande, et ce motif suffirait pour faire renoncer à cette direction du chemin de fer d'Anvers au Rhin, si d'ailleurs d'autres raisons ne réclamaient impérieusement la déviation de la nouvelle voie vers des contrées plus intéressées à son établissement.

En Belgique le pays de Liège, dans la Prusse rhénane les districts d'Eschweiler et de Düren, ont besoin de communications perfectionnées pour l'écoulement de leurs produits: nous avons donc cherché les moyens de mettre la nouvelle voie en relation avec ces localités riches en exploitations de houilles, de mines, d'usines et de manufactures de toute espèce.

Les reconnaissances topographiques que nous avons faites à cet égard, ont prouvé que le relief du terrain au sud de Maestricht et le peu d'eau disponible sur les crêtes de partage présentent de grandes difficultés à l'ouverture d'un canal entre Anvers et la rive gauche de la Meuse, et la rendent tout à fait impossible entre Meuse et Rhin par le sud d'Aix-la-Chapelle vers Cologne, où un chemin de fer seul est praticable; nous pouvons donc borner la comparaison qui va suivre, quant au choix du système de communication, à un canal de jonction du Démer à la Meuse par Diest et le Jaar, et à un chemin de fer d'Anvers à Liège.

**CHEMIN DE FER D'ANVERS A LIÈGE COMPARÉ A UN CANAL DE JONCTION DU DÉMER
A LA MEUSE.**

On sait, par notre avant-projet du 10 mars 1832, que la dépense d'établissement d'un chemin de fer d'Anvers à Liège, par Diest et Tongres, destiné à devenir la première section de la nouvelle route d'Anvers à Cologne, n'exigeait que 4,982,000 florins, soit 10,560,000 francs; que les dépenses annuelles pour le recouvrement de ce capital, l'entretien et les

frais d'administration du chemin, montaient ensemble à 350,000 florins, soit 741,000 francs; et que, d'après le mouvement commercial présumé, de la nouvelle route, considérée isolément d'Anvers à Liège, le transport des marchandises entre ces deux villes pouvait s'effectuer au prix de 12 à 14 francs, terme moyen, le tonneau de 1000 kilog. Cet avant-projet ne fut approuvé en principe qu'après avoir été comparé dans ses résultats avec ceux d'un canal projeté de Diest à la Meuse, d'après l'estimation duquel, malgré les suppositions les plus favorables d'exécution et d'alimentation, le coût du transport d'Anvers à Liège, pour un trajet en quatre jours, s'élevait au même prix environ que par le chemin de fer, dont le parcours pouvait avoir lieu en moins de neuf heures.

Les détails que nous avons annexés à ces calculs, tant sur le coût du chemin de fer de la Meuse au Rhin par Eschweiler et Düren, que sur le tonnage qui devait le parcourir, prouvaient de plus que les frais de transport d'Anvers jusqu'à Cologne ne s'élèveraient, droits et halage compris, soit entièrement par chemin de fer, soit partie par la navigation du Démer et du nouveau canal, que de 23 à 27 francs le tonneau.

COMPARAISON GÉNÉRALE DES CANAUX ET DES CHEMINS DE FER.

Indépendamment des motifs ci-dessus de préférence à accorder au mode de communication par chemin de fer pour l'économie des frais de transport et de la promptitude du voyage, nous avons encore à signaler en sa faveur les avantages suivants :

Sur un chemin de fer la communication n'est jamais interrompue, les expéditions se feront à toutes les époques de l'année. Aucun accident imprévu ne peut sensiblement retarder les transports : les réparations n'y entravent jamais le roulage. — Tandis qu'en général sur les canaux de la Belgique, comme sur la Meuse et le Rhin, la navigation est arrêtée pendant deux mois de l'année par les gelées ou sécheresses, curages ou réparations, interruptions qui surviennent souvent dans les moments où le commerce réclame des expéditions immédiates.

Les marchandises transportées sur chemin de fer n'étant exposées à aucun risque d'avarie, n'entraînent point à des frais d'assurance comme les transports par eau.

Dans l'état actuel du commerce, l'accélération et la certitude des arrivages que l'on obtient au moyen d'un chemin de fer est aussi nécessaire que l'économie qu'il apporte en même temps dans les frais : le gain de quelques heures dans la durée des transports est souvent de la plus grande importance, surtout à l'égard d'un port maritime.

Par un chemin de fer, la vitesse des messageries actuelles les mieux servies pour le transport des voyageurs peut, au moins, être doublée sans

danger aucun ; et cette accélération de vitesse doit nécessairement donner la plus grande impulsion au commerce et à l'industrie.

Un canal enlève en général à l'agriculture deux fois plus de terrain que celui nécessaire à l'établissement d'un chemin de fer ; il sépare complètement des propriétés qui devaient rester unies , et oblige les cultivateurs à des détours gênants. Un canal tracé dans les localités montueuses vient déranger plus ou moins les usines existantes , et il les ruine souvent par la prise de leurs eaux : tandis qu'un chemin de fer , sans leur occasionner le moindre sacrifice , vient au contraire améliorer leur situation.

Sous le point de vue stratégique, si l'on admet qu'un canal peut servir quelquefois de ligne de défense, on doit reconnaître qu'un chemin de fer , par les plus grandes facilités qu'il offre pour l'approvisionnement des places , pour le transport rapide des munitions et des troupes elles-mêmes , peut devenir un moyen de résistance plus puissant contre les invasions de l'ennemi.

La durée des travaux pour un canal est toujours plus considérable que pour l'établissement d'un chemin de fer ; et en général, la navigation n'y est ouverte qu'après l'achèvement total des ouvrages. — Un chemin de fer peut être livré à la circulation au fur et à mesure de l'établissement partiel de chacune de ses sections.

L'exécution d'un canal est soumise à des chances hasardeuses ; les sommes à valoir qu'on est obligé d'ajouter à leurs devis se trouvent ordinairement insuffisantes ; les filtrations ne s'arrêtent qu'à la longue ou avec de grandes dépenses ; la fondation des écluses et des autres ouvrages hydrauliques offre toujours beaucoup de difficultés. — Les ouvrages qui constituent un chemin de fer sont généralement de la nature la plus simple et les limites de leur dépense d'exécution peuvent être connues à l'avance.

L'établissement et l'entretien d'une voie à rouage procure à l'industrie des bénéfices de main-d'œuvre plus multipliés, dans la fabrication des fers , des machines à vapeur et des chariots, que la construction et l'entretien d'un canal et de ses embarcations.

Une considération d'une bien grande importance en faveur des chemins de fer, c'est la facilité que ce genre de communication présente en général pour étendre des embranchements nécessaires vers tous les marchés , tous les établissements , et pour ainsi dire vers chaque usine de la contrée qu'il traverse ; avantage qu'un canal ne permet presque jamais d'atteindre.

Les avantages marquants que les chemins de fer offrent aujourd'hui au commerce ont donné lieu en Angleterre , de la part des propriétaires des canaux , à des tentatives réitérées sur la possibilité d'activer la navigation intérieure ; mais tous les essais à ce sujet , soit par un halage plus rapide à l'aide de chevaux , soit par l'application de la vapeur , ont échoué jusqu'à présent : les moyens d'amélioration paraissent épuisés à l'égard des canaux,

tandis que les moteurs sur les chemins de fer obtiennent de jour en jour de nouveaux perfectionnements.

En résumé, l'expérience de l'Angleterre abandonnant ses anciens canaux, multipliant et agrandissant ses ressources industrielles par l'emploi expéditif et peu coûteux de la vapeur sur des chemins de fer; les avantages de ce nouveau mode de transport adopté en France et en Allemagne, doivent déterminer le choix du système de communication à employer pour la jonction du port d'Anvers avec le Rhin, ou de Cologne avec la mer.

§ II.

Discussion générale du tracé le plus avantageux pour le chemin de fer d'Anvers à la Meuse et au Rhin.

Le choix de la direction la plus convenable pour l'établissement d'une communication nouvelle dépend en général des considérations suivantes :

Le tracé plus ou moins direct ;

Les difficultés du terrain ;

Les contrées à traverser industrielles ou incultes ;

Enfin, s'il y a lieu, l'emploi d'un territoire étranger. Ces considérations sont en définitive subordonnées à la condition de rendre les transports le moins coûteux possible.

Un tracé en ligne droite peut n'être pas le plus court chemin entre les points à réunir, si des mouvements de terrain obligent à des montées et à des descentes qu'on pourrait éviter par quelques déviations. Le choix du tracé dépend aussi de la valeur du terrain qu'on traverse : dans une localité donnée, une communication nouvelle doit être assise de préférence sur les propriétés de moindre valeur; mais, lorsqu'il s'agit de communiquer d'une frontière à l'autre d'un État, de traverser une grande étendue de territoire; il importe de bien peser à l'avance par quelle direction la généralité retirera la plus grande somme d'avantages, soit en ouvrant la communication à travers un pays inculte et pauvre, soit en l'établissant par des contrées dont la population, l'agriculture et l'industrie font déjà des progrès.

A cet égard, quoiqu'il soit vrai de dire que des communications faciles deviennent une source de richesses pour un pays, et qu'en conséquence il est utile d'en créer là où manquent les moyens de transport, il est encore plus essentiel d'améliorer d'abord les moyens de communication existants dans les localités déjà florissantes.

Si le tracé d'une route, sous le rapport de la direction et des difficultés du terrain, peut avoir lieu également à travers un pays riche ou pauvre, nous pensons qu'en général la contrée déjà riche mérite la préférence, quand même l'exécution de cette route y serait plus coûteuse; il faut des siècles

et des capitaux immenses pour tirer de la pauvreté un pays peu cultivé et sans exploitations, tandis qu'en améliorant les communications d'un pays déjà florissant, on l'enrichit encore sans faire tort au pays pauvre qui l'avoi-sine et qui profitera indirectement de cette amélioration; plus les grands foyers commerciaux d'un pays se trouvent favorisés, plus la nation reçoit de ces mêmes foyers de stimulants en commerce et en industrie. C'est en protégeant d'abord ses principaux foyers commerciaux que l'Angleterre a su donner aux produits de son industrie le monde entier pour marché.

Les districts de la Belgique les plus féconds en produits minéraux, en usines et fabriques de tout genre, manquent encore de ces communications faciles qui leur permettraient de lutter avec avantage contre la concurrence de l'industrie anglaise; c'est à leur fournir des moyens de transport moins coûteux qu'il faut viser d'abord et avant d'ouvrir des routes nouvelles dans des contrées qui jusqu'à présent n'en éprouvent pas le même besoin.

Quant à l'emprunt d'une partie de territoire étranger, il est inutile de développer ici tous les inconvénients qui y sont attachés; les traités à cet égard sont toujours ou rompus ou exécutés avec mauvaise foi; il est donc absolument nécessaire, lorsqu'il s'agit d'établir une voie de communication demandée à la fois par deux nations, telle que la route d'Anvers à Cologne, de ne point en livrer une partie à la possession d'un tiers jaloux. Les difficultés d'art sont plus aisées à vaincre que les chicanes de la diplomatie.

Partant de ces données générales, nous avons voulu connaître quel tracé le chemin de fer doit suivre, afin de procurer à la Belgique, comme aux provinces rhénanes, la plus grande somme d'avantages dans cette liaison de l'Escaut avec le Rhin.

La direction la plus avantageuse au premier aperçu, la plus courte, la plus facile, la moins coûteuse d'exécution, est celle en faveur de laquelle une réserve spéciale parait avoir été faite dans les bases du traité de séparation de la Belgique et de la Hollande; en effet, le tracé par Sittard, comme nous l'avons vu au § précédent, semble dicté par la nature: en ligne directe d'Anvers à Cologne, il ne rencontre d'autre mouvement de terrain que les extrémités des crêtes de partage à Peer et Bergheim, qui séparent le bassin de la Meuse de celui de l'Escaut et de celui du Rhin.

La longueur développée de ce tracé, par Herenthals, Gheel, Stockem, Sittard et Juliers, est de :

| | |
|---|-----------------|
| Sur le territoire belge. | 101 kilomètres. |
| La traversée du territoire hollandais. | 8 |
| Sur le territoire des provinces rhénanes. | 75 |
| TOTAL. | 184 |

Les achats de terrain seraient sans doute peu coûteux; les pentes et rampes seraient peu sensibles, et les travaux de terrassements très-faciles; mais,

lorsqu'on examine à fond le projet qui en résulte, on y découvre les inconvénients suivants : sur toute son étendue d'Anvers jusqu'à Cologne, dans une zone de plus de quatre lieues de largeur, la population n'atteint pas 70,000 âmes sur le territoire belge, 9,000 sur le territoire hollandais, et 30,000 sur celui des provinces rhénanes.

Sur le territoire belge, Herenthals, Gheel, Beringen, Peer, Brée, Maseyk et Stockem, qui sont les endroits les plus importants à deux lieues de part et d'autre du tracé, n'ont ensemble que 15,000 habitants; Sittard et Kerckraede dans le Limbourg hollandais 3,000; Juliers, Rolduc et Bergheim dans les provinces rhénanes 7,000 habitants.

Sur une grande partie de son étendue, la route ne traverserait que des bruyères et des marécages; l'industrie est presque nulle; les houillères peu importantes de Kerckraede et de Rolduc sont les seules exploitations de mines du voisinage de la route.

Dans cette direction, le mouvement commercial principal serait donc borné aux simples relations d'Anvers et de Cologne; et certes le tonnage de ce commerce est loin de suffire aux frais d'une route de cette étendue: ainsi, tout en reconnaissant que le tracé par Sittard est le plus court, le moins coûteux d'exécution, et faisant même abstraction des inconvénients de la dépendance à laquelle le commerce belge serait soumis sur le territoire hollandais, on reste convaincu que la route par cette direction serait en définitive très-onéreuse par l'élévation des péages que l'on serait obligé de frapper pour en couvrir les dépenses, et qui rendraient nuls les avantages que l'on espère de la nouvelle communication.

A côté de cette contrée peu favorisée de la nature, sans industrie remarquable, à découvert et sans défense sur la frontière, se trouve un pays bien cultivé et riche en productions minérales et manufacturières. En détournant en conséquence par le Brabant, le pays de Liège et les mines d'Eschweiler, la route à construire d'Anvers à Cologne, route qui entrerait de la Belgique dans les provinces rhénanes sans intermédiaire de territoire étranger, on reconnaît immédiatement qu'on peut entièrement l'asseoir, tant en Prusse qu'en Belgique, au milieu d'une agriculture et d'une industrie florissante. Par cette direction, une infinité de foyers commerciaux peuvent être considérablement améliorés, et l'augmentation du mouvement commercial qui en résultera pour la route diminuera considérablement le taux de ses péages.

Cependant tous ces centres de mouvement ne peuvent être atteints à la fois; il est indispensable de faire parmi eux un choix basé sur leur importance relative, afin de restreindre la longueur de la route à des limites convenables: le tracé à choisir sera donc la résultante proportionnelle entre la valeur de ces foyers commerciaux et les travaux à faire pour les réunir dans une même voie de communication.

Suspendons, pour un moment, les considérations d'art relatives à l'économie de la construction, qui d'ailleurs, au sujet d'un chemin de fer, ne

sont jamais aussi impérieuses qu'elles le seraient à l'occasion d'un projet de canal, et fixons les ordonnées du chemin par rapport à la valeur relative des centres d'industrie parsemés entre Anvers et Liège et entre Liège et Cologne. Cette valeur, en tant qu'elle concerne la masse des transports, peut être sensiblement représentée, d'après les données statistiques combinées de la population et de l'industrie, pour chaque localité, par les nombres suivants :

| | |
|---|----|
| Maestricht. | 30 |
| Maeseyk, Stockem. | 5 |
| Liège. | 90 |
| Visé, Daelhem. | 3 |
| Moresnet (mines du pays neutre). | 5 |
| Verviers et la vallée de la Vesdre. | 30 |
| Diest, Aerschot. | 18 |
| Tirlemont. | 15 |
| Turnhout. | 8 |
| Hasselt. | 15 |
| Saint-Trond. | 7 |
| Waremmes, Landen. | 5 |
| Tongres | 5 |
| Louvain. | 30 |
| Namur. | 30 |
| Malines. | 30 |
| Bruxelles. | 65 |
| Lierre. | 15 |
| Rolduc et Kerkraede. | 8 |
| Aix-la-Chapelle. | 30 |
| Eupen. | 15 |
| Julliers. | 7 |
| Eschweiler et Stolberg. | 30 |
| Düren. | 15 |

Ce tableau démontre que le passage de la Meuse ne saurait être plus favorable pour la route projetée qu'à la hauteur de *Liège*, quand même la ville de Maestricht aurait pu rester belge ; le passage par *Liège* est commandé non-seulement par le haut degré d'importance commerciale de cette ville, par une position active et industrielle d'environ 60,000 âmes, par les usines et les manufactures importantes situées dans sa circonscription, dont la population est tout aussi nombreuse ; mais encore par ses exploitations de houille qui n'attendent qu'un moyen de transport économique pour aller alimenter, de concurrence avec les districts charbonniers du Hainaut, les provinces de Brabant et d'Anvers, et fournir à l'exportation de l'Escaut.

Liège possède des usines considérables de fer, de zinc, de métaux de toute espèce ; des fabriques pour la construction des machines et mécaniques ; des fonderies et manufactures d'armes et attirails de guerre de toute espèce qu'elle exporte à l'étranger. *Liège*, située au débouché de l'Ourthe et de la Vesdre, est l'entrepôt des nombreuses usines et manufactures établies dans ces vallées. Elle est favorablement située pour recevoir une nou-

velle communication avec le Luxembourg ; enfin, la route établie à l'amont de Liège est tout à fait à l'abri de l'invasion du côté de la Hollande, et pourra mieux servir au transport des troupes et munitions.

Quant aux revenus des péages de la route, les avantages du passage par Liège leur assurent l'apport total du mouvement commercial de cette ville à l'est et à l'ouest de la Belgique, tant en marchandises et houilles qu'en voyageurs.

Le combustible nécessaire aux machines locomotives se trouvant en abondance dans les environs de Liège et à proximité de la route, rendra nécessairement les frais de transport d'autant moins coûteux.

Après avoir indiqué les principaux avantages à résulter du passage du chemin de fer à la hauteur de Liège, décrivons également les foyers intermédiaires vers Anvers et vers Cologne, qui méritent le plus d'attirer près d'eux le tracé du chemin.

Entre Liège et Anvers, d'après les rapports ci-dessus d'importance commerciale, la ville de *Malines*, particulièrement favorisée sous le rapport de la navigation intérieure vers la mer, la Campine et les Flandres, par leurs fabriques et leur population de 24,000 âmes, sont le point le plus remarquable à cause de leur voisinage de la capitale et des facilités qu'elles offrent pour former vers Bruxelles un embranchement au moyen duquel doublerait le service de la route, qui ne serait plus une simple jonction d'Anvers à la Meuse mais deviendrait en même temps la jonction de la capitale avec Anvers, le pays de Liège et l'Allemagne ; les relations de Bruxelles avec ces pays, surtout en ce qui concerne le mouvement des voyageurs, étant considérables, il en résulterait d'avantageuses et notables réductions dans les divers péages à établir.

En outre, le tracé d'Anvers à Liège par Malines, tracé que la nature du terrain oblige à conduire par *Duffel* et assez proche de *Lierre*, pour enrichir la route des apports de ces deux centres industriels d'une population ensemble de plus de 17,000 âmes, réunit dans la même communication *Louvain*, aujourd'hui entrepôt des productions des pays de Namur et de Luxembourg sur Anvers ; Louvain, dont les brasseries sont si importantes, tant par leurs produits qui s'expédient par toute la Belgique que par les matières premières et le combustible dont elles ont besoin ; dont la population de 25,000 habitants a les relations les plus intimes avec Bruxelles et Anvers ; *Tirlemont*, ville de 8,000 habitants, d'un commerce très-notable en grains et en laines, et marché principal des bestiaux que la Hesbaye fournit pour la consommation de Bruxelles et d'Anvers ; enfin *Wareme* et la *Hesbaye*, pays riches par sa culture, aujourd'hui privés de toute communication, seraient reliés avec leur chef-lieu naturel.

Le tracé d'Anvers à Liège, directement par la ville de *Lierre*, pourrait à la vérité réunir Diest, Saint-Trond et Tongres ; mais dans cette direction la population est moins nombreuse que par la précédente, l'industrie et le

commerce moins actifs ; et, sous le rapport de la défense militaire, la route ne serait pas aussi favorablement située.

Le point le plus important entre Liège et Cologne est sans doute *Aix-la-Chapelle*, dont la population, y compris son faubourg industriel de *Burtscheid*, s'élève à plus de 40,000 habitants, sans compter les milliers d'étrangers qu'y attirent chaque année ses eaux thermales. Mais les accidents multipliés du terrain entre cette ville et la Meuse ne permettent que de choisir entre une direction par Visé, Daelhem et Moresnet, ou par celle qu'offre la vallée de la Vesdre, par Chenée, Verviers, Dolhain et Eupen.

Par la première direction, on relie des endroits d'une population ensemble d'environ 12,000 habitants, quelques fabriques d'étoffes à Daelhem et à Aubel où se tient un marché assez considérable, et on traverse l'exploitation importante de Calamine à la Vieille-Montagne dans le pays neutre. Par la seconde direction, située en entier dans un pays extrêmement manufacturier, dont la population réunie s'élève à plus de 40,000 âmes, on s'approche autant que possible des endroits également importants de Spa, Stavelot et Malmédy.

D'Eupen ou d'Aix-la-Chapelle, à Cologne, le tracé ne saurait être autre que par les mines de *Stolberg* et d'*Eschweiler* et par la ville de *Düren* : les exploitations de houilles que l'on rencontre par cette direction sont les meilleures de la Prusse rhénane ; le défaut de communications convenables qu'elles éprouvent encore aujourd'hui est la seule cause du peu d'extension actuelle de leur emploi ; une population de 6,000 habitants, répandue dans ces deux endroits, et de 5,000 dans la ville de *Düren*, possède un grand nombre de fabriques. Entre *Düren* et Cologne la même direction traverse également les exploitations de lignite de *Kerpen* et de *Frechen*.

La direction du chemin la plus désirable entre l'Escaut et la Meuse, d'après les considérations commerciales, doit donc être conduite par *Malines*, *Louvain*, *Tirlemont*, et le centre des charbonnages de *Liège* ; mais ce tracé, à partir de Louvain, doit traverser de nombreuses collines et des vallées larges et profondes, et il ne débouche sur la Meuse, à Liège, qu'à une hauteur de plus de 100 mètres au-dessus du niveau de la rivière.

Le tracé par Diest, Tongres et Visé, que nous avons adopté dans notre avant-projet, parcourt un terrain moins accidenté, par conséquent plus avantageux sous le rapport de l'économie d'établissement : la hauteur qu'il atteignait à Tongres est moins élevée d'environ 35 mètres que le point de partage du nouveau projet ; mais la longueur développée de ce dernier, relativement au service du transport entre Liège et Anvers, ainsi qu'entre Liège et Bruxelles, n'est, au plus, que de 120 kilomètres ; tandis que, par la direction primitive par Diest et Lixhe ou Visé, cette distance était de 130 kilomètres entre Liège et Anvers, et de 139 entre Liège et Bruxelles.

Le nouveau projet présente encore cet avantage sur le précédent que la disposition des pentes facilitera principalement les transports dans le sens

où ils sont le plus considérables et où ils ont le plus besoin d'être favorisés à cause de la moindre valeur des marchandises.

Le plan incliné que ce nouveau projet oblige à établir sur le versant de la Meuse ne saurait donner lieu à aucune objection sérieuse : les exploitations charbonnières au centre desquelles il est placé ayant été un motif principal du tracé dont il s'agit.

De Liège vers Cologne, les convenances topographiques sont tout à fait d'accord avec celles du mouvement commercial : la vallée de la Vesdre, qui débouche en face de Liège, offre la meilleure voie pour aller atteindre les hauteurs d'Aix-la-Chapelle entre la Meuse et la Roër. — De ce point de partage, que devait également traverser la direction primitive par Visé et Moresnet, le tracé ne rencontre jusqu'au Rhin aucune autre difficulté que la colline qui s'élève entre l'Erft et Cologne, mais qui peut être facilement surmontée par un système quelconque de machines d'allége.

Nous allons décrire maintenant dans ses principaux détails le tracé qu'une étude, que nous osons dire complète, nous engage à proposer pour l'établissement de la route d'Anvers à Cologne dans l'intérêt commun de la Belgique et des provinces rhénanes.

§ III.

Description du tracé proposé.

Le point de départ principal de la route, à *Anvers*, est établi auprès des bâtiments du nouvel entrepôt ; de ce point s'étendraient, tant vers l'intérieur de ces bâtiments que le long des quais des bassins maritimes, les ramifications nécessaires pour opérer directement, avec les *waggon*s de la route, l'emmagasinage et l'embarquement des marchandises, ou la reprise des chargements en retour.

La route traverserait les fortifications de la place, par une coupure dans la courtine adossée à l'entrepôt, pour s'établir sur les glacis, d'où elle vient couper de niveau la chaussée de Turnhout, contre les premières maisons du faubourg de *Borgerhout* qu'elle laisse à sa gauche.

A cet endroit favorablement situé par rapport à la place de Meir, à la Bourse et au quartier le plus commerçant de la ville, seraient les stations de voitures destinées au transport des voyageurs.

De ce point initial, la route se dirige vers le hameau de *Lentz*, traversant au *Vieux-Dieu* la chaussée de Lierre, et passant entre la route de *Con-tich* et les villages de *Mortsel* et de *Hove*.

A *Lentz*, où serait l'origine de la branche de *Lierre*, la route se dirige sur *Malines* par *Duffel*, où elle traverse la Nèthe et le pavé de Malines à Lierre, à l'aval de ce bourg.

La route touche à la ville de *Malines* contre la porte de Diest, et traverse la Dyle à l'amont des moulins.

Entre la Dyle et la chaussée de Malines à Louvain, la route se divise vers Liège et vers Bruxelles.

Le tracé sur Bruxelles traverse, en déblai, la chaussée de Malines à Louvain, et de niveau, les digues du canal de cette ville; se dirige sur Vilvorde par le hameau de *Bleyenbergh*, en traversant deux fois la Senne, et laissant à droite la chaussée et les villages de *Sempst* et d'*Eppeghem*, et à gauche ceux de *Werdt* et de *Houthem*.

De *Vilvorde*, que la route atteint au débouché de la grande rue, où elle coupe de niveau le pavé de Peuthy, elle traverse les plaines de *Montplaisir*, laissant à gauche *Machelen* et *Ever* et à droite la Senne et le canal de Willebroeck.

Arrivé en face du village de *Laeken*, deux directions se présentent pour l'entrée à Bruxelles : la première traverse la Senne et la chaussée au pont de *Laeken*, court parallèlement au canal, jusqu'à la grille de l'Allée-Verte; la seconde, s'appuyant sur le pied du coteau de *Schaerbeek*, entrerait en ville par une nouvelle porte à établir au bas du Jardin botanique : cette seconde direction, qui paraît avantageuse, quant à l'arrivée et au départ des voyageurs, en ce qu'elle débouche mieux vers le centre de la ville, est toutefois moins favorable sous le rapport du transport des marchandises, en ce que l'embranchement qu'il faudrait nécessairement construire entre la nouvelle porte et les bassins du canal, embranchement indispensable, soit pour l'embarquement au canal de Charleroi des marchandises d'Anvers, d'Allemagne et du pays de Liège, destinées au Hainaut, soit pour le débarquement des marchandises en retour ou arrivant directement de la mer à Bruxelles et destinées au pays de Liège, au pays de Namur et à la Prusse rhénane, devrait en conséquence longer un boulevard très-habité et couper la grande route contre la porte d'Anvers à l'endroit où la circulation y est la plus considérable. — Ces motifs nous portent à donner la préférence au tracé latéral du canal, soit qu'on établisse la route sur le terre-plein même de l'Allée-Verte, soit sur les prairies adjacentes.

Le tracé de Malines à Liège se dirige sur Louvain en évitant le coude que fait le canal autour de la commune de *Tildonck*; il traverse les villages de *Muyzen*, de *Hever* et de *Bortmeerbeeck*, et la commune de *Wespelaer* entre le village et le château, contourne l'angle du canal à *Wechmael*, traverse le Dyle et la chaussée d'Aerschot, près du pont de Put-Capelle, et arrive à *Louvain* à la porte de Diest, au niveau de la chaussée de Saint-Joris-Winghe.

De ce point, la route, longeant le boulevard, passe en déblai sous la chaussée de Tirlemont, entre dans le vallon du *Parc* en amont de l'abbaye de ce nom, remonte ce vallon jusqu'à *Lovenjoul*, laissant *Corbeek-Loo* à sa gauche.

Elle coupe en grand déblai le seuil de partage de Bautersem, aux environs

de la ferme du Grand-Saint-Esprit; et entre dans la vallée de la Velp, qu'elle traverse entre les villages de *Bautersem* et de *Vertrich*.

Elle se dirige par *Cumptich*, qu'elle laisse à sa gauche, sur le village de *Bost*, en traversant la rivière d'Hougaerde entre *Overlaer* et *Tirlemont*.

De ce point, elle se dirige vers Landen, traverse en grand remblai la Geete entre *Esemael* et *Neer-Heylissem*; laisse les villages de *Laer* et *Neerwinden* à gauche, *Overwinden* à droite, et contourne *Landen* en amont.

Elle se dirige sur Waremmes, laissant *Niel* et *Corswaersm* à gauche, *Rosoux* et *Beloz* à droite; traverse le Jaar entre les moulins de *Waremmes* et de *Longchamp*; passe à droite de *Bleret* et de *Remicourt*; traverse la chaussée romaine allant de Tongres à Huy, près des tombes de *Nouvelle*; et se dirige par *Fexhe*, *Voroux* et *Bierset*, vers le plateau des houillères de Liège.

Arrivé à la hauteur d'Ans et de Montegnée, la route descend dans la vallée de la Meuse à l'extrémité du quai d'*Avroy*, près du *Val-Benoît*, par deux plans inclinés, dont le palier intermédiaire s'étend depuis la caserne *Saint-Laurent*, où les stations d'arrivages de la ville haute sont établies, jusqu'aux houillères de *Lahaye*.

Du pied du plan incliné qui traverse en remblai la chaussée de Liège à Namur, et où sont établies les stations d'arrivage de la ville basse, la route se dirige par *Angleur* sur *Chenée*, au point d'embranchement des deux chaussées de Spa et de Verviers. Elle entre dans la vallée de la Vesdre, se maintenant sur la rive gauche jusqu'à l'usine d'*Hauster*, où elle prend la rive droite jusqu'au-delà de *Chaudfontaine*; elle y traverse la rivière et la chaussée en amont des moulins.

Elle passe en galerie sous les rochers avancés de *Ninane*; passe trois fois la Vesdre jusqu'à *Prayon*, laissant à gauche la chaussée qu'elle traverse à la sortie du village; et, longeant le pied de la montagne jusqu'à *Basse-Fraipont*, en passant en galerie sous la pointe de Forêt, vient croiser de nouveau, près du pont de *Haute-Fraipont*, la chaussée qu'elle suit à peu près parallèlement jusqu'en deçà du pont à l'amont de *Nassonvaux*.

A Nassonvaux, elle passe deux fois la Vesdre et une fois vis-à-vis de *Gihanster*, côtoie sur la rive gauche la montagne d'*Halinsart* jusqu'à *Goffontaine*, passe deux fois la rivière pour regagner le pied des montagnes de la rive gauche jusqu'au-delà de l'embouchure de la Soquinry, où elle traverse en galerie une saillie avancée de la montagne.

Elle traverse la rivière de Theux à son embouchure, et la chaussée de Spa contre le pont de *Pepinster*, traverse deux fois la Vesdre au hameau de *la Raye*, et se dirige vers *Hodimont* et *Verviers*, en traversant la place d'*Enival* et la pointe de *Lambermont*.

Après avoir indiqué la direction du tronc principal de la route, il nous reste à en décrire les branches qui rendront le mouvement commercial encore plus animé; nous les diviserons en deux classes: la première comprenant

les embranchements de peu d'étendue, indispensables pour relier efficacement la ville de *Lierre* et les ports de *Malines* et de *Liège*, foyers commerciaux en faveur desquels a été combiné le tracé général, et qui doivent, en conséquence, faire partie intégrante de la route; la seconde classe, comprenant les branches secondaires que les villes plus éloignées réclameront pour jouir, au moyen d'une dépense peu considérable, d'une nouvelle communication plus avantageuse ouverte avec la capitale et les principaux points commerciaux du pays.

Quant aux jonctions particulières d'usines ou d'exploitations adjacentes à la nouvelle route, le nombre infini de cette espèce d'embranchements, dont on prévoit la naissance, empêche tout développement spécial qui serait d'ailleurs ici superflu à leur égard; seulement, l'accès dont les charbonnages du nord et du midi de *Liège* auront besoin vers la route principale, pouvant être obtenu avec plus d'économie pour les divers intéressés par un ensemble bien combiné de voies communes à plusieurs exploitations à la fois, a été un des sujets de notre étude; et nous aurons soin, dans le cours de ce Mémoire, d'indiquer les mesures qui doivent en assurer le succès.

L'embranchement de *Lierre*, dont l'origine sera au débouché de la rue de *Malines* avec une jonction vers le rivage de la *Nèthe*, se reliera par un alignement droit à la route principale près du hameau de *Lentz*, de manière à faciliter également les transports de *Lierre* vers *Anvers* et vers *Bruxelles*.

Des considérations d'art, autant que l'intérêt des transports sur la ligne principale, ont dicté le tracé général par l'amont plutôt que par l'aval de *Malines*; mais l'intérêt particulier de cette ville, dont la position sur la *Dyle* fluviale est si avantageuse pour les relations de *Malines* avec les *Flandres*, relations qui deviendront considérables par suite de la construction du chemin de fer, oblige impérieusement à établir au nord de la ville une branche spéciale dirigée vers son port d'aval qui peut recevoir des bâtiments de mer d'un tirant d'eau de trois mètres.

§ IV.

Des vrais principes d'économie et de convenance dans la constitution des ouvrages.

Le tracé qui vient d'être décrit est celui que commandent les raisons d'importance commerciale: ce tracé, qui reliera les principaux foyers d'industrie de la Belgique, exige de grandes dépenses d'exécution; mais les sommes nécessaires sont toutefois en proportion directe avec le service de la route projetée, et nous pensons d'ailleurs que c'est moins par le choix d'un tracé plus économique que par un système bien entendu dans les dimensions et la convenance des ouvrages que le bon marché d'une construction quelconque doit être obtenu.

Le tracé de la route dans toute son étendue suivra un alignement continu,

qui, tout en se ployant pour éviter les obstacles du terrain et ménager religieusement les propriétés bâties ou d'une grande valeur réelle, ne formera cependant nulle part de coude apparent, excepté dans la Vallée de la Vesdre, dont les brusques sinuosités ont nécessité à quelques endroits des rayons de courbure de 300 mètres; les autres raccordements ont tous plusieurs mille mètres de rayon.

L'expérience ayant prouvé que le halage sur les chemins de fer pouvait avoir lieu sans augmentation de frais ou perte de temps sensibles sur des rampes de 3 à 4 millimètres par mètre; et que cette inclinaison devenait même favorable dans les parties de routes où la masse des transports à la descente surpasse celle des transports à la remonte, nous n'avons point balancé à l'adopter partout où elle nous offrait le moyen de raccourcir le développement du chemin, ou de diminuer les travaux de terrassements: cette inclinaison, d'ailleurs indispensable pour s'élever du niveau des plaines de Louvain à celui du plateau des houillères de Liège, ne saurait être un sujet d'inquiétude à l'égard de la marche des machines locomotives que pour ceux qui ne connaissent point le profil des nouvelles routes à ornières d'Angleterre et les locomotives d'aujourd'hui. Nous aurons soin, dans un article spécial, de donner tous les éclaircissements nécessaires sur l'influence des pentes et des rampes par rapport aux différents moteurs. Dans certaines parties de la route que nous aurions pu rendre d'un niveau parfait avec un surcroît de dépense, nous avons cependant préféré laisser suivre aux ornières les ondulations générales du terrain, lorsqu'elles n'occasionnaient que des pentes ou contre-pentes de moins d'un millième, attendu que cette faible inclinaison peut réellement être considérée comme un niveau parfait.

Le nombre de voies de rouages est nécessairement subordonné à la masse du mouvement commercial. Au premier aperçu, un chemin à ornières dans lesquelles les roues des chariots sont guidées et pour ainsi dire engrenées semble exiger plusieurs voies parallèles distinctes: on ne peut comprendre autrement la possibilité du croisement des convois; on voudrait une voie pour les voitures qui marchent dans un sens, et une voie pour celles qui viennent en sens contraire.

Il nous semble utile de rappeler à cet égard qu'on distingue en Angleterre quatre classes de chemins de fer:

La première, destinée à un roulage annuel de 500,000 à 1,000,000 tonnes, moitié dans un sens, moitié dans l'autre, a en général deux voies d'ornières, l'une consacrée aux transports dans un sens et l'autre aux retours. Les ornières, devant recevoir des waggons ou chariots d'une grande capacité et du port de 3 à 3 1/2 tonnes en chargement, sont du plus fort échantillon.

La seconde classe, destinée à un roulage moins considérable, d'environ 2 à 300,000 tonnes dans un seul sens, ou de 4 à 500,000 tonnes, moitié dans un sens et moitié dans l'autre, n'a généralement qu'une seule

voie, munie de gares d'évitement ménagées de distance en distance pour les rencontres des convois, suivant l'exigence du mouvement commercial ; les chariots et les ornières sont ordinairement de même dimension que dans les chemins de première classe.

La troisième classe comprend les embranchements de peu d'étendue entre un chemin de première ou de deuxième classe et une ville, un centre d'exploitations, ou le port d'embarquement d'un canal ou d'une rivière. Ces chemins n'ont jamais qu'une simple voie, et leurs ornières, quoique destinées à recevoir les waggons de la route principale, sont généralement plus légères d'échantillon, proportionnellement à l'importance du tonnage.

La quatrième classe comprend les chemins de fer isolés partant d'une exploitation ou d'une usine vers un canal, une rivière ou un entrepôt. On les distingue de ceux de la 3^e classe en ce que, ne devant point se relier à des chemins d'une plus haute importance, leurs chariots sont de moindre capacité ; la largeur de la voie, le calibre des ornières, sont réduits en conséquence aux moindres dimensions. On comprend aussi dans cette classe les chemins employés dans l'intérieur des mines et ceux destinés au transport des matériaux pendant l'exécution des grands travaux.

La route de Manchester à Liverpool reçoit quelquefois dans un seul jour les convois nécessaires à un transport de plus de 4,000 voyageurs et de plus de 1,000 tonneaux de marchandises. Cette route, sur laquelle cinq embranchements viennent aboutir, est à double voie. La route de Darlington, principalement destinée au transport des houilles d'Aukland vers le port de Stockton, dont le tonnage s'élevait annuellement à plus de 120,000 tonneaux dans un sens seulement (ce qui double le nombre des convois, les retours ayant toujours lieu à vide), et sur laquelle cependant se transportait plus de 20,000 voyageurs, a été ouverte avec une seule voie, laquelle suffit pendant six années à un tonnage toujours croissant ; et ce n'est que depuis 1831 que, le mouvement commercial ayant enfin dépassé toutes les prévisions, une seconde voie a été établie. On sait de plus que sur cette route les trois genres de moteurs sont simultanément en usage ; chevaux, machines locomotives et plans automoteurs, sans donner lieu au moindre inconvénient.

Nous pourrions citer de nombreux exemples de routes en fer à simple voie qui satisfont, sans aucun encombre, au transport d'un tonnage aussi considérable que celui à espérer sur la route d'Anvers à Cologne ; mais nous pensons qu'il suffit de remarquer que le mouvement commercial de chaque section (suivant le tableau détaillé que nous donnerons ci-après, à l'occasion des calculs sur les revenus présumés de la route) ne s'élèvera pas, pendant la première période d'exploitation, dans le sens où le transport sera le plus considérable, à plus de, savoir :

| | Tonneaux DE MARCHANDISES. | Voyageurs. |
|----------------------------------|------------------------------|------------|
| Entre Anvers et Malines. | 175,000 | 50,000 |
| — Malines et Bruxelles. | 30,000 | 70,000 |
| — Malines et Louvain. | 160,000 | 35,000 |
| — Louvain et Tirlemont. | 170,000 | 30,000 |
| — Tirlemont et Waremme. | 170,000 | 20,000 |
| — Waremme et Liège. | 180,000 | 10,000 |
| — Liège et Verviers. | 70,000 | 15,000 |

Ce qui fait pour la section la plus fréquentée un transport moyen journalier de 580 tonneaux de marchandises, et de 140 voyageurs dans chaque sens.

Pour asseoir nos calculs sur une base large et incontestable, nous supposons qu'il faille fournir en dix heures à un transport éventuel deux fois plus considérable, dans chaque sens, pour les marchandises, et trois fois plus pour les voyageurs.— Voyons quel serait, dans cette hypothèse, le nombre de rencontres probables de convois? Nous supposons de plus que les convois, qui parcourront le chemin avec une vitesse de 12 à 18 kilomètres à l'heure, ne chargeront que 40 tonneaux de marchandises, au lieu de 75 tonneaux comme sur la route de Darlington; nous aurons à ce taux 30 convois de marchandises et 6 convois de voyageurs par jour dans chaque sens sur la section la plus fréquentée: or, pour peu que l'on admette que les convois partent en même temps ou se suivent de près, comme cela a lieu en effet, sur toutes espèces de routes, on sera convaincu que les croisements de voitures ne peuvent avoir lieu que de demi-heure en demi-heure, c'est-à-dire après un parcours de 6 à 9 kilomètres, et l'on conçoit qu'avec des gares d'évitement espacées de 450 mètres environ, il ne peut résulter d'autre inconvénient que le retard insignifiant de quelques minutes pour le convoi qui a dû se garer.

Si on calcule la probabilité des rencontres d'après le mouvement réel, on trouvera que, dans un trajet ordinaire d'Anvers à Liège, on ne croisera au plus que 6 à 8 convois isolés, et 12 à 14 au plus, pendant tout un voyage d'Anvers à Cologne, quand la totalité des transports marche seulement de jour; et que cette chance de rencontres sera encore de beaucoup diminuée par suite des transports qui auront lieu pendant la nuit (1). En outre,

(1) A l'égard de ces transports pendant la nuit, transports auxquels l'économie des chariots et des machines locomotives invite, et au moyen desquels on peut, dans les moments de presse ou de fluctuation, doubler immédiatement le mouvement commercial sur une route, nous pouvons assurer, d'après l'expérience du chemin de fer de Darlington, qu'ils s'effectuent sans aucune espèce de danger. Entre Auckland et Stockton, depuis le mois d'avril jusqu'à la fin de septembre, le roulage continue sans cesse, DE NUIT COMME DE JOUR.

comme diminution de chances de retard dans les rencontres, on doit observer que les machines locomotives étant obligées, après chaque heure de course environ, de se rendre aux stations d'eau et d'y faire une pause de 4 à 5 minutes pour s'approvisionner, la voie principale, pendant cet intervalle reste libre pour les autres convois.

Après avoir prouvé qu'une simple voie suffit et qu'elle ne donnera lieu à aucun inconvénient, il y aurait inconséquence manifeste à proposer une double voie occasionnant des dépenses inutiles et considérables, et par suite une augmentation de péage qui paralyserait la concurrence de la route projetée comparée à la navigation du Bas-Rhin, à celle de la Meuse inférieure, et des canaux qui parcourent en partie la même ligne.

Nous proposons donc l'établissement actuel de la route en fer d'Anvers et Bruxelles à la Meuse et au Rhin, sur une seule voie, avec des gares d'évitement espacées en général de 450 mètres : mais, attendu que l'économie même qui en résulte sera, proportionnellement à la réduction des péages, une cause d'augmentation de circulation sur la route, telle qu'un jour une deuxième voie soit jugée indispensable, nous proposons en même temps l'achat immédiat de tout le terrain nécessaire pour l'établissement de cette seconde voie ; d'abord parce qu'elle n'augmente la largeur des emprises que d'une très-faible quantité dont la valeur actuelle est connue, et parce que plus tard cette addition de terrain deviendrait extrêmement coûteuse par la plus value même que la route aura donnée aux propriétés avoisinantes.

Pendant longtemps les ingénieurs anglais adoptèrent, pour les chemins de fer les plus importants, une largeur de voie qui ne dépassait point 4 pieds (1^m. 22); et, pour les chemins isolés, une largeur proportionnellement moindre suivant le tonnage. Lors de l'exécution de la route de Darlington, la connaissance du mouvement commercial considérable auquel elle était destinée fit porter cette largeur à 4 pieds 6 pouces (1^m. 37). Cette augmentation ayant été reconnue très-avantageuse, les constructeurs de la route de Liverpool y trouvèrent un motif pour établir la voie de cette route à 4 pieds 10 1/2 pouces (1^m. 50); mais les perfectionnements nouvellement apportés dans la structure des waggons rendant inutile aujourd'hui cet excédant supplémentaire de largeur, d'ailleurs moins favorable à l'action du tirage, nous avons pensé qu'il n'y avait aucune raison à suivre l'exemple unique qu'offrait, à cet égard, la route de Liverpool, et nous proposons en conséquence, pour la route d'Anvers à Cologne, l'adoption d'une largeur de voie de 1^m. 40, comme se rapprochant le plus des principes de construction de la route de Darlington, qui sert encore aujourd'hui de modèle aux routes nouvelles de Glasgow, d'Edinburgh, de Selby, etc.

Nous n'entrerons point dans de longs détails sur les motifs de préférence pour l'emploi du fer malléable au lieu de fonte dans la confection des rails ou ornières. L'adoption générale des rails étirés, dans les nouvelles routes construites ou projetées depuis sept à huit ans, et même dans les répara-

tions d'anciennes routes, sont une preuve suffisante des avantages résultant de l'emploi d'ornières en fer malléable ; mais nous croyons indispensable de donner quelques éclaircissements sur le choix de leur forme et de leur échantillon, comme ayant une influence majeure dans l'article des dépenses. A l'égard de la force des rails, les calculs de la théorie restant en défaut, nous consulterons l'expérience consommée des ingénieurs anglais. On sait que la force des rails doit être en rapport avec les poids à supporter ; poids dont le maximum est celui des machines locomotives toujours plus pesantes, par paire de roues, que les chariots qu'elles font mouvoir. Les plus puissantes de ces machines pèsent environ quatre tonneaux par paire de roues ; et les ingénieurs anglais qui faisaient fabriquer des rails de 28 livres par yard courant, en 1826, lorsque le prix des fers était d'un tiers plus élevé qu'à l'époque actuelle, trouvent aujourd'hui de l'avantage à augmenter le poids de ces rails en raison de l'abaissement du prix du fer.

Des rails de 28 livres par yard courant, distance des supports, peuvent soutenir l'effort des locomotives dont nous venons de parler ; mais leur entretien, pour des routes de première classe fréquentées par lesdites machines, devient coûteux. Cet entretien diminue sans doute quand on augmente le poids des ornières ; mais l'intérêt du capital employé oblige, par contre, à limiter l'échantillon dans un certain rapport.

Les rails de Liverpool, généralement de 35 livres, se remplacent en ce moment, dans les réparations, par des 45 livres. Nous avons établi nos devis pour ornières de 17 kilogrammes le mètre, équivalant environ à 35 livres le yard courant, et proportionnellement plus ou moins, suivant l'importance relative du roulage ; ce poids est toutefois subordonné à la forme du rail.

A l'égard de la forme des ornières, nous proposons le modèle à renfort ondulé plutôt que celui à renfort parallèle : ce dernier, d'une fabrication plus facile, offrant moins de solidité que l'autre, à égalité de poids. Les rails sub-ondulés que l'ingénieur Stephenson a employés à Darlington et à Liverpool seraient probablement les seuls en usage aujourd'hui en Angleterre et en Écosse, si le privilège d'une patente n'y augmentait le prix de ces rails en faveur de l'inventeur.

Témoins des avantages que présente la structure des chariots actuellement adoptée sur les chemins d'Angleterre, et persuadés qu'on trouvera leur emploi également convenable pour le service de la route d'Anvers à Cologne, nous avons donné aux gares d'évitement le même développement que celui donné à Darlington et à Liverpool, c'est-à-dire qui permette de loger, à au moins 1^m. 40 en dehors de la voie principale, un convoi de chariots de la plus grande longueur, 115 mètres, non compris des courbes d'entrées de 20 mètres de part et d'autre.

Nous ne croyons pas devoir détailler ici le système du mécanisme des changements de voie ; celui que nous proposons se rapporte tout à fait à

ceux en usage à Darlington, lesquels réunissent l'économie de la construction à la facilité du halage.

Les mouvements de terre considérables que nécessite, dans quelques localités montagneuses, l'établissement de la route, par suite des pentes voulues pour un transport facile, ont été étudiés avec tout le soin nécessaire. Nous avons combiné nos devis de terrassement de manière à assurer, quelle que soit la nature du terrain, des francs-bords convenables à la route, tout en réservant pour l'exécution les moyens d'économie que cette nature de terrain pourra offrir. C'est ainsi que dans quelques parties où nous avons projeté des galeries souterraines, le creusement à ciel ouvert ne serait abandonné que lorsque le prix du déblai et l'entretien des talus surpasseraient la valeur du mètre courant de galerie.

Les banquettes d'accotement en dehors des ornières ont la largeur suffisante pour prévenir les effets des éboulements en déblai ou des excavations en remblai. Dans les endroits où le niveau de la route est à peu près celui du terrain naturel, la largeur de ces banquettes est réduite généralement à 1 mètre 10 centimètres. Les fossés d'assèchement de la route, ou de détournement de ruisseaux, les haies, murs ou fossés de défense, ont été calculés suivant les besoins ou l'importance des localités traversées.

Sur une ligne aussi étendue que celle de la nouvelle route d'Anvers et Bruxelles à Liège et à Cologne, les ouvrages d'art sont nombreux; mais aucun toutefois ne présente de difficultés réelles et ne peut donner lieu à des dépenses imprévues extraordinaires, si ce n'est le pont de la Meuse, et ceux de l'Ourthe, de la Roër et de l'Erft. Nous ne proposons point pour la construction de ces grands ponts le système de suspension sur chaînes, tout avantageux qu'il soit en général en économie et en élégance lorsqu'il s'agit de porter une route ordinaire au-dessus d'une large rivière; les ponts de cette espèce sont trop flexibles pour être employés dans les chemins de fer. A l'égard des ponts à construire sur la Meuse et sur l'Ourthe, nous croyons devoir faire observer que leur situation favorable entre des rivages très-habités et privés aujourd'hui de communications convenables doit rendre désirable qu'ils soient en même temps appropriés au passage ordinaire du public. A cet effet nous avons réglé la largeur des piles de manière à permettre avec toute sécurité l'admission des piétons à côté de la voie à rouage.

Les autres ponts, aqueducs ou ponceaux, sont de trop peu d'importance pour devenir ici l'objet d'une discussion. Nous devons seulement faire remarquer que dans nos devis nous avons calculé la largeur des ponts à l'égard de la route en fer, de manière à recevoir deux voies, et que nous avons réglé l'ouverture transversale desdits ponts suivant les exigences des cours d'eau ou des chemins auxquels ils doivent livrer passage; quant aux ponts destinés à faire passer des communications existantes au-dessus de la route en fer, nous avons calculé leur dépense pour une hauteur suffisante à la circulation des machines locomotives.

Dans l'établissement des souterrains, nous proposons d'en restreindre l'ouverture au placement d'une simple voie : l'économie qui en résulte est notable et ne peut donner lieu à aucun inconvénient ; d'ailleurs, si plus tard une augmentation excessive de commerce réclamait un double passage, un élargissement pourrait être opéré sans faux frais.

Le système proposé pour la descente du plateau de Liège dans la vallée de la Meuse n'a été arrêté qu'après avoir étudié en Angleterre les plans inclinés reconnus les plus avantageux, et qu'après avoir recueilli l'avis des ingénieurs les plus distingués de ce pays. Nous indiquerons dans un article spécial les calculs relatifs à ce sujet; nous ferons seulement remarquer que les dépenses d'établissement du plan incliné que nous proposons auraient pu être moindres, si la sûreté et la facilité des transports ne nous eussent engagés à choisir les pentes et les directions les plus convenables pour ce genre d'ouvrage.

Nous nous sommes attachés, dans nos projets d'ouvrages d'art, aux véritables principes de convenance et d'économie; les matériaux que les localités offrent le plus abondamment sont préférés pour chaque localité, et leurs qualités déterminent les dimensions particulières des ouvrages. Quant à l'apparence extérieure des constructions, nous croyons les conditions architectoniques remplies lorsque à la solidité se joint l'avantage d'une forme simple et régulière.

Nous avons eu soin de comprendre dans nos devis la construction des bureaux de recette, maisons de garde, de pontonniers et de cantonniers; réservoirs d'eau pour les machines locomotives; ponts à peser, etc.; enfin de toutes les dépendances ordinaires nécessaires pour assurer et faciliter l'entretien de la route, la marche des transports et la perception des péages.

S V.

Évaluation des dépenses.

Nous avons partagé en deux chapitres les devis estimatifs de la route en fer : dans le premier sont comptées toutes les dépenses de premier établissement pour la route proprement dite et ses dépendances inhérentes, dépenses calculées séparément pour chaque section de route et résumées dans un tableau général par nature d'ouvrages; le second chapitre renferme les calculs des dépenses annuelles d'entretien et d'administration des travaux.

Nous avons cru inutile d'appuyer ces devis par des sous-détails minutieux sur chaque nature d'ouvrages; nous avons pensé que les personnes appelées à vérifier les données de ce Mémoire, appréciant et les exigences de la construction d'une route en fer et les ressources que les localités présentent pour son établissement, n'auront pas besoin de ces éléments pour reconnaître la justesse de nos calculs.

DEVIS.

CHAPITRE PREMIER.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

SECTION D'ANVERS A MALINES.

Les terrains à acquérir consistent : en 7 hectares de jardins, 10 de prairie et 14 de terre labourable, nécessaires à l'établissement du corps de la route et de ses dépendances; et en 5 hectares de terre labourable et 1 de prés, pour emprunt ou dépôt de terrassements. Le montant total de l'estimation pour l'achat de ces 37 hectares s'élève, y compris indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de. . . fr. 280,000

Frais d'expertise, de levée de plans, d'acquisition, enregistrement, transcriptions, actes. 22,400

Total. fr. 302,400

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la route et de ses dépendances, le redressement des chemins et ruisseaux, abords de ponts, etc., consistent en 67,000 mètres cubes de déblais à employer en remblai dans la route, et 93,000 m³ à déposer sur berge ou à emprunter au-delà des francs-bords. Le montant total de l'estimation de ces 160,000 m³ de déblais, s'élève, y compris les dépenses du matériel des transports, outils, ponts de service, etc., frais de tracé et de conduite des travaux, à la somme de fr. 81,400

L'estimation des ouvrages d'art, tels que ponts et murs de soutènement pour la traversée des fortifications d'Anvers, nouvelle porte à construire dans la courtine, pont-tournant sur la Nèthe, à Duffel, ponts sur le canal d'Heren-thals et sur le Nieuwe-Vliet, 12 ponceaux, ponts sous deux chemins communaux, ouvrages pour la traversée de 5 chaussées pavées et de 38 chemins, petits aqueducs et rigoles de décharge, s'élève au montant total de. fr. 180,000

L'estimation de la voie à rouage, sur une longueur totale de 35,200 mètres, savoir : 24,200 mètres pour la voie principale, 3,600 mètres au pour-

tour des bassins maritimes, et 1,400 pour stations aux abords d'Anvers, 6,000 mètres pour le développement des 40 gares d'évitement, compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dés, coussinets, ornières, mouvements des entrées de croisade, etc., s'élève au montant de. fr. 932,700

L'estimation des *constructions et dépendances* de la route, savoir : grand bâtiment et bureaux pour l'exploitation à Anvers, une maison de pontonnier à Duffel, 12 loges de gardes ou cantonniers, un pont à peser, un réservoir pour l'alimentation des locomotives, barrières doubles pour la traversée des grandes routes, bornes milliaires, 30 plates-formes tournantes, s'élève au montant total de. fr. 72,500

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les *frais*, en conséquence, pour *administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, s'élèveront à la somme de. fr. 23,500

EMBRANCHEMENT DE LIERRE.

Les *terrains à acquérir* consistent : en 2 hectares de prairie, 3 de terre labourable et 1 de jardins; le montant total de l'estimation pour achat, s'élève, y compris les indemnités, à. fr. 32,000

Frais d'expertise, plans, actes, etc., etc. 2,560

Total. . . fr. 34,560

Les *travaux de terrassement* consistent en 8,900 mètres cubes de terre ordinaire à déblayer et à employer dans la route. Le montant de l'estimation, y compris les faux frais, etc., s'élève à. fr. 6,090

L'estimation des *ouvrages d'art* consistant en 5 ponceaux et divers petits aqueducs ou rigoles de décharge, ouvrages pour les abords de la ville de Lierre et la traversée de sept chemins, s'élève au montant total de. fr. 12,000

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 7,000 mètres, savoir : 5,200 pour la voie principale, 600 mètres pour stations, 1,200 pour les gares, s'élève au montant de. fr. 185,500

L'estimation des *dépendances* du chemin, savoir : une maison de péage, deux loges de gardes, barrières, réservoir d'eau, bornes milliaires, trois plates-formes tournantes, s'élève à. fr. 18,100

Les *frais d'administration et de conduite* des ouvrages s'élèveront à la somme de. fr. 4,000

SECTION DE MALINES A BRUXELLES.

Les terrains à acquérir consistent : en 4 hectares de jardins ou bosquets, 14 de prairie et 12 de terre labourable, nécessaires à l'établissement du corps de la route et de ses dépendances, et en 7 hectares de prairie pour emprunt de remblais. Le montant total de l'estimation pour l'achat de ces terrains s'élève, y compris les indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de. fr. 244,000

Frais d'expertise, de levée de plans, acquisitions, enregistrement, etc., etc. 19,520

Total. fr. 263,520

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la route et de ses dépendances, redressements, abords, etc., consistent en 81,000 mètres cubes de remblais, provenant de déblais de la route, et en 105,000 mètres cubes de remblais, provenant d'emprunts à faire au-delà des francs-bords. L'estimation s'élève, y compris les faux frais, à la somme totale de. fr. 94,600

L'estimation des ouvrages d'art, tels que pont-tournant sur le canal de Louvain, 3 ponts sur la Senne, 11 ponceaux et aqueducs, rigoles d'écoulement, ouvrages aux abords de Bruxelles et pour la traversée de 5 chaussées et de 20 chemins, s'élève à la somme totale de. fr. 125,800

L'estimation de la voie à rouage sur une longueur totale de 28,700 mètres, savoir : 21,700 mètres pour la voie principale, 5,500 pour développement des 37 gares, 1,000 pour stations aux abords de Bruxelles, et 500 mètres pour la courbe de raccordement vers Liège, compris des coussinets, ornieres, croisades, etc., s'élève au montant de. fr. 763,700

L'estimation des dépendances de la route, savoir : grand bâtiment et bureaux pour l'exploitation à Bruxelles, maison de pontonnier à Malines, 12 loges de gardes ou cantonniers, 2 réservoirs d'eau, 1 pont à peser, 10 plates-formes tournantes, bornes milliaires, barrières à la traversée des routes et grands chemins, s'élève à. fr. 65,300

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les frais d'administration, direction, conduite et surveillance des travaux s'élèveront à la somme de. fr. 18,500

SECTION DE MALINES A LOUVAIN.

Les terrains à acquérir consistent : en 9 hectares de prairie, 23 de terre labourable, 1 de jardins et 1 de bois, nécessaires à l'établissement de la

route et ses dépendances, et en 2 hectares de prés pour emprunt de remblais. Le montant total de l'estimation pour l'achat de ces terrains s'élève, y compris les indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de. fr. 196,500

Frais d'expertise, de plans, d'acquisition, actes, etc. 15,720

Total fr. 212,220

Les *travaux de terrassement* consistent : en 184,000 mètres cubes de remblais, provenant de déblais de la route, et 30,000 m³ de remblais provenant d'emprunt. Le montant de l'estimation de ces 214,000 m³ s'élève, y compris dépenses de matériel, faux frais, etc., à la somme de fr. 151,030

L'estimation des *ouvrages d'art*, tels que ponts sur la Dyle à Malines et à Louvain, 11 ponceaux ou aqueducs, rigoles, etc., ouvrages aux abords de la ville de Malines, 3 traversées de routes et 45 de chemins communaux, s'élève au montant de. fr. 91,500

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 33,000 mètres, savoir : 23,900 mètres de voie principale, 6,000 mètres pour développement des 40 gares, 3,100 aux abords de la ville de Malines, s'élève au montant total de. fr. 875,500

L'estimation des *dépendances*, savoir : une maison de péage, une maison de pontonnier à Malines, 12 loges de gardes, 2 réservoirs, 1 pont à peser, 8 plates-formes, barrières, bornes milliaires, s'élève au montant de. fr. 56,300

La durée des travaux étant d'environ un an et demi, les frais en conséquence pour *administration, direction, conduite et surveillance*, s'élèveront à. fr. 22,750

SECTION DE LOUVAIN A TIRLEMONT.

Les *terrains à acquérir* consistent : en 44 hectares de terre labourable, 4 de prés et 1 de bois, nécessaires à l'établissement du corps de la route et de ses dépendances, et en 15 hectares de terre labourable et 3 de prairie pour dépôt ou emprunt de terrassement. Le montant total de l'estimation de ces 67 hectares s'élève, y compris les indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de. fr. 285,000

Frais d'expertise, levée de plans, d'acquisition, enregistrement, transcriptions, actes, à. 22,800

Total. fr. 307,800

Les *travaux de terrassement* consistent : en 522,000 m³ de terre à déblayer et à employer en remblai dans la route, et de 350,000 m³ de terre

à déposer sur berge. Le montant total de l'estimation de ces 872,000 m³ s'élève, y compris dépenses de matériel, outils, ponts de service, etc., frais de tracé et de conduite, à la somme de. fr. 563,200

L'estimation des *ouvrages d'art*, consistant en un souterrain de 500 mètres de longueur à Boutersem, et un de 600 mètres à Cumptich, un pont sur la Velp, et 5 ponceaux sous les grands remblais, 6 aqueducs, un passage sous la chaussée de Louvain à Tirlemont et deux sous des chemins communaux, ouvrages aux abords de Louvain, traversées de 3 chaussées et de 30 chemins, s'élève au montant de. fr. 732,000

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 24,000 mètres, savoir : 18,000 mètres de voie principale, 4,500 mètres pour les 30 gares, 1,500 mètres aux abords de Louvain, s'élève au montant de. fr. 637,000

L'estimation des *dépendances*, consistant en 9 loges de gardes, une maison de péage, un pont à peser, 6 plates-formes, 1 réservoir, bornes et barrières, s'élève à. fr. 41,300

La durée de l'exécution étant d'environ trois années, les frais en conséquence pour l'*administration, conduite et surveillance* de ouvrages, s'élèveront à. fr. 72,000

SECTION DE TIRLEMONT A WAREMME.

Les *terrains à acquérir* consistent : en 65 hectares de terre labourable, 8 de prairie et 1 de jardins, pour l'établissement du corps de la route avec ses dépendances, et en 17 hectares de terre labourable et 15 de prairie pour dépôt ou emprunt de terrassement. — Le montant total de l'estimation pour l'achat de 106 hectares, s'élève, y compris indemnités pour plantations, propriétés bâties, etc., à la somme de. fr. 372,000

Frais d'expertise, plans, acquisitions, etc. 29,760

Total. fr. 401,760

Les *travaux de terrassement* consistent : en 1,116,000 mètres cubes à employer de déblai en remblai, et 619,000 m³ à déposer sur berge ou à emprunter au-delà des francs-bords. Le montant de l'estimation s'élève, y compris dépenses de matériel et faux frais, à la somme de. fr. 1,293,300

L'estimation des *ouvrages d'art*, tels que ponts sur la grande Geete, sur la Petite Geete et sur le Jaar, ponceaux sous les grands remblais de Niel et de Landen, 11 aqueducs, rigoles, etc., 6 passages voûtés pour chemins, ouvrages aux abords de la ville de Tirlemont, traversées de 50 chemins, s'élève à la somme totale de. fr. 119,500

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 36,000 mètres, savoir : 27,900 de voie principale, 7,500 pour les 50 gares, 600 aux abords de Tirlemont, s'élève au montant de. fr. 957,000

L'estimation des *dépendances*, savoir : une maison de péage, 14 loges de gardes, 1 pont à peser, 2 réservoirs, 5 plates-formes, bornes milliaires et barrières, s'élève à. fr. 54,900

La durée de l'exécution étant d'environ trois années, les frais d'*administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, s'élèveront à la somme de. fr. 76,500

SECTION DE WAREMME A LA MEUSE.

Les *terrains à acquérir* consistent : en 38 hectares de terre labourable, 11 de jardins et 8 de prairie, pour l'emplacement de la route et de ses dépendances, et en 32 hectares de terre labourable pour dépôt ou emprunt en dehors de la route. — Le montant total de l'estimation pour l'achat de ces terrains s'élève, y compris indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de fr. 390,000

Frais d'expertise, levée de plans, frais d'acquisition, enregistrement, transcriptions, actes, etc. fr. 31,200

Total . fr. 421,200

Les *travaux de terrassement* consistent en 644,000 m³ de remblais provenant des déblais de la route, et 699,000 m³ de déblais à déposer sur berge ou à emprunter au-delà des francs-bords. — Le montant de l'estimation s'élève, y compris dépenses de matériel, faux frais, etc., à la somme de. fr. 889,000

L'estimation des *ouvrages d'art*, tels que 7 passages voutés et 3 ponceaux sous les grands remblais, 20 aqueducs, ouvrages aux abords des plans inclinés et aux entrées de la ville de Liège, 5 traverses de chaussées et 48 traverses de chemins communaux, s'élève au montant de. fr. 175,000

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 44,100 mètres, savoir : 26,400 pour la voie principale, 6,700 pour 45 gares d'évitement, 7,000 pour double voie sur les plans inclinés et leurs abords, 4,000 mètres d'embranchement et stations pour la ville de Liège, s'élève au montant total de. fr. 1,165,850

L'estimation des *plans inclinés* pour 2 machines de la force de 80 chevaux chacune, les bâtiments, réservoirs, treuils, engrenages, freins, cordes et poulies de premier établissement, chaudières et attirails, cordes et poulies de rechange, s'élève au montant de. fr. 318,000

L'estimation des *dépendances*, savoir : bâtiment et bureaux pour l'exploitation à Liège, 13 loges de gardes, 1 maison de péage, 3 réservoirs, 1 pont à peser, 20 plates-formes tournantes, barrières, bornes kilométriques, s'élève au montant de. fr. 79,800

La durée de l'exécution étant d'environ trois années, les frais d'*administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, s'élèveront à. fr. 87,000

SECTION DE LA MEUSE A VERVIERS.

Les *terrains à acquérir* consistent : en 21 hectares de prairie, 8 de terre labourable et 3 de jardins, pour l'emplacement de la route et de ses dépendances, et en 10 hectares de prés pour emprunt ou dépôt de terrassement. Le montant total de l'estimation pour l'achat de ces terrains s'élève, y compris les indemnités pour propriétés bâties, plantations, etc., à la somme de. fr. 242,110

Frais d'expertise, levée de plans, frais d'acquisition, enregistrement, transcriptions, actes, etc. fr. 19,370

Total. fr. 261,480

Les *travaux de terrassement* consistent : en 98,000 m³ de déblai à employer en remblai, et 73,000 m³ provenant d'emprunt ou de déblai, à déposer sur berge. Le montant de l'estimation s'élève, y compris dépenses de matériel, faux frais, etc., à la somme totale de. fr. 107,400

L'estimation des *ouvrages d'art*, tels que pont sur la Meuse, pont sur l'Ourthe, 17 ponts sur la Vesdre, 1 pont sur la rivière de Spa, 17 pontceaux ou aqueducs, une galerie de 230 mètres de longueur à Chaudfontaine, une de 250 à Hassuheid, et une de 300 à Goffontaine, 8 traverses de chaussées, et 30 de chemins communaux, ouvrages aux abords de Verviers, Ensival et Hodimont, s'élève au montant total de. fr. 793,200

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 34,500 mètres, savoir : 26,200 pour la voie principale, 6,700 pour les 45 gares, 16,000 pour stations aux abords de Verviers, Chenée, etc., s'élève au montant de. fr. 916,250

L'estimation des *dépendances* de la route, savoir : 10 loges de garde, 2 maisons de péage, 1 pont à peser, 2 réservoirs, 8 plates-formes, bornes, barrières, s'élèvent à. fr. 53,900

La durée de l'exécution étant d'environ deux années, les frais d'*administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, s'élèveront à. fr. 111,500

CHAPITRE DEUXIÈME.

DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'ADMINISTRATION DES TRAVAUX.

(Dans l'hypothèse d'un tonnage moyen de 240,000 tonneaux annuellement.)

| | |
|--|---------|
| L'entretien de <i>terrassements</i> , talus en déblai et en remblai, fossés d'assèchement, etc., pour la route et ses dépendances, est estimé à la somme de. fr. | 40,000 |
| L'entretien des <i>ouvrages d'art</i> de la route et de ses dépendances, à | 26,000 |
| L'entretien de la <i>voie à rouage</i> , ornières, etc., à | 92,000 |
| L'entretien des machines à vapeur des plans inclinés; l'usure et la dépréciation des machineries et cordes; la fourniture du combustible nécessaire pour 365 jours de travail de 10 heures, est estimé à | 60,800 |
| L'approvisionnement d'eau des réservoirs et l'entretien de leurs attirails, à | 19,600 |
| La dépense du personnel nécessaire pour l'administration et la surveillance des ouvrages; le service et la manœuvre des plans inclinés, stations d'eau, pesages, ponts mobiles, barrières, la police de la route; est estimée à. | 77,000 |
| Total. fr. | 315,400 |

§ VI.

Des moyens de transports.

Pour compléter l'étude de la nouvelle communication dont nous venons d'analyser les dépenses d'établissement et d'entretien, il nous reste à faire l'exposé des moyens de transport en usage sur les chemins de fer, moyens dont, jusqu'à présent, les avantages paraissent encore peu connus en Belgique; nous comparerons les divers moteurs dans leur résultat pratique sur les *rail-roads* d'Angleterre et dans leur application sur la route projetée d'Anvers à Cologne; nous détaillerons suffisamment tous les éléments des dépenses qu'ils occasionnent, afin d'éclairer le commerce sur le coût effectif du fret par la nouvelle voie.

Les détails dans lesquels nous sommes obligés d'entrer à cet égard, doivent d'ailleurs servir à justifier la combinaison des pentes que nous avons proposées pour le profil de la route.

Le système de construction des waggons ou chariots ayant une influence majeure sur l'effet utile des moteurs et par suite sur l'économie des transports, nous parlerons d'abord des perfectionnements existants à leur égard. Nous examinerons successivement la convenance relative de l'emploi des chevaux et des machines locomotives par rapport aux vitesses de la marche et par rapport à l'inclinaison du chemin.

DES CHARIOTS.

La nature des marchandises à transporter, l'espèce de colis, ainsi que l'étendue du voyage, déterminent en général la forme des chariots. Le maximum du chargement étant fixé par paire de roues, il importe de combiner les dimensions de la voiture de manière à restreindre autant que possible sa *longueur*, à l'aide de tout le développement que la sûreté de la marche permet de lui donner en *largeur* et en *hauteur* : par ce moyen, on concentre davantage les convois dans les lieux de dépôt, de chargement et d'embarquement, et l'on facilite l'action du tirage dans les gares et dans les courbes du chemin.

La caisse du waggon se compose souvent d'un encadrement en bois recouvert en planches ou en tôle ; d'autres ont des cadres de fer garnis de tôle forte ; cette caisse est supportée sur quatre roues construites généralement en fer de fonte. La capacité ordinaire, pour les routes de première classe, est d'un *chaldron* de Newcastle, équivalant en *poids* de $2\frac{3}{4}$ à 3 tonneaux, ou en *volume*, environ à 3^m 60^c cubes ; la pesanteur du chariot lui-même varie généralement de la moitié au tiers de la charge utile à laquelle il est destiné, c'est-à-dire de 900 à 1,500 kilogrammes.

A l'égard du train, des roues et des essieux, de grands perfectionnements y ont été apportés depuis peu d'années ; on emploie maintenant des ressorts qui empêchent le cahotement et diminuent l'entretien des ornières ; la fonte des roues se fait avec plus de succès à l'égard du retrait du fer au moyen de rails creux, ce qui procure l'avantage d'augmenter le diamètre des roues. Les essieux ont reçu une amélioration qui, tout en leur conservant la force et la raideur nécessaires, permet, en plaçant les supports en dehors de la voie des roues, de diminuer le diamètre des coulants, et réduit dans la même proportion la résistance des frottements.

On avait reconnu sur les anciens chemins de fer de Newcastle et de Sunderland, que le coefficient de la résistance produite par les frottements des chariots, dans le tirage, était égal à $\frac{1}{100}$ du poids mis en mouvement ;

A l'époque de l'établissement du chemin de fer de Darlington, on parvint à réduire la résistance à $\frac{1}{200}$ de ce poids; actuellement, au moyen des perfectionnements dont nous venons de faire mention, la résistance du frottement se trouve réduite $\frac{1}{250}$.

Mais les expériences qui ont constaté ces derniers avantages, ayant été faites avec des voitures neuves, cette circonstance nous porte à adopter, pour les calculs qui vont suivre, le coefficient généralement admis en pratique en Angleterre, d'après lequel la résistance moyenne du frottement de chariots bien conditionnés est de $\frac{1}{340}$ du poids total mis en mouvement.

Nous ferons remarquer ici, quant aux diverses espèces de voitures à employer sur la nouvelle route, soit pour le transport des marchandises, soit pour celui des voyageurs, qu'il convient que la plus grande latitude soit laissée au commerce et au public en général, relativement au choix des formes particulières; mais qu'il importe également que la construction de toutes ces voitures soit soumise à un règlement en analogie avec la construction même du chemin.

Le poids toléré sur chaque roue de chariot ou diligence devra toujours être, au moins, d'un quart inférieur à celui permis pour les machines locomotives; et nous conseillerons l'emploi des ressorts sur les essieux comme moyen très-avantageux à la conservation du chemin.

DES CHEVAUX.

L'action des chevaux dans le tirage sur les chemins de fer de l'Angleterre, présente des variations considérables: la construction des chariots, l'état des routes, la disposition alternative des montées et des descentes, sont des éléments qui tendent à la modifier. La force des chevaux ou la quantité de travail que l'on peut en obtenir varie également dans des limites très étendues.

Le cheval qui tire constamment à charge sur un chemin de fer, à raison de 2 milles anglais (3 kilom. $\frac{1}{4}$) à l'heure, peut travailler 10 heures par jour; mais, plus communément, on ne l'emploie que pendant 9 heures à la vitesse de 2 $\frac{1}{4}$ milles (3 $\frac{3}{4}$ kilom.).

Dans ces deux cas, les ingénieurs anglais estiment qu'au moyen des chariots perfectionnés où les frottements sur les essieux et sur les ornières sont réduits, de $\frac{1}{180}$ qu'ils étaient autrefois à $\frac{1}{240}$ du poids traîné; la force utile du cheval correspond actuellement à 12 tonneaux transportés en plaine à 20 milles ou 32 kilom. de distance.

A l'appui de ces données, nous pouvons affirmer que sur les *railways* de Newcastle, de Darlington et de Sunderland, des chevaux très médiocres traînent sur les parties de niveau que ces routes renferment, quatre et quelquefois six waggons chargés de trois tonneaux chacun, et à la suite, un cin-

quième chariot à plate-forme sur laquelle, aussitôt qu'on atteint des sections de route suffisamment inclinées, le cheval se place et se repose pendant la descente du convoi.

Le tableau ci-après, dressé d'après de nombreuses expériences faites en Angleterre, indique le poids total, chariots et marchandises, qu'un cheval de force moyenne, ne travaillant que quatre jours sur cinq, peut trainer sur ornières de fer en parcourant par jour une distance de 20 milles (32 kilom.) ou de 10 milles (16 kilom.) dans chaque direction.

| INCLINAISON DU CHEMIN. | POIDS BRUT TRANSPORTÉ. | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|--|--|
| | A CHARGE DANS LES DEUX SENS. | DESCENTE A CHARGE ET REMONTE A VIDE. | DESCENTE A VIDE ET REMONTE A CHARGE. |
| Sur niveau. | tonn. | tonn. | tonn. |
| Sur un plan de 0,001 $\frac{1}{1000}$ | 12 | 18 | 12 |
| Id. 0,002 $\frac{1}{500}$ | 12 | 20 | 15 |
| Id. 0,0025 $\frac{1}{400}$ | 11 $\frac{1}{2}$ | 23 | 12 $\frac{1}{2}$ |
| Id. 0,003 $\frac{1}{333}$ | 10 $\frac{1}{2}$ | 25 | 11 $\frac{1}{2}$ |
| Id. 0,004 $\frac{1}{250}$ | 9 $\frac{1}{2}$ | 27 | 10 $\frac{1}{2}$ |
| Id. 0,005 $\frac{1}{200}$ | 8 $\frac{1}{2}$ | 28 | 0 $\frac{1}{2}$ |
| Id. 0,010 $\frac{1}{100}$ | 5 $\frac{1}{2}$ | 25 $\frac{1}{2}$ | 8 $\frac{1}{2}$ |
| | | 16 $\frac{1}{2}$ | 5 $\frac{1}{2}$ |

Les chevaux employés au service des diligences sur les chemins de fer, courent à la vitesse de 8 à 10 milles (13 à 15 kilom.) à l'heure ; mais ne travaillent que deux heures par jour et ne transportent à ce taux qu'un poids utile de 3 $\frac{1}{2}$ tonneaux à 15 milles de distance (3,500 kilogrammes à 24 kilom.)

La compagnie du chemin de Darlington paie généralement aux entrepreneurs de ses transports par chevaux, $\frac{1}{2}$ penny par mille (f. 0,031 par kilom.) pour chaque tonneau de marchandise transportée : le retour des chariots à vide au point de départ et le graissage des roues sont compris dans cette somme et restent au compte de l'entrepreneur. On peut sans crainte d'erreur, déduire de cette donnée que, lorsque des convois peuvent revenir avec un chargement utile, les frais de halage se réduisent alors à fr. 00,2 $\frac{1}{2}$ par tonneau et par kilomètre.

DES MACHINES LOCOMOTIVES.

L'emploi de la vapeur comme puissance motrice sur les chemins de fer était fort peu en usage avant 1825 : on comptait à peine, à cette époque, dans toute l'Angleterre, trente machines locomotives en action, et le système de leur construction était loin du degré de perfectionnement qu'il a

atteint aujourd'hui. Depuis 1825 on a construit des machines de plus en plus remarquables par leur puissance et leur légèreté, et leur adoption est devenue à peu près générale pour les transports.

Déjà, à l'ouverture de la route de Darlington, on avait fait plusieurs essais, et l'on avait obtenu divers perfectionnements importants : on construisit d'abord des machines de 8 et 10 chevaux de force, pesant 8 à 10 tonneaux; elles étaient supportées sur quatre roues et leur marche était réglée pour une vitesse de 5 milles à l'heure; puis, pour une vitesse égale, on construisit des machines de 12 chevaux, pesant 12 tonneaux, supportées sur six roues; ces diverses machines cependant furent reconnues d'une puissance trop faible comparativement à leur pesanteur.

En 1829, l'ouverture de la route de Liverpool donna lieu à un concours sur l'amélioration des locomotives : on se rappelle les succès admirables que plusieurs ingénieurs y obtinrent et principalement M. Robert Stephenson. Le changement le plus remarquable qu'il avait apporté à la construction de ces machines donnait la faculté de générer une plus grande quantité de vapeur dans un temps donné, pour une même capacité de chaudière.

Immédiatement après ce concours on construisit, tant pour le service de la route de Liverpool que pour les chemins de Bolton et Warrington, quelques machines de 8 chevaux pour une vitesse de 16 à 20 milles à l'heure, puis successivement, toujours pour la même vitesse, des machines de 10, 12, 14, 16, 18, 20 et 22 chevaux de puissance; toutes supportées sur quatre roues seulement. La puissance de la vapeur dans ces nouvelles locomotives n'agissait généralement que sur deux roues pour les machines d'une force moindre que 16 chevaux, tandis qu'elle était répartie sur les quatre roues dans les machines plus puissantes.

PARALLÈLE ENTRE LES LOCOMOTIVES CONSTRUITES AVANT ET APRÈS LE CONCOURS DE LIVERPOOL.

La compagnie du chemin de Glasgow à Garnkirk en fit construire plusieurs, mais de 10 chevaux seulement, appropriées à une vitesse de 14 à 16 milles à l'heure. On essaya aussi sur la route de Darlington à Stockton quelques machines construites d'après les principes de M. Stephenson, de 10 chevaux, et appropriées à une vitesse de 16 à 20 milles à l'heure, mais leur emploi, pour le service de cette route, ne fut point trouvé avantageux.

En 1827, la compagnie de Darlington possédait six machines locomotives de 10 chevaux de force, appropriées à une vitesse de 5 milles (8 kilom.) à l'heure. Elles transportaient généralement 20 chariots, en été, chargés de 53 à 60 tonnes de houille; et 16 en hiver, chargés de 43 à 48 tonnes, ou 51 tonneaux, terme moyen de l'année. Ces machines conduisaient chacune un semblable convoi, à 20 milles (32 kilom.) de distance, et rame-

naient les chariots vides au point de départ, dans un espace de 9 à 11 heures de temps ; et souvent pendant l'été elles faisaient deux voyages dans les 24 heures.

Les transports sur cette route ont lieu à la descente ; quelques-unes des pentes de ce chemin sont de $\frac{1}{105}$; d'autres, sur d'assez grandes longueurs ont $\frac{1}{1400}$, $\frac{1}{1500}$ et $\frac{1}{2000}$. La vitesse de la marche était relative à ces pentes ; et terme moyen, entre la descente à charge et la remonte à vide, elle ne dépassait pas 5 milles à l'heure.

La compagnie payait à cette époque $\frac{1}{4}$ de *penny* pour le transport d'un tonneau de houille à un mille, y compris le retour à *vide* des chariots au point de départ : dans cette somme était compris le salaire du machiniste et de son aide, la fourniture du combustible pour la marche et pour la génération de la vapeur, et la graisse pour la machine et les chariots du convoi : ce qui, réduit par tonneau et par kilomètre, donne, fr. 0,016

Ajoutant à cette somme l'intérêt du capital et l'entretien de la machine, dont le montant était évalué, terme moyen, sur la même route à $\frac{1}{5}$ de *penny* par tonne et par mille ou par tonneau et par kilomètre. fr. 0,008

Le halage d'un tonneau transporté à un kilomètre en ramenant les chariots vides au point de départ, revenait, terme moyen, à. fr. 0,024

(Dans cette somme n'est pas compris le capital de l'entretien des chariots.)

Mais si l'on considère que ce coefficient représente le prix du halage d'un tonneau de marchandises à un kilomètre dans une direction et le *retour à vide* des chariots également à un kilomètre de distance, on doit admettre que si le *retour* du convoi au point de départ avait eu lieu à *charge*, le coefficient dont il s'agit ne se serait élevé qu'à. fr. 0,015

Sur le chemin de Liverpool, où le transport des voyageurs constitue la branche la plus importante de l'entreprise, la compagnie intéressée trouve de l'avantage à effectuer ce transport avec une vitesse de 18 à 20 milles à l'heure ; et elle subordonne à la même impulsion le peu de marchandises qu'on y transporte, quant à présent.

D'après les renseignements que nous avons recueillis, on trouve que 256,321 voyageurs furent transportés entre Liverpool et Manchester en 2,944 voyages par les machines locomotives ; ce qui porte le nombre de personnes transportées à 87 par voyage, ou environ 9 tonneaux de charge utile compris les bagages. Ces transports furent effectués en général par des machines de 10 à 14 chevaux de puissance. Les frais du halage simple, c'est-à-dire intérêts et entretien de la machine locomotive, son personnel et le combustible nécessaire, non compris l'intérêt du capital des diligences et leur entretien, se sont élevés, d'après les comptes rendus par la compagnie

pour le dernier semestre de 1831, par personne et par voyage de 30 milles, à $6 \frac{1}{4}$ pences (fr. 0,65), ou par personne et par kilomètre fr. 0,014; et ce dans l'hypothèse que le retour de la machine locomotive au point de départ avait lieu avec semblable chargement.

A l'égard du transport des marchandises, 52,224 tonneaux furent transportés de l'une à l'autre de ces villes en 2,298 voyages, ou terme moyen 23 tonneaux par voyage; le halage avait lieu avec des machines de 18 à 20 chevaux. Les frais de halage simple, non compris les dépenses relatives aux chariots, s'élevèrent par tonneau et par voyage d'après les mêmes comptes rendus, à 1 schel. 11 den. (fr. 2,40), ou par tonneau et par kilomètre fr. 0,05.

D'où il suit que sur le chemin de Liverpool le halage par les nouvelles machines locomotives est trois fois plus coûteux que celui effectué en 1827 à Darlington par les anciennes machines.

La différence énorme qui en résulte dans les frais, fait voir combien il importe de fixer l'attention sur cette question d'économie commerciale, et elle nous engage à développer ici l'influence de la *vitesse* par rapport aux *prix* des transports.

DE LA VITESSE A APPLIQUER AUX TRANSPORTS.

Dans toutes les machines il y a pour le piston une certaine vitesse de laquelle dépend un maximum d'effet utile; et par conséquent elles sont restreintes par leur construction même à une vitesse déterminée qu'elles ne devraient pas dépasser; c'est ainsi qu'une machine, construite pour traîner un poids de 70 tonneaux à la vitesse de 9 kilomètres à l'heure, ne saurait, à la vitesse de 32 kilomètres, mouvoir que son propre poids; tandis que si la charge était toujours en raison de la vitesse, cette machine aurait dû traîner $12 \frac{1}{2}$ tonneaux avec la même rapidité; et réciproquement, une machine construite pour traîner $12 \frac{1}{2}$ tonneaux à la vitesse de 32 kilomètres ne saurait mouvoir 70 tonneaux à la vitesse de 9 kilomètres; ainsi, l'expérience prouve que l'on peut imprimer à une machine locomotive une vitesse telle qu'elle absorbe toute sa puissance à mouvoir son propre poids.

D'où nous pouvons conclure que, pour conserver dans l'emploi des machines un maximum moyen d'effet utile, il importe que cette variation de vitesse soit restreinte à des limites que l'expérience détermine, et qui dépendent en général du système de la construction (1).

(1) Pour aider à l'intelligence de ce principe, nous donnerons dans le tableau suivant, extrait du Traité de M. Wood sur les Chemins de fer, les résultats d'une série d'expériences faites avec les différentes machines en usage aujourd'hui sur les meilleures routes de l'Angleterre et de

Pendant notre dernier voyage en Angleterre et en Écosse, au mois d'octobre 1832, la vitesse à imprimer aux transports sur les routes en fer fut l'objet de toute notre attention ; et nous obtînmes bientôt, dans nos recherches, la conviction que le halage des marchandises sur la route de Liverpool, n'était point le plus convenable : cette opinion nous fut confirmée par l'ingénieur de la route, M. Stephenson lui-même. On conçoit aisément que l'emploi d'une vitesse aussi considérable augmente progressivement les frais d'entretien des machines et des chariots, et diminue beaucoup leur durée par l'effet des disloquements.

Tandis que, sur la route de Liverpool, des machines de 18 à 20 chevaux ne conduisent que 23 tonneaux de marchandises environ, sur la route de Darlington, au contraire, les anciennes machines de 10 chevaux, appropriées à une vitesse de 5 milles à l'heure, étaient capables de traîner un poids triple.

En général, le degré de vitesse le plus convenable pour une route quelconque doit être déterminé en premier lieu par l'espèce et le caractère du commerce principal ; et, en second lieu, par le système des pentes que la configuration du terrain a exigées. Or, pour la route projetée d'Anvers à Cologne, où l'inclinaison de la voie est favorable au courant commercial le plus fort en tonnage, et où la masse principale des transports consiste en matières pondéreuses et de peu de valeur intrinsèque, telles que les houilles, métaux, matériaux de construction, chaux pour engrais, etc. ; nous pensons qu'à l'égard des denrées coloniales et autres produits plus précieux qu'on y transportera aussi, mais en moindre quantité, le commerce, certain de recevoir ces marchandises dans un temps très-court et limité, n'attache que fort peu d'importance à un retard de cinq à six heures lorsqu'il s'agit d'un trajet de 20 à 40 lieues ; tandis qu'il prend toujours en grande considération la moindre diminution de dépense dans le fret. Quant au transport des voyageurs, qui, à la vérité, constitue une branche importante de l'entreprise,

l'Écosse ; ils font connaître les changements de vitesse qui résultent sur un plan horizontal de l'augmentation ou de la diminution des poids à mouvoir.

Poids brut que transporte en plaine, à différentes vitesses, une machine locomotive capable de traîner une charge de 40 tonneaux à la vitesse de quinze milles à l'heure.

| VITESSE PAR HEURE EN MILLE ANGLAIS. | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|----------|------------------------|------------------------|----------|----------|------------------------|------------------------|----------|----------|
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| t. 69 | t. 60 | t. 53 $\frac{1}{2}$ | t. 45 $\frac{1}{2}$ | t. 40 | t. 35 | t. 30 $\frac{1}{2}$ | t. 26 $\frac{2}{3}$ | t. 23 | t. 20 |

nous pensons ne nuire en rien à son égard, en sacrifiant en faveur de la généralité des transports, une légère portion de la célérité excessive qui pourrait leur être donnée.

Qu'on se rappelle maintenant que le halage par les anciennes locomotives, quand on employait une vitesse de 5 milles à l'heure, ne s'élevait qu'à $1\frac{1}{2}$ centime par tonneau et par kilomètre sur chemin sensiblement de niveau, et même à $1\frac{3}{10}$ centimes seulement lorsque le retour au point de départ a lieu à charge, tandis que le halage par les machines perfectionnées, quand on emploie une vitesse de 18 à 20 milles à l'heure, s'élève à 5 centimes par tonneau et par kilomètre; et examinons qu'elle réduction éprouveraient les frais de halage si, employant toutefois les machines perfectionnées, on se contentait d'une vitesse moins rapide?

Sur la route de Darlington, les machines de 1827 ont été successivement remplacées par de nouvelles construites par l'ingénieur Storey, sur le même principe des chaudières à la Stephenson, mais avec cette différence que leur mécanisme est combiné pour une vitesse moyenne de 10 milles à l'heure. Ces machines sont d'une puissance nominale de 18 à 22 chevaux; elles traitent régulièrement sur les parties de niveau ainsi que sur les pentes de la route des convois de 24 chariots, chargés ensemble de 72 tonneaux de houille; le halage, par ces nouvelles locomotives, coûte autant que par les anciennes machines; mais la vitesse actuelle est double de celle d'autrefois. Nous concluons que si des machines à chaudières à la Stephenson étaient appropriées à une vitesse moindre que de 10 milles à l'heure, on obtiendrait alors le *minimum des frais de halage*.

Mais, quant au projet qui nous occupe, ce minimum est subordonné à des intérêts d'une nature plus importante encore: la réussite complète de la route projetée et la prééminence du commerce belge sur les marchés du Rhin exigent que le trajet entre Anvers et Cologne puisse, à l'égard des marchandises, s'effectuer dans la journée, si l'on prétend combattre avec succès la concurrence de la Hollande. La distance qui sépare Anvers de Cologne est de 248 kilomètres de développement; et, en faisant le trajet à raison de 5 milles à l'heure (8045^{m.}), il faudrait 31 heures de temps, et avec une vitesse de 10 milles (16 kilomètres), seulement 15 heures.

A l'égard du trajet entre Anvers, Liège et Verviers, en employant pour les marchandises une vitesse de 10 milles à l'heure, on arriverait à Liège en 7 à 8 heures et à Verviers en moins de 9 heures.

Relativement au transport des voyageurs on pourra adopter une vitesse plus accélérée, d'un tiers environ, que celle des marchandises sans qu'il en résulte la moindre confusion dans les rencontres: les heures de départ et d'arrivée des messageries étant fixes et le moment de leur passage connu à l'avance pour tous les points de la route, les conducteurs de marchandises régleront leur marche en conséquence. Ainsi, quoique la plus grande vitesse imprimée aux marchandises ne dépassera pas 16 kilomètres à l'heure,

celle des voitures publiques pourra cependant s'élever à 20 kilomètres au moins ; et, à ce taux, on arriverait d'Anvers à Cologne en 12 heures, et à Liège en 5 à 6 heures de temps ; ce qui, sans aucun doute satisfera les besoins du commerce.

DE L'ADHÉSION DES MACHINES LOCOMOTIVES SUR LES ORNIÈRES.

Les locomotives construites dans le principe pesaient de 8 à 10 tonneaux pour une force de 10 chevaux. Depuis les perfectionnements apportés par M. Stephenson, ces machines, atteignant à peine $8\frac{1}{2}$ tonneaux, ont doublé leur puissance. Mais il résulte de ces perfectionnements mêmes, que les machines qui, dans le principe, péchaient par trop de pesanteur, c'est-à-dire dont la force, comparativement à l'adhésion de leurs roues, n'était pas toujours capable de vaincre les frottements ordinaires d'un convoi, pèchent aujourd'hui dans le même sens par un défaut contraire, leur extrême légèreté ; parce que, avec la charge qu'on leur attèle proportionnellement à leur nouvelle puissance, elles ne trouvent plus dans l'adhésion des roues le point d'appui suffisant. L'inconvénient dont il est ici question ne se fait toutefois remarquer que lorsque les appareils sont disposés pour une marche moins rapide, et qui permet, en ralentissant la vitesse, d'augmenter la charge du convoi.

Ceci s'explique en ce que d'après les expériences le maximum de charge que peut tirer une machine locomotive n'équivaut en général, sur chemin de niveau, qu'à une *résistance* égale à la 22^e partie du poids appliqué sur les roues travaillantes. Sur la route de Darlington, où la remonte des convois a lieu à vide et où le commerce des charbons est aujourd'hui un des plus considérables d'Angleterre, la circulation active et l'économie réclamaient l'adoption de convois de la plus grande capacité.

Les machines employées en 1827, quoique assez pesantes, avaient trop peu de puissance et de vitesse pour vaincre la résistance de semblables convois : c'est pourquoi on les remplaça par des locomotives du système en usage à Liverpool ; mais, comme celles-ci avaient été reconnues par trop légères, on leur donna l'accroissement de pesanteur nécessaire pour assurer suffisamment leur adhésion sur les ornières dans les cas défavorables de la mauvaise saison ou de parties de route mal entretenues.

La plupart des nouvelles machines construites par l'ingénieur Storey, pèsent, pour une puissance de 18 à 22 chevaux, 11 à 12 tonneaux ; elles sont supportées sur six roues mues collectivement par la vapeur, et leur mécanisme est approprié pour une marche de 10 milles à l'heure ; avec cette vitesse elles traitent régulièrement des convois de 24 et quelquefois de 28 chariots, chargés de 72 à 84 tonneaux de houille. Cette vitesse, qui est le double de celle qui était imprimée aux machines primitives, permet

de faire aisément deux voyages par jour de Brusselton à Stockton , distant de 20 milles ou 130 kilomètres de parcours total.

C'est ainsi que l'on remarque aujourd'hui sur la route de Darlington des machines à six roues , d'une puissance égale seulement à celle de Liverpool , et qui cependant traînent comparativement un poids de marchandises bien supérieur (1).

Remarquons encore , et surtout à l'égard des transports à faire à de très-grandes distances , qu'il est plus avantageux d'accroître la puissance des locomotives que d'en multiplier le nombre ; ce qui occasionnerait nécessairement l'augmentation des frais pour le personnel nécessaire à la conduite des transports.

L'adhésion sur les ornières est une des bases principales de la construction des machines locomotives ; et nous pensons que , pour le transport des marchandises , des machines à six roues , qui donnent la faculté d'augmenter d'un tiers le poids du moteur sans surcroît d'effort pour les ornières , seront plus avantageuses que les locomotives à quatre roues.

Toutefois nous n'exclurons pas les machines à quatre roues qui seront toujours préférées pour les services réguliers et les départs à heures fixes des diligences , lesquelles auront rarement un poids de plus de 15 à 20 tonneaux en voyageurs à transporter.

DE L'INFLUENCE DES PENTES SUR L'ADHÉSION , LE POIDS TIRÉ , ET LES VITESSES.

L'adhésion des locomotives sur les ornières correspond , d'après les expériences les plus récentes , et ainsi que nous l'avons dit précédemment , à une résistance égale à la 22^e partie du poids qui pèse sur les roues travaillantes , lorsque la machine agit sur un plan horizontal. Mais lorsqu'elle opère sur des parties ascendantes de chemin , cette résistance se réduit en général :

Pour une inclinaison de 5 millièmes à la 24^e partie de ce poids ;
et pour idem de 1 centième à la 27^e partie idem.

Il en résulte qu'une locomotive , traînant à une vitesse donnée un certain poids sur un chemin de niveau , ne peut gravir avec ce poids des rampes quelconques qu'en ralentissant sa vitesse ; ou réciproquement , qu'elle ne peut conserver la vitesse qu'elle avait sur le plan horizontal qu'aux dépens du poids qu'elle doit traîner sur la rampe.

Nous avons recueilli d'une série d'expériences faites à cet égard en Angleterre les données consignées au tableau suivant :

(1) On ne doit pas oublier que si les locomotives de Liverpool ont dans quelques cas extraordinaires traîné un poids de 151 tonneaux , celles de Darlington peuvent dans les mêmes circonstances en traîner un de 250 au moins.

Tableau du poids brut que peut trainer à différentes vitesses et sur des pentes diverses, une machine capable de trainer sur un plan horizontal un poids brut de 45 tonnes à la vitesse de 19 kilomètres à l'heure.

| INCLINAISONS DU CHEMIN. | POIDS BRUT EN TONNEAUX A LA VITESSE DE | | | | | | | |
|--------------------------------|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | | | | | | | | |
| | km. 9 | km. 12 | km. 16 | km. 19 | km. 22 | km. 25 | km. 28 | km. 32 |
| Sur niveau. | tonn. 76 | tonn. 67 | tonn. 53 | tonn. 45 | tonn. 34 | tonn. 26 | tonn. 20 | tonn. 15 |
| Sur un plan ascendant de 0,001 | 66 | 50 | 43 | 37 | 28 | 21 | 16 | 12 |
| Id. 0,002 | 60 | 45 | 37 | 31 | 24 | 18 | 14 | 10 |
| Id. 0,00333 | 51 | 39 | 31 | 26 | 20 | 15 | 11 | 8 |
| Id. 0,005 | 42 | 30 | 25 | 21 | 16 | 12 | 9 | 7 |
| Id. 0,010 | 29 | 22 | 17 | 15 | 11 | 9 | 6 | 5 |

Remarquons que pour atteindre l'effet utile désigné dans ce tableau, il faut nécessairement que l'appareil des machines soit approprié aux vitesses respectives. Remarquons encore que les données ci-dessus ne sont que des moyennes prises parmi les machines plus ou moins bien confectionnées, mais qu'il s'en trouve avec lesquelles on obtient des résultats beaucoup plus satisfaisants.

Partant de ces principes, qui servent à déterminer la dépense du fret sur la nouvelle communication projetée, nous avons établi les sous-détails suivants; nous ne les donnons ici avec leurs éléments minutieux qu'afin de fournir au commerce tous les éclaircissements qu'il pourrait désirer à ce sujet et qu'il lui importe d'ailleurs de connaître :

Prix d'une journée d'emploi de chariot.

Un chariot capable de charger trois tonnes de marchandises, confectionné avec roues en fonte et supporté sur ressorts, coûtera, terme moyen, 750 francs ;

En admettant que sa durée soit perpétuelle au moyen de l'entretien annuel suivant, savoir :

| | DÉPENSE ANNUELLE DU CHARIOT ROULANT A LA VITESSE MOYENNE DE | |
|--|---|------------|
| | 14 kilom. | 20 kilom. |
| Assortiment de roues, déduction faite des vieux matériaux. . . | fr. 100 | fr. 140 |
| Assortiment d'essieux et boîtes d'essieux. | 45 | 55 |
| Réparation des ressorts. | 25 | 30 |
| Réparation du charronnage, ferrure et peinture. | 40 | 50 |
| Graisse. | 40 | 50 |
| | Ensemble. | |
| | 250 | 325 |
| Ajoutant l'intérêt du prix d'achat. | 40 | 40 |
| La dépense annuelle sera de. | 290 | 365 |

L'année étant comptée à 300 jours de travail, la journée d'emploi du chariot coûtera :

Pour une vitesse de 14 kilomètres à l'heure. fr. 0,97
 idem 20 idem. » 1,22

La dépense du chariot par tonneau de marchandise transportée et par kilomètre de distance parcourue, s'élèvera en conséquence (supposant la journée de 10 heures de travail) :

Lorsque le roulage a lieu constamment à charge. fr. 0,002

Lorsque les chariots sont ramenés à vide au point de départ. . . 0,004

Prix d'une journée d'emploi de locomotives : L'une de 20 chevaux de force, appropriée à une vitesse de 12 à 16 kilomètres à l'heure, capable de traîner en plaine 60 à 70 tonnes de marchandises; l'autre de 10 chevaux, pour une vitesse de 18 à 22 kilomètres, capable de traîner en plaine 18 à 22 tonnes de marchandises :

Frais d'établissement.

Les machines de la puissance ci-dessus désignée, construites d'après le meilleur système, coûtent actuellement en Angleterre, les premières, 870, et les secondes 700 liv. st.; mais leur fabrication sera un nouvel objet d'étude pour les constructeurs belges, nous porterons la valeur desdites locomotives à

Le train d'approvisionnement pour combustible et eau à
 Capital.

Frais annuels.

Intérêt simple à 5 pour 100 du capital d'achat.

Ces machines, au moyen de l'entretien qui sera détaillé ci-après, dureront 6 à 8 années en raison inverse de la vitesse de leur marche; l'amortissement du capital d'achat exige une annuité de.

Ensemble.

Pour cinq locomotives en activité, une sixième doit être tenue en réserve: la valeur de cette machine supplémentaire sera d'un cinquième, ci.

Entretien et réparations de la chaudière, du foyer, du mécanisme, des roues, ressorts, etc., y compris le train d'approvisionnement, et déduction faite de la valeur des vieux matériaux.

Gages du machiniste et de son aide.

Combustible pour 300 jours de travail de 10 heures, compté à raison de 12 fr. le tonneau.

Graisse, huile, chanvre, etc.

Consommation d'eau, location de hangard, etc.

Risque d'accidents imprévis.

Total des frais annuels.

Bénéfice de l'entrepreneur des transports.

Total par an.

L'année étant comptée à 300 jours de travail, la journée d'emploi d'une locomotive reviendra pour dix heures de marche, à.

| LOCOMOTIVE | |
|------------------|------------------|
| DE 20 CHEVAUX | DE 10 CHEVAUX |
| fr. 25,000 | fr. 20,000 |
| 1,600 | 1,500 |
| 26,600 | 21,500 |
| 1,331 | 1,075 |
| 2,793 | 3,440 |
| 4,124 | 4,515 |
| 825 | 908 |
| 2,800 | 3,000 |
| 2,250 | 2,550 |
| 12,960 | 7,200 |
| 500 | 400 |
| 1,000 | 1,200 |
| 1,541 | 2,232 |
| 26,000 | 22,000 |
| 4,000 | 4,000 |
| 30,000 | 26,000 |
| 100 | 87 |

Il résulte des sous-détails qui précèdent que le prix du halage par tonneau de marchandises et par kilomètre de distance reviendra, terme moyen, chariots compris :

Pour une vitesse de 12 à 16 kilomètres à l'heure :

| | |
|---|-----------|
| Transport avec retour à charge. | fr. 0,015 |
| <i>idem</i> avec retour à vide. | 0,025 |

Pour une vitesse de 18 à 22 kilomètres à l'heure :

| | |
|---|-----------|
| Transport avec retour à charge. | fr. 0,025 |
| <i>idem</i> avec retour à vide. | 0,045 |

Quant au transport des voyageurs l'obligation des départs à époques et heures fixes, à laquelle les convois des diverses classes de voitures, destinés à ce service seront astreints, rendront nécessairement les frais de halage plus coûteux que ceux calculés pour le transport des marchandises; attendu que généralement ces convois devront partir avec une charge incomplète et quelquefois même avec plusieurs voitures à vide.

On peut toutefois établir que le prix ordinaire du transport ne dépassera pas, terme moyen, un centime et demi par personne et par kilomètre de distance parcourue.

Nous ne donnerons point les sous-détails du halage au moyen de chevaux : le prix assez connu de la journée d'emploi de ce moteur et les données que nous avons renseignées à l'égard de son effet utile, sur les chemins de fer, suffisent pour démontrer que les chevaux ne pourraient soutenir la concurrence des locomotives sur la route projetée. Il importe même que leur emploi sur la nouvelle route ne soit toléré qu'avec de sévères restrictions, dans des localités spéciales et seulement en faveur de l'agriculture ou d'exploitations et usines qui n'auraient besoin de parcourir ainsi la route que sur une courte distance.

Combinant les données élémentaires du fret avec les distances totales à parcourir, on trouvera pour montant du halage entre les diverses villes que la nouvelle route va relier, les valeurs suivantes relatives au degré de vitesse employée au transport :

Tableau du prix du fret simple sur la route projetée.

| DÉSIGNATION DU TRAJET. | Distances à parcourir. | ROULAGE | | | | MESSAGERIES. | |
|------------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------------------|--------------------------------|------------------------------------|-------------------|--------------------------|
| | | CONSTAMMENT A CHARGE. | | MOITIÉ A CHARGE MOITIÉ A VIDE. | | CHARGEMENT MOYEN. | |
| | | DURÉE du voyage. | PRIX TOTAL par tonneau marchandise. | DURÉE du voyage. | PRIX TOTAL par tonneau transporté. | DURÉE du voyage. | PRIX TOTAL par personne. |
| | kil. | heures. | francs. | heures. | francs. | heures. | francs. |
| Entre Anvers et Cologne. . . | 248 | 16 | 3,70 | 15 | 6,20 | 12 | 3,70 |
| — Anvers et Verviers. . . | 146 | 10 | 2,20 | 9 | 3,70 | 7 | 2,20 |
| — Anvers et Liège. . . | 120 | 8 | 1,80 | 7 | 3,00 | 6 | 1,80 |
| — Bruxelles et Liège. . . | 118 | 8 | 1,70 | 7 | 2,90 | 6 | 1,70 |
| — Anvers et Bruxelles. . . | 46 | 3 | 0,70 | 3 | 1,10 | 2 | 0,70 |

Nous avons analysé les moyens de transport sur le cours ordinaire de la route ; nous devons expliquer maintenant le mode prévu pour faire gravir aux convois la différence de niveau considérable que présente à Liège le passage du fond de la vallée de la Meuse à la crête élevée de sa rive gauche.

Les plans inclinés (1), constructions ingénieuses mais regardées pendant longtemps comme la pierre d'achoppement des chemins de fer, sont devenus aujourd'hui, par suite des perfectionnements de l'art, une des causes efficientes de la supériorité des voies à rouages : par leur moyen, les localités les plus montagneuses peuvent, pour une dépense déterminée à l'avance, recevoir des communications aussi faciles que les pays en plaine. L'emploi de machines à vapeur fixes, pour faire passer aux convois de grandes différences de niveau, est généralement adoptée aujourd'hui en Angleterre comme offrant toute l'économie, la promptitude et la sûreté désirable dans le halage, en même temps qu'il fournit souvent les moyens d'éviter des travaux coûteux en terrassements ou en galeries souterraines.

Mais, pour atteindre les avantages dont il s'agit, il est indispensable que la combinaison du système soit en rapport convenable avec le caractère du commerce de la route, son tonnage, les localités et l'élévation à franchir.

Les nombreux plans inclinés servis par des machines à vapeur stationnaires, que nous avons étudiées en Écosse et en Angleterre, avec l'attention toute spéciale que l'intérêt du projet de la route d'Anvers à Cologne exigeait, présentent des exemples d'inclinaison de pentes variant de $\frac{1}{9}$ à $\frac{1}{180}$; mais la pente la plus généralement adoptée est de $\frac{1}{30}$ à $\frac{1}{80}$; la longueur de ces plans s'étend au maximum à 2,600 mètres.

Nous avons vu des hauteurs de 60 à 80 mètres, rachetées d'un seul coup à l'aide d'une seule machine placée à leur sommet ; ailleurs, des hauteurs plus ou moins considérables sont divisées en palliers sur lesquels la puissance motrice est assise ; ici, les convois sont élevés ou descendus isolément ; là, le convoi descendant formant contre-poids, aide en partie la remonte du convoi montant, soit sur une voie latérale, soit sur le revers opposé.

La puissance qui fait mouvoir les treuils où le câble conducteur s'enroule est concentrée dans une seule machine, ou partagée entre plusieurs, agissant d'ordinaire simultanément. Ces machines sont à haute ou à basse pression : en quelques endroits, elles remontent les convois dans leur entier ; en d'autres endroits, elles ne remontent à la fois que la moitié ou le quart des chariots qui les composent.

Après avoir mûrement examiné sur place les avantages et les inconvénients que chacun de ces moyens présente ; après avoir consulté les ingénieurs et les constructeurs les plus expérimentés, nous proposons comme

(1) On comprend que nous ne parlons pas ici que de parties de chemins de fer trop inclinées pour pouvoir être parcourues par des locomotives.

remplissant toutes les conditions exigées , pour les plans inclinés de Liège , le système suivant :

La hauteur totale à franchir est de 110 mètres ; nous avons partagé cette hauteur en deux plans , dont la plate-forme intermédiaire a pour niveau le pavé de Saint-Laurent , entre la grande caserne et la houillère de La Haye ; la pente générale de ces deux plans est de $\frac{1}{36}$, reconnue la plus avantageuse , parce qu'elle est économique pour la remonte et qu'elle permettra d'opérer la descente sans autre assistance obligée que l'enrayure ordinaire des convois.

Chaque plan sera servi par une machine de 80 chevaux de force à haute pression moyenne de 25 livres par pouce , et capable en conséquence d'élever ou de descendre , de toute la hauteur du plan , un convoi de 12 chariots en moins de sept minutes. Or , d'après les détails qui seront donnés à l'article spécialement consacré aux calculs du mouvement présumé sur la nouvelle route , le tonnage pendant la première période d'exploitation ne devant s'élever au maximum qu'à 150,000 tonneaux en remonte et à 90,000 en descente annuellement , ou par jour moyen 500 tonneaux à la remonte et 300 à la descente , n'exigeant que quatre à cinq heures de travail par jour , il s'ensuit que la force supplémentaire disponible de chaque machine , dans un travail régulier de dix heures par jour tel que nous l'avons prévu dans nos estimations des dépenses annuelles , sera plus que suffisante pour assurer le service de la route dans les moments de la plus grande fluctuation commerciale.

L'application que nous avons faite pour la descente dans la vallée de la Meuse des perfectionnements actuels des plans inclinés en Angleterre , pourra également avoir lieu , lors du prolongement de la route vers Cologne , aux divers endroits où le brusque ressaut du terrain nécessite ce genre de construction , et qui , d'après l'avant-projet marqué sur la carte générale ci-jointe , se trouve à l'amont de Verviers , à Dolhain et à la descente de Stolberg ; quant à la traversée de la colline entre l'Erft et Cologne , nous pensons , d'après les nivellements , que le halage s'y opérera avec plus d'avantages au moyen de locomotives d'allége , la pente pouvant être facilement réduite à moins d'un centième par mètre.

TROISIÈME PARTIE.

Nous avons rappelé, dans la première partie de ce Mémoire, les motifs qui rendent désirable, à l'égard de la Belgique comme à l'égard de la Prusse rhénane, l'établissement d'une communication directe entre Anvers et Cologne. Dans la seconde partie, après avoir discuté en détail tous les éléments d'étude du projet, nous croyons avoir prouvé la possibilité de l'exécution de cette communication sous le rapport de l'art. Il s'agit maintenant d'en démontrer la possibilité d'exécution sous le rapport financier.

Les tableaux du mouvement commercial déjà existant dans la zone que la nouvelle route parcourra, tableaux extraits de données officielles, soit des chambres de commerce, bureaux de douane et d'octroi, soit par des attachements tenus pendant longtemps aux ponts à bascule et aux portes des principales villes, annoncent un tonnage important, et dont on peut facilement prévoir toute l'augmentation future, si l'on considère la réduction notable que l'économie du halage par chemin de fer doit apporter sur les frais actuels de transport.

Mais pour que le commerce adopte la voie projetée, pour que cette voie soit réellement utile, il faut que les péages qui doivent en couvrir la dépense, ajoutés au prix du halage que nous avons détaillé, n'occasionnent ensemble au commerce que des frais de transport moindres que par la voie la plus économique aujourd'hui, et nonobstant les autres avantages de célérité et d'assurance que la nouvelle route présentera.

A cet effet, admettant en principe que les fonds nécessaires à la construction de la route doivent, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration, être couverts par un péage; persuadés qu'on pourra se procurer le capital dont il s'agit au taux de 5 pour 100 d'intérêt, comme nous espérons le démontrer lorsque nous traiterons du mode à suivre pour l'exécution des travaux; nous établirons d'abord le montant des sommes à recouvrer, et, discutant ensuite le mouvement présumable sur la nouvelle route, nous en déduirons la répartition des péages et leur produit total.

DU MONTANT DES DÉPENSES À RECOURIR.

Les dépenses annuelles se composent : 1° de l'intérêt des fonds employés dans la construction, s'élevant pour les 16,500,000 francs détaillés au

| | |
|---|---------------|
| chapitre I ^r du devis, à raison de 5 pour 100, à la somme de. | fr. 825,000 |
| 2° Des dépenses d'entretien et d'administration des ouvrages, d'après les détails du chapitre II du devis, s'élevant à la somme de. | fr. 315,400 |
| 3° Des frais d'administration générale et de recettes des péages, que nous évaluerons ici à la somme amplement suffisante de | fr. 59,600 |
| Formant ensemble un total de. | fr. 1,200,000 |

Le mouvement présumable du tonnage ne saurait être apprécié avec connaissance de cause que pour autant que l'on consulte séparément pour chaque branche spéciale de commerce les avantages d'économie et de promptitude que la nouvelle route peut offrir.

Nous commencerons cet examen par les transports qui réclament la plus grande modération de péages, soit parce que la valeur intrinsèque de la marchandise est très-faible, soit parce que son débit doit être protégé.

Nous rechercherons ensuite les revenus assurés que la circulation des voyageurs promet à l'entreprise : les avantages de la célérité, l'économie de temps, qu'une route en fer seule peut offrir pour le transport des personnes, rendent à cet égard l'influence de la hauteur des péages moins sensible.

Enfin, passant successivement en revue les relations commerciales auxquelles la nouvelle route est destinée, nous examinerons par rapport aux divers articles principaux de commerce à quel péage on peut les soumettre, en soutenant la concurrence des autres voies de transport.

DU TONNAGE PRÉSUMÉ ET DE LA FIXATION DES PÉAGES.

Parmi les articles qui réclament un faible péage, figurent en première ligne le transport des houilles : dans les provinces rhénanes comme sur le territoire de la Belgique, des charbonnages considérables manquent encore de moyens de communications ou viennent d'être privés de leurs anciennes voies. Les houillères de Liège, pour conserver leurs exploitations en activité, ont besoin aujourd'hui d'exportations par les eaux de l'Escaut, pour regagner les débouchés que les charbonnages d'Angleterre remplissent maintenant.

L'importance du commerce des houilles pour la prospérité de la Belgique entière, l'importance des charbonnages de Liège dans le projet qui nous occupe, nous font un devoir de consacrer un article spécial à ce sujet.

Du commerce des houilles en Belgique.

Avant la paix de 1815, on ne comptait guère de grandes exploitations charbonnières en Belgique; à cette époque, l'extraction ne s'opérait, en général, qu'à l'aide de chevaux. Après la paix, lorsque les communications devinrent libres avec l'Angleterre, des machines à vapeur perfectionnées, dont le nombre ne tarda pas à s'accroître, furent importées sur le continent, et devinrent bientôt pour nos charbonnages un puissant moyen de production,

en même temps que leur introduction successive dans les diverses fabriques augmenta considérablement la consommation et le débit du combustible.

Partout l'usage de la houille se répand de plus en plus; partout on réclame l'amélioration des moyens de transport, afin d'abaisser le prix de cet élément principal, indispensable, de presque toutes les industries manufacturières.

La route projetée trouvera dans cette branche de commerce, en échange des avantages d'économie qu'elle lui offrira, une source de revenu considérable, tant sous le rapport des expéditions à l'intérieur que sous celui de l'exportation par mer.

L'usage de la houille en Belgique est général, aussi bien pour la consommation domestique que pour l'industrie. La bonne qualité des houilles belges, et leurs différentes variétés propres à toutes sortes d'usages les font rechercher dans les pays voisins, et déjà même on essaye de les exporter en concurrence avec les charbons anglais vers la Méditerranée et vers l'Amérique.

On peut évaluer à 2,370,000 tonneaux environ, l'extraction totale annuelle; sa répartition dans la consommation intérieure et l'exportation était sensiblement comme suit, pendant les dernières années du gouvernement des Pays-Bas :

| | PROVENANT DES CHARBONNAGES | | | | TOTAL. |
|--------------------------------------|----------------------------|---------------|----------------------|----------------------|-----------|
| | DE MONS. | DE CHARLEROI. | DE MARIMONT-HOUDENG. | DE LIÈGR. | |
| | tonn. | tonn. | tonn. | tonn. | tonn. |
| Pour la consommation intérieure. . . | 500,000 | 400,000 | 330,000 | 290,000 ¹ | 1,520,000 |
| A l'exportation pour la France. . . | 450,000 | 100,000 | 10,000 | | 560,000 |
| — pour la Hollande. . . | 150,000 | 30,000 | 30,000 | 80,000 | 290,000 |
| Totaux. . . | 1,100,000 | 530,000 | 370,000 | 370,000 | 2,370,000 |

Les houilles de Mons s'écoulent en France, dans les Flandres et en Hollande, par une navigation continue et facile suivant plusieurs directions.

Celles de Charleroi s'exportent en France, par la Sambre canalisée et par la Meuse. Pour la consommation intérieure et la Hollande, elles n'étaient rendues autrefois sur les principaux marchés que par un roulage coûteux, jusqu'à Bruxelles, que l'ouverture du canal de Charleroi leur évitera, lorsque la concurrence y sera suffisamment établie. Le même canal facilite également aujourd'hui le transport des houilles de Marimont, et de Houdeng, très-recherchées à Bruxelles, Gand et Anvers, et qui ne parvenaient autrefois sur la Dendre navigable et sur le canal de Bruxelles, qu'après un roulage de huit à neuf lieues.

Les houilles de Liège ne possèdent de moyens de transports économiques que dans la direction du nord seulement, par la Meuse et le canal de Maëstricht, et cependant malgré les frais énormes du roulage elles parvenaient à Louvain, et même jusqu'à Anvers.

Voici la répartition annuelle ordinaire des houilles de Liège dans la consommation intérieure et à l'exportation pendant les dernières années :

| | | Tonneaux. | |
|-----------------------------|---|---|--------|
| Consommation intérieure. | Expédition par eau. | Maëstricht, Maseyk, Ruremonde, Venloo et les abords de la Meuse. | 50,000 |
| | | Huy, Andenne. | 10,000 |
| | | Vers l'Ourthe et le Luxembourg. | 30,000 |
| | Expédition par le roulage. | Chenée, Verviers et la vallée de la Vesdre. | 24,000 |
| | | Hasselt, Diest et la Campine. | 30,000 |
| | | Tirlemont, Louvain et leur conscription. | 25,000 |
| | | La Hesbaye. | 10,000 |
| | Circonscription de Liège. | Aerschot, Malines, Anvers. | 10,000 |
| | | La ville. | 60,000 |
| | | Fabriques, manufactures, forges, etc. | 20,000 |
| Exportation. | Charbonnages et campagnes. | 20,000 | |
| | La Hollande, la Zélande, le Brabant hollandais. | 80,000 | |
| | Givet, Mézières, Sedan. | 1,000 | |
| | | 370,000 | |

Afin de pouvoir apprécier, relativement aux principaux marchés, les avantages d'économie à résulter de l'amélioration des voies de communications, il est nécessaire de considérer séparément pour chacun d'eux le prix d'achat aux fosses et les frais du transport; nous avons dressé à cet effet le tableau suivant :

Tableau du prix moyen des houilles belges par tonneau de 1,000 kilog.

| CHARBONNAGES. | PRIX D'ACHAT AUX FOSSES. | | | | PRIX DU TRANSPORT PAR EAU VERS LES PRINCIPAUX MARCHÉS. | | | |
|-----------------------|--|------------|-------------|-------|---|-------|----------|------------|
| | GROSSE houille de 1 ^{re} qualité. | GAILLETES. | MENU | | BRUXELLES. | GAND. | ANVERS. | ROTTERDAM. |
| | | | GAILLETEUX. | MENU. | | | | |
| | francs. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. | fr. |
| Mons. . . | 20 | 13 | 10 | 4 | 7 | 5 | 6 | 8 |
| Charleroi. | 17 | 11 | 6 | 2,60 | 5,50 (*) | ... | 6,50 (*) | 8,50 (*) |
| Marimont- Houdeng. | 16 | 12 | 6 | ... | 5,50 (*) | 8 | 6,50 (*) | 8,50 (*) |
| Liège. . . | | | | | | | | |

Il résulte de ce tableau que sous le rapport de l'achat aux fosses ainsi que sous celui du transport vers la Hollande, les houilles de divers charbonnages de la Belgique peuvent être regardées sur le même pied d'égalité; et que, si une voie plus économique que celles existantes était donnée aux houilles de Liège, elles entreraient en concurrence avec les produits du Hainaut sur la plupart de nos marchés intérieurs.

Depuis la révolution belge les houilles anglaises approvisionnent les marchés de la Hollande; il était intéressant d'examiner jusqu'à quel point elles pourraient s'y maintenir après la paix. Nous avons recueilli à cet égard dans notre dernier voyage d'Angleterre des renseignements qui prouvent qu'au moyen de l'amélioration des transports, les houilles belges pourront reprendre bientôt leur prépondérance sur le marché de Rotterdam

(*) On suppose le transport effectué par la voie du canal de Charleroi.

même (1), car, quoique le prix des houilles soit peu élevé en général sur lieux les d'extraction en Angleterre, la dépense énorme du fret entre ce pays et la Hollande neutralise cet avantage.

Les houilles qui remplacent aujourd'hui à Rotterdam celles du Hainaut et de Liège proviennent de Newcastle et de Sunderland; leur prix par tonneau s'élève comme suit :

| | Exportés par navires anglais. | | Exportés par navires étrangers. | |
|---|--|------------------|--|------------------|
| | GROSSE HOUILLE DE 1 ^{re} QUALITÉ. | MENU GAILLETEUX. | GROSSE HOUILLE DE 1 ^{re} QUALITÉ. | MENU GAILLETEUX. |
| Prix de la houille rendue à bord du navire 24 à 10 schellings le chaldron de Newcastle, ci par tonneau. | s. d. 8 10 | s. d. 3 9 | s. d. 8 10 | s. d. 3 9 |
| Le fret dépend de la saison et des circonstances du commerce; il peut varier de 9 à 14 schellings, mais son taux ordinaire est de 12 schellings le tonneau, ci. | 12 0 | 12 0 | 12 0 | 12 0 |
| Le droit d'exportation actuel est de. | 4 6 | 2 3 | 8 0 | 4 0 |
| Total, rendue à Rotterdam. | 25 4 | 18 0 | 28 10 | 19 9 |
| Réduction en francs par tonneau de 1,000 kilog. | 31,60 | 22,50 | 35,90 | 24,70 |

(1) L'Angleterre trouve dans l'exploitation de ses mines de houille la cause principale de sa richesse et de sa puissance. On évalue à plus de 15,000,000 de tonneaux, la consommation annuelle de houille dans la Grande-Bretagne. Les trois quarts de cette quantité proviennent des charbonnages de l'intérieur; l'autre quart est fourni par les charbonnages maritimes, dont les plus importants sont ceux de la Tyne, de la Wear et de la Tees, qui fournissaient en outre avant 1830 à une exportation de plus de 200,000 tonneaux pour le continent européen, les colonies anglaises et les Etats-Unis d'Amérique.

Ces derniers charbonnages, qui approvisionnent aujourd'hui la Hollande, possèdent des variétés de houille à peu près semblables à celles de la Belgique. Les prix d'achat aux fosses éprouvent généralement peu de variations; elles coûtent actuellement, rendus aux ports d'embarquement, savoir :

| | | | |
|---|------------|------------------------|--------|
| Grosse houille de 1 ^{re} qual. (Wallsend, Heaton.) | 36 schell. | le chaldr. ou en tonn. | fr. 17 |
| Gailleteux 2 ^e id. (lowmain-coal) | 22 schell. | idem. | 10 |
| Menu gailleteux 3 ^e id. (nutse) | 12 schell. | idem. | 5,50 |
| Menu 4 ^e id. (duste) | 6 schell. | idem. | 2,80 |

Quoique achetées à bas prix aux fosses, et malgré les facilités de transport, soit par mer, soit par la navigation intérieure, les houilles n'arrivent sur les principaux marchés qu'à des taux exorbitants. Par exemple, pendant l'année dernière, les deux premières qualités ci-dessus désignées, qui se vendaient à Sunderland et à Newcastle 10 à 17 fr. le tonneau, coûtaient de 22 à 26 fr. rendues au port de Londres, où il s'en consomme annuellement plus de 1,300,000 tonneaux.

Les prix courants des houilles pendant notre séjour en ce pays étaient les suivants :

| | | | | |
|----------------------|-----------------------|---------|-------------------|-------|
| Marché de Londres. | Heaton. | 21 sch. | le tonneau ou fr. | 26,25 |
| | Wallsend. | 20 | — | 25 |
| | Northumb. | 18 1/2 | — | 22,80 |
| | Windsor. | 16 1/2 | — | 20,60 |
| Marché de Liverpool. | cannel coal | 16 1/2 | — | 20,60 |
| | king coal. | 15 1/2 | — | 19,40 |
| | main coal. | 11 3/4 | — | 14,60 |
| | common. | 10 3/4 | — | 13,60 |
| Marché d'Edimburgh. | Edmonston | 13 | — | 16,25 |
| | Craighall. | 11 1/2 | — | 14,40 |
| | Arniston. | 11 | — | 13,75 |
| | Newbattle. | 10 | — | 12,50 |

Ce tableau démontre que les charbons anglais rendus à Rotterdam, même en supposant réduits ou supprimés les droits d'exportation qu'on perçoit à la sortie d'Angleterre, sont plus chers que les charbons de la Belgique arrivant par les anciennes voies.

On comprendra facilement les causes d'un semblable résultat, si l'on considère la différence énorme qui doit nécessairement exister entre le fret de Rotterdam à Sunderland, et celui de Rotterdam à Anvers : les navires du grand cabotage de 250 à 290 tonneaux, grésés pour la mer, ont besoin de dix à onze hommes d'équipage, ou un homme par 26 tonneaux de chargement; tandis que ceux du petit cabotage de 100 à 110 tonneaux, destinés à la navigation des eaux intérieures, n'exigent que trois hommes à bord, ou un homme par 33 à 36 tonneaux. De plus, nonobstant que les navires charbonniers sont obligés de prendre lest pour aller ou revenir à Sunderland, les capitaux d'armement, les frais d'assurance maritime, et les droits sur la côte d'Angleterre, sont très-élevés.

La navigation de l'Escaut ainsi que des eaux de la Zélande est au contraire favorable sous tous les rapports, et les relations commerciales de la Hollande avec Anvers permettront toujours de compter sur des chargements en retour.

C'est ainsi que le fret d'Anvers pour Rotterdam ne s'élevait, pendant les dernières années, à l'égard du transport des houilles, qu'à 2 francs par tonneau, et à fr. 1,75 pour la Zélande.

Or, en admettant que le prix du fret d'Anvers à Rotterdam, pour les houilles, reste sur le même pied, on conçoit que pourvu que les frais de transport sur la route en fer de Liège à Anvers, ne s'élèvent pas, droits, halage et embarquement compris, à plus de fr. 5,20 par tonneau, comme nous allons le démontrer, les charbonnages de Liège continueront, après la paix, à alimenter les marchés de la Hollande et ceux de la Zélande, plus avantageusement par la nouvelle voie et la navigation de l'Escaut, que par celles de la Meuse et du canal de Bois-le-Duc.

Il n'est guère présumable d'ailleurs que la Hollande, après la signature de la paix (qui aura lieu sans doute avant l'achèvement de la route projetée), repousse de ses marchés, par des droits prohibitifs au profit des charbonnages anglais, la seule concurrence que les charbonnages belges lui offrent pour un article devenu indispensable à son industrie.

De la somme de fr. 5,20 ci-dessus précitée, à laquelle les frais de transport de Liège à Anvers pourraient s'élever à l'égard des houilles sans nuire à leur exportation, nous déduisons :

1° Le halage sur la nouvelle route qui, à partir des houillères jusqu'aux bassins d'Anvers, coûtera, attendu la pente favorable dans cette direction, fr. 2,30 au plus par tonneau pour toute la distance, c'est-à-dire deux centimes par tonneau et par kilomètre-

| | | |
|--|-----|-------------|
| tre, conformément aux détails que nous avons donnés à ce sujet, ci. | fr. | 2,30 |
| 2° Le chargement dans le navire, ne coûtera pas, effectué comme en Angleterre, au moyen d'un embarcadère spécial, par tonneau plus de. | | <u>0,30</u> |
| Ensemble | fr. | <u>2,60</u> |

Partant, il reste disponible, pour montant des droits à frapper sur la nouvelle route, en ce qui concerne le transport des houilles de Liège destinées à l'exportation par Anvers, la somme de fr. 2,60, tant pour le péage proprement dit de la route que pour le service des plans inclinés.

Quant à l'approvisionnement de la ville d'Anvers et de sa banlieue, pour lequel les houilles du Hainaut s'affrètent aujourd'hui au prix de fr. 6 à fr. 6,50, les droits pourraient s'élever jusqu'à fr. 3,70, sans empêcher la concurrence des houilles de Liège; mais, en considérant les nombreux débouchés existants aujourd'hui pour les charbonnages du Hainaut, l'étendue considérable de leurs marchés en Brabant, à Namur, dans les Flandres, et surtout vers la France, et les moyens de transports économiques qui leur ont été ouverts en grande partie aux frais de l'État, nous pensons que les charbonnages de Liège ont droit à semblable faveur à l'occasion de la nouvelle route; et, en conséquence, nous proposons de ne taxer leurs produits transportés sur la route projetée indistinctement pour l'exportation comme pour la consommation intérieure, qu'à fr. 2,60 pour tout péage quelconque de Liège jusqu'à Anvers, ou 2 centimes par tonneau et par kilomètre, plus 30 centimes terme moyen du passage des plans inclinés.

Quant aux villes et campagnes intermédiaires qui ne peuvent s'approvisionner de combustible aujourd'hui que par un roulage extrêmement coûteux, le même tarif leur offrira, sous ce rapport, des avantages considérables, en même temps qu'il assure aux charbonnages de Liège une augmentation de débouchés à l'intérieur.

Pour évaluer maintenant les revenus de la route projetée à l'égard du transport des houilles, nous avons dressé les deux tableaux suivants, dont le premier fait connaître, par rapport aux principaux marchés de la contrée traversée, la consommation totale ordinaire du combustible, soit pour l'usage domestique, soit pour celui des brasseries, usines, manufactures, etc.; et la proportion de l'approvisionnement par les divers charbonnages. Les dernières colonnes de ce tableau indiquent les quantités que nous supposons pouvoir continuer à être fournies par les charbonnages du Hainaut, soit à cause des variétés particulières qu'ils possèdent, soit par suite de la concurrence naturelle; et le montant présumé des expéditions sur lesquelles les charbonnages de Liège peuvent compter parce qu'ils auront l'avantage, et de la qualité intrinsèque de leurs produits, et de la modicité des frais de transport. Dans le second tableau, basé sur ce tonnage présumé, nous cal-

culons le montant du produit des péages à raison de 2 centimes par tonneau et par kilomètre, plus 30 centimes, terme moyen, pour le passage des plans inclinés.

Tableau des centres de consommation des houilles, susceptibles d'être approvisionnés par la voie de la route projetée.

| VILLES ET CONTRÉES. | CONSOMMATION ACTUELLE PAR ANNÉE. | | | | | Proportion future de la répartition des approvisionnements par les charbonnages | |
|--|--|----------|---------------|--------------|---------------|---|-----------|
| | RÉPARTITION DES QUANTITÉS FOURNIES PAR LES DISTRICTS | | | | | DU HAINAUT. | DE LIÈGE. |
| | TOTAL. | DE MONS. | DE CHARLEROI. | DE MARIMONT. | DE LIÈGE. | | |
| Exportation. | t. | t. | t. | t. | t. | t. | t. |
| Pour la Hollande: les villes et contrées de Rotterdam; Schiedam; La Haye; Dordt; Zierickzée; Bergop-Zoom; Middelbourg; Hulst; etc. | 260,000 | 150,000 | 30,000 | 30,000 | 50,000 (1) | 200,000 | 60,000(1) |
| Consommation ultérieure | | | | | | | |
| Anvers et sa banlieue. . . | 40,000 | 2,000 | 7,000 | 26,000 | 5,000 | 61,000 | 24,000 |
| — Son arrondissement; Braeschaet; Westwezel; Putte; Contich; Saint Antoine. | 12,000 | 1,000 | 3,000 | 8,000 | » | 2,000 | 10,000 |
| Malines. | 10,600 | 1,000 | 2,100 | 5,500 | 2,000 | 4,600 | 6,000 |
| — Son arrondissement; Lierre; Duffel; Waelhem; Pasbrug; Muisen; Wavre-Sainte-Catherine. | 7,000 | » | 2,000 | 4,000 | 1,000 | 4,000 | 3,000 |
| Louvain. | 14,800 | » | 6,600 | 4,500 | 2,700 | 3,800 | 11,000 |
| — Son arrondissement; Aerschot; Saint Joris; Werchter; Campenhout; Cortenberg; Tervueren. | 10,000 | » | 5,000 | 3,000 | 2,000 | 2,000 | 8,000 |
| Tirlemont. | 5,700 | » | » | » | 5,700 | » | 5,700 |
| — Sa circonscription; Diest; Haelen; Jodoigne et les villages des environs. | 10,000 | » | 3,000 | 3,000 | 4,000 | 2,000 | 8,000 |
| Landen; Hannut; Saint-Trond et ses environs. . | 17,000 | » | » | » | 17,000 | » | 7,000 (2) |
| Waremme et ses environs. . | 1,000 | » | » | » | 1,000 | » | 1,000 |
| Verviers. | 17,500 | » | » | » | » | » | » |
| Chenée; Chaudfontaine; Pepinster; Hodimont; Dolhain et leurs environs. . . | 10,000 | » | » | » | » | 12,500(3) | 10,000 |

(1) Dans ces quantités ne sont point comprises les 30,000 tonneaux de houille consommés dans le Brabant hollandais et la Gueldre.

(2) Cette quantité n'est relative qu'à l'approvisionnement de Landen, Hannut et environs.

(3) Provenant des houillères de Thimister.

Tableau du produit présumé des péages sur les houilles, calculé à raison de 2 cent. par tonneau et par kilomètre de distance parcourue, et de 30 centimes pour le passage de chaque plan incliné.

| LIEUX DE CONSOMMATION. | TONNAGE PRÉSUMÉ. | DISTANCE À PARCOURIR. | DROIT TOTAL PAR DISTANCE PARCOURUE. (1) | MONTANT DU PRODUIT PRÉSUMÉ. |
|--|---------------------|-----------------------------|--|-----------------------------------|
| | tonn. | kilom. | fr. c. | francs. |
| Anvers { pour l'exportation. | 60,000 | 115 | 2,60 | 156,000 |
| { pour la consommation de la ville. | 24,000 | 115 | 2,60 | 62,400 |
| — Son arrondissement. | 10,000 | 110 | 2,50 | 25,000 |
| Malines. | 6,000 | 90 | 2,10 | 12,600 |
| — Son arrondissement. | 3,000 | 85 | 2,00 | 6,000 |
| Louvain. | 11,000 | 66 | 1,62 | 17,820 |
| — Son arrondissement. | 8,000 | 66 | 1,62 | 12,960 |
| Tirlemont. | 5,700 | 48 | 1,26 | 7,182 |
| — Son arrondissement. | 8,000 | 48 | 1,26 | 10,080 |
| Waremmé. | 1,000 | 20 | 0,70 | 700 |
| — Son arrondissement. | 7,000 | 10 | 0,50 | 3,500 |
| Verviers et Hodimont. | 20,000 | 25 | 0,50 | 10,000 |
| TOTAL. . . . | | | fr. 324,242 | |

Transport des voyageurs.

Les avantages d'économie et de promptitude que l'emploi de la vapeur présente, surtout pour le transport des personnes, assure à cet égard à l'entreprise de la route projetée un revenu considérable.

Quoique nous ayons la conviction profonde qu'avant la dixième année d'existence de la nouvelle route, la circulation actuelle, déjà si animée, entre Anvers, Bruxelles, Liège et les autres villes intermédiaires, triplera, au moins en ce qui concerne les voyageurs, et contribuera aussi à couvrir la plus grande partie des dépenses d'établissement et d'entretien, nous n'établirons toutefois nos calculs que sur le mouvement actuel, augmenté seulement d'un tiers ou d'un cinquième, suivant l'importance des relations des villes entre elles; augmentation qui n'est nullement douteuse lorsque l'on considère la progression beaucoup plus forte qui a eu lieu depuis quelques années, à mesure de l'organisation plus régulière des messageries.

Nous avons fait tenir, pendant près d'une année, à tous les bureaux d'octroi des principales villes, des attachements officiels du passage des diligences et du nombre des personnes qu'elles contenaient; et c'est d'après ces documents, que nous avons dressé le tableau donné dans la première partie de ce Mémoire sur la circulation actuelle des messageries.

Sans avoir égard aux abaissements éventuels de prix qui ont lieu quelque-

(1) En supposant terme moyen le passage d'un seul plan incliné.

fois pour écarter une nouvelle concurrence, on peut regarder comme taux ordinaire des places dans les voitures publiques les données suivantes :

| | |
|---|------------|
| Entre Anvers et Bruxelles (pour un trajet en 4 à 5 heures). | 4 à 5 fr. |
| — Anvers et Liège (— en 12 à 13 heures). | 13 à 15 » |
| — Bruxelles et Liège (— en 10 à 11 heures). | 11 à 13 » |
| — Liège et Verviers (— en 3 heures). | 3 |
| — Bruxelles et Louvain (— en 2 1/2 heures). | 1,75 à 2 » |

D'où l'on peut conclure que le prix moyen de ces transports s'élève, par personne et par kilomètre de distance parcourue, de 8 à 12 centimes, la plus grande vitesse ne dépassant pas onze kilomètres à l'heure.

Nous pensons que pour rendre la route projetée véritablement utile au public, et assurer en même temps à son entreprise le revenu le plus considérable, il convient que la dépense du transport, droits et halage compris, ne s'élève pas à plus de 6 centimes par personne et par kilomètre.

A ce taux, et la vitesse étant de 18 à 22 kilomètres par heure, le prix des places, dans les diligences de la nouvelle route, serait ainsi qu'il suit :

| | |
|---|----------|
| Entre Anvers et Bruxelles (pour un trajet en 2 heures). | fr. 2,76 |
| — Anvers et Liège (— en 6 —). | 7,20 |
| — Bruxelles et Liège (— en 6 —). | 7,08 |

Et proportionnellement pour les villes intermédiaires.

En traitant du halage sur les routes en fer, nous avons démontré que les frais de transport proprement dits, s'élèveraient tout au plus, par personne, à 1 1/2 centime par kilomètre de distance parcourue, ce qui laisse disponible 4 1/2 centimes pour le péage à établir; nous ne baserons toutefois le calcul des revenus que sur une moyenne de 4 centimes par personne et par kilomètre. Le mouvement présumé et le produit du péage, d'après ces bases, sont indiqués dans le tableau suivant :

Tableau de la circulation présumée des voyageurs, et du produit des péages à raison de 4 centimes par personne et par kilomètre.

| | NOMBRE DE PERSONNES. | | DISTANCE DU PARCOURS. | DROITS PAR DISTANCE. | PRODUIT PRÉSUMÉ. |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------------------|----------------------------|---------------------|
| | MOUVEMENT ACTUEL. | MOUVEMENT PRÉSUMÉ. | | | |
| Entre Anvers et Malines. | 74,000 | 98,000 | kilom. 24 | fr. 0,96 | fr. 94,080 |
| — Anvers et Lierre. | 9,000 | 12,000 | 5 | 0,20 | 2,400 |
| — Lierre et Malines. | 3,000 | 4,000 | 5 | 0,20 | 800 |
| — Malines et Bruxelles. | 75,000 | 100,000 | 22 | 0,88 | 88,000 |
| — Bruxelles et Louvain. | 85,000 | 110,000 | 46 | 1,84 | 18,400 |
| — Malines et Louvain. | 19,000 | 25,000 | 24 | 0,96 | 24,000 |
| — Louvain et Tirlemont. | 46,000 | 55,000 | 18 | 0,72 | 39,600 |
| — Tirlemont et Waremmé. | 35,000 | 30,000 | 26 | 1,04 | 31,200 |
| — Waremmé et Liège. | | 30,000 | 26 | 1,04 | 31,200 |
| — Liège et Chaudfontaine. | 43,000 | 57,000 | 7 | 0,28 | 15,960 |
| — Chaudfontaine et Verviers. | 15,000 | 19,000 | 19 | 0,76 | 14,440 |
| — Liège, Verviers et Aix par Batice. | 6,000 | 5,000 | 26 | 1,04 | 5,200 |
| TOTAL. | | | | fr. | 365,280 |

Transport des marchandises.

On vient de reconnaître, par le produit des péages sur le transport des houilles et des voyageurs, qu'il ne reste à prélever sur le transport des marchandises qu'une somme de 511,000 francs environ pour compléter les 1,200,000 nécessaires au paiement des intérêts des capitaux employés à l'établissement de la nouvelle route et au recouvrement de ses dépenses d'entretien et d'administration.

Nous allons démontrer qu'un péage de 4 centimes seulement par tonneau et par kilomètre, et de 30 centimes pour le passage de chaque plan incliné, suffira amplement pour fournir ce complément. Au taux moyen dont il s'agit, les frais de transport sur la route projetée, s'élèveraient, droits et halage compris :

| | | |
|-----------------------------------|-----|------|
| Entre Anvers et Verviers, à . . . | fr. | 9,00 |
| — Anvers et Bruxelles, à . . . | » | 2,75 |

Si l'on considère maintenant qu'à ce prix les marchandises expédiées d'Anvers sur les provinces rhénanes arrivent en un jour à Verviers, d'où le roulage ordinaire peut les transporter à Cologne en trois jours, pour 25 à 30 francs par la route actuelle de Juliers, et pour 22 à 26 francs après l'achèvement de la chaussée en construction entre Düren et Cologne, on comprend que le commerce d'Anvers pourra, au moyen de la route projetée, reprendre en partie les relations qu'il entretenait au commencement de 1830 avec Cologne, puisque ses marchandises y arriveront avec autant de promptitude que par la navigation des bateaux à vapeur du Rhin, et pour un prix à peu près égal à celui de la navigation à voile; et une partie très-notable de ces transports pourrait encore avoir lieu par la voie proposée, de concurrence avec les bateaux à vapeur de Rotterdam, quand même la Hollande renoncerait en faveur de son commerce aux droits d'octroi qu'elle possède sur la navigation du Rhin.

Quelque persuadés que nous soyons que la plus grande partie du commerce qui avait lieu entre Anvers et Cologne sous le gouvernement des Pays-Bas, suivra la direction nouvelle que le chemin de fer présente, nous ne compterons toutefois, dans le mouvement présumé dont il s'agit, que sur les quantités qui se transportaient par le roulage au prix de 46 à 65 francs le tonneau, ou par les bateaux à vapeur au prix 33 à 46 francs.

A ce sujet, comme à l'égard des évaluations du tonnage présumé entre les autres points commerciaux, nous reprendrons en considération le tableau que nous avons donné dans la première partie de ce Mémoire, indiquant, d'après des renseignements dont nous croyons l'exactitude incontestable, la circulation ordinaire qui avait lieu pendant les dernières années dans la direction de la route projetée; et, comparant les prix de transport par la nouvelle voie avec ceux actuels par les voies existantes, nous avons dressé l'aperçu suivant du tonnage présumé, en ce qui concerne les marchandises, et du produit des péages qui en résultera.

Tableau du mouvement présumé des marchandises, et du produit des péages, à raison de 4 centimes par tonneau et par kilomètre, et de 30 centimes pour le passage de chaque plan incliné.

| | TONNAGE. | | DISTANCE DU PARCOURS EN KILOMÈTRES. | DROIT PAR DISTANCE. | PRODUIT PRÉSUMÉ. |
|--|--|--------------------|-------------------------------------|---------------------|------------------|
| | MOUVEMENT ACTUEL NON COMPRIS LES HOUILLES. | MOUVEMENT PRÉSUMÉ. | | | |
| Expéditions d'Anvers. | | | | | |
| Sur Cologne, les provinces rhénanes, le Rhin supérieur et la Suisse. | 31,700 | 8,500 | 140 | fr. 6.20 | fr. 52,700 |
| — Liège, Verviers et la vallée de la Vesdre, Stavelot, le Limbourg, etc. | 40,700 | 33,000 | 120 | 5.40 | 183,600 |
| — Louvain pour le pays de Namur, le Luxembourg, pour Jodoigne, Wavre, etc. | 20,200 | 18,000 | 48 | 1.92 | 34,560 |
| — Bruxelles, le Hainaut et les frontières françaises. | 37,100 | 30,000 | 46 | 1.84 | 55,280 |
| — Malines, Lierre, Vilvorde, Alost, Diest, Tirlemont, Saint-Trond. | 5,700 | 3,000 | 30 | 1.20 | 4,200 |
| Importations à Anvers. | | | | | |
| Provenant de Cologne, des provinces rhénanes, du Rhin supérieur et de la Suisse. | 9,500 | 2,500 | 140 | 6.20 | 15,500 |
| — de Liège, Verviers, etc. | 19,100 | 19,000 | 120 | 5.40 | 102,600 |
| — du pays de Namur, environs de Louvain, etc. | 23,000 | 23,000 | 48 | 1.92 | 44,160 |
| — de Bruxelles, du Hainaut, etc. | 21,300 | 20,000 | 46 | 1.84 | 36,800 |
| — de Malines, Lierre, Diest, Tirlemont, etc. | 8,750 | 8,000 | 30 | 1.20 | 9,600 |
| Expéditions de Bruxelles. | | | | | |
| Sur Cologne, Aix-la-Chapelle, l'Allemagne, centrale, la Suisse. | 950 | 1,200 | 138 | 6.12 | 7,344 |
| — Liège, Verviers, Spa, Stavelot, Tongres et Maëstricht. | 8,680 | 8,000 | 118 | 5.32 | 42,580 |
| — Louvain, Tirlemont, Diest et Saint-Trond. | 8,650 | 7,000 | 60 | 2.40 | 16,800 |
| — Vilvorde, Malines, Lierre et la Campine. | 6,300 | 6,000 | 30 | 1.20 | 9,200 |
| Importations à Bruxelles. | | | | | |
| Provenant de Cologne et d'Allemagne. | 1,000 | 1,200 | 138 | 6.12 | 7,344 |
| — du pays de Liège et du Limbourg. | 4,400 | 4,000 | 118 | 5.32 | 21,280 |
| — de Louvain, Tirlemont, Diest et environs. | 11,900 | 9,000 | 60 | 2.44 | 21,600 |
| — de Malines, Vilvorde et environs. | 2,000 | 1,000 | 20 | 0.80 | 800 |
| — de Lierre et de la Campine. | 1,000 | 1,000 | 30 | 1.20 | 1,200 |
| Expéditions de Liège. | | | | | |
| Sur Cologne, Aix-la-Chapelle, Malmédy, etc. | 2,780 | 3,000 | 26 | 1.04 | 3,120 |
| — Verviers, la Vallée de la Vesdre, Spa, Stavelot, etc. | 17,830 | 10,000 | 20 | 0.80 | 8,000 |
| — Saint-Trond, Waremmes et environs. | 4,300 | 2,000 | 30 | 1.80 | 3,600 |
| Importations à Liège. | | | | | |
| Provenant de Cologne, Aix-la-Chapelle, Düren, etc. | 2,170 | 2,200 | 26 | 1.04 | 2,288 |
| — de Verviers et environs. | 5,980 | 6,000 | 20 | 0.80 | 4,800 |
| — de Saint-Trond, Waremmes et environs. | 7,500 | 6,000 | 30 | 1.80 | 10,800 |
| — de Tirlemont, Diest et environs. | 1,100 | 1,000 | 48 | 2.52 | 2,520 |
| — de Malines, Lierre et Louvain. | 6,000 | 4,000 | 80 | 4.80 | 19,200 |
| ENSEMBLE. | | | | fr. | 719,376 |

Au montant des recettes que nous venons de détailler, résultant de péages sur des relations de commerce déjà établies dans la direction de la route

projetée, il faut encore ajouter le revenu à provenir des relations nouvelles auxquelles donnera naissance, dans les localités traversées, l'économie ou la promptitude des transports, en permettant l'arrivage de produits que la cherté ou la lenteur du roulage éloigne aujourd'hui des principaux marchés; tels sont les pierres à bâtir, les chaux et bois de construction, si abondants sur les bords de la Meuse; les cendres de mer, engrais, marnes, minerais, bois de chauffage, argiles, briques et tuiles, etc., etc. Ces nouvelles relations, en ce qui concerne lesdits articles, produiront au moins un revenu de. fr. 26,000

Tel est encore le transport du bétail pour la consommation des villes, transport qui aura lieu avec avantage et économie, et qui, en ne comptant que sur le quart de la consommation ordinaire, produira au moins un revenu de. 15,000

Un article important de consommation, le poisson frais, dont le transport vers les provinces de Liège et du Limbourg est aujourd'hui très-côûteux par la célérité qu'il exige, pourra également, en ne comptant que sur 4,000 tonneaux annuellement, augmenter les revenus de la route d'au moins. 20,000

Ensemble. fr. 61,000

Enfin, les ponts à construire sur la Meuse et sur l'Ourthe ayant été destinés au passage des piétons, on peut évaluer qu'un péage de 2 centimes par personne produirait au moins. fr. 5,344

Récapitulant les produits des diverses branches de recettes présumées, nous trouvons :

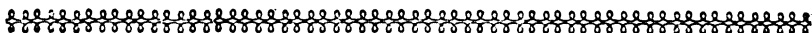
| | |
|--|--------------|
| Péage sur le transport des voyageurs. | fr. 365,280 |
| — sur le transport des houilles. | 324,000 |
| — — des marchandises. | 719,376 |
| — — articles divers. | 61,600 |
| Passage public sur les ponts de Meuse et Ourthe. | <u>5,344</u> |

Montant total du revenu présumé. . . . fr. 1,475,000

D'après l'aperçu qui précède, les revenus assurent non-seulement le recouvrement de toutes les dépenses d'établissement et d'entretien, mais annoncent en outre, malgré le faible taux proposé des péages, un excédant de recette qui, ainsi que nous nous réservons de le démontrer en traitant du mode à suivre pour l'exécution de l'entreprise, pourra être avantageusement employé à améliorer successivement la nouvelle voie, faciliter les transports et les rendre encore plus économiques.

On a dû remarquer que, dans l'examen de la question de possibilité d'exécution sous le rapport financier; nous n'avons basé nos calculs que sur le mouvement commercial de la route limitée aux villes d'Anvers, Bruxelles et Verviers; et l'on se rendra compte facilement de toute l'augmentation

ultérieure de chances favorables que promet à l'entreprise le prolongement de la route dont il s'agit jusqu'au centre des Flandres, l'embranchement sur Namur qui mettra le port d'Anvers en relation directe avec les provinces françaises de la Champagne et de la Lorraine; enfin, la jonction complète d'Anvers avec l'entrepôt principal du commerce d'Allemagne.



QUATRIÈME PARTIE.

§ I.

DU MODE D'EXÉCUTION.

Nous croyons avoir prouvé complètement, dans les articles qui précèdent, l'utilité générale de l'établissement d'une route en fer entré Anvers et Cologne, et son utilité spéciale en ce qui concerne le territoire belge. Nous avons rendu compte de tous les éléments de dépenses, et détaillé la plupart des revenus qui viendront les couvrir. La décision du gouvernement sur la question fondamentale de l'établissement de la nouvelle route ne saurait être douteuse. Le choix des moyens d'exécution reste à examiner : l'État doit-il se charger de la construction et de la conservation d'un semblable monument de prospérité publique, ou doit-il en confier la réussite à l'intérêt particulier ? Question de la plus haute importance, dont la fausse solution ferait avorter les avantages principaux du projet.

L'ENTREPRISE CONSIDÉRÉE EN MASSE SUR LES DEUX TERRITOIRES.

L'entreprise dont il s'agit se présente d'ailleurs sous diverses faces qu'il importe de considérer avant tout. La réunion dans une seule et même entreprise de la route d'Anvers à Verviers, et de celle d'Eupen à Cologne, nous semble impossible à réaliser, et nous pensons même que tout désirable qu'elle puisse paraitre, cette réunion n'offrirait aucun avantage réel. Elle exigerait entre les deux gouvernements un accord intime, pendant l'exécution, et la certitude de sa durée imperturbable pendant une longue série d'années.

La concordance relative aux bases de l'entreprise, en tant qu'elles n'ont rapport qu'à la construction des ouvrages, existera nécessairement, parce que les deux nations y ont un intérêt identique ; mais quant aux principes du recouvrement des dépenses, quant à la fixation des tarifs de péages, il faut que chaque gouvernement conserve le pouvoir d'introduire par la suite sur son territoire toutes les modifications qu'il jugera utiles dans son intérêt particulier. On conçoit aisément que chaque gouvernement, étant respectivement intéressé à la réduction des frais de transport sur la route entière, ne saurait augmenter ses propres droits de péage sans s'exposer à des représailles qui annuleraient les bénéfices qu'il attendrait de cette augmentation. Toute crainte doit donc disparaître à l'égard d'une augmentation arbitraire des péages, de la part de l'un ou de l'autre des gouvernements. Quant au transit à travers les deux territoires, la question du traité à intervenir à cet égard est tout-à-fait indépendante de l'établissement partiel du chemin dans chaque pays ; il est hors de doute que l'évidence des avantages réciproques que la nouvelle route offrira aux transports de l'Escaut vers le Rhin, et à ceux du Rhin vers la mer, rendront ce traité, également désiré par les ports de Cologne et d'Anvers, d'autant plus avantageux et plus facile à conclure, que les deux États n'écouteront, dans l'établissement de cette nouvelle voie, que leurs véritables besoins : un intérêt commun, l'économie et la promptitude des transports, dirigera nécessairement leurs efforts au même but.

L'ENTREPRISE CONSIDÉRÉE ISOLÉMENT SUR LE TERRITOIRE BELGE.

Considérée relativement au territoire belge en particulier, l'entreprise doit elle comprendre à la fois tous les embranchements auxquels la route principale peut donner lieu ? Nous ne connaissons point d'objections à ce que des embranchements d'un intérêt purement secondaire soient l'objet d'entreprises particulières et isolées ; mais il en est tout autrement de la communication entre Anvers et la capitale, dont les apports viennent considérablement diminuer le taux des péages sur toute la ligne entre l'Escaut et le Rhin, en même temps qu'elle fournit au commerce de Bruxelles le moyen le plus économique de correspondre promptement avec Liège et l'Allemagne ; embranchement dont les avantages ont dicté la direction et les dimensions de la route principale, dont il fait nécessairement partie intégrante, qui doit recevoir son exécution en même temps et sur les mêmes bases : d'ailleurs la section de Malines à Anvers appartient à la route d'Anvers à Cologne.

Nous proposons donc de réunir en une seule et même entreprise, comme dans le même décret d'établissement, la construction des routes d'Anvers et de Bruxelles à la Meuse et vers le Rhin.

Les limites de l'entreprise ainsi déterminées, quel mode d'exécution convient-il de suivre ? Par quel système d'administration de travaux, le pays pourra-t-il, dans le plus court espace de temps, obtenir une communication plus parfaite et plus économique ?

DES ENTREPRISES PAR VOIE DE CONCESSION.

On ne cesse de répéter que, pour l'entreprise des travaux publics, il faut suivre l'exemple de l'Angleterre ; que ce pays, renommé par le nombre et l'excellence des voies de communications intérieures dont son immense commerce jouit, voit chaque jour de nouvelles routes, des canaux, des chemins de fer s'établir et prospérer sans que le budget de l'état pourvoie à leur dépense. Mais on oublie les circonstances physiques et morales qui favorisent dans ce pays le système de concession : la position insulaire de l'Angleterre, le rapprochement des villes commerçantes et manufacturières, l'étendue des fortunes foncières, la concentration des capitaux ; on oublie les sages mesures que sa législation a instituées en matière de travaux publics... Non, le système de l'Angleterre n'est point, comme quelques enthousiastes le pensent, l'abandon général de tous les moyens de communication à l'intérêt particulier ; l'application de ce système est soumise à des règles spéciales qui seules peuvent en assurer la réussite.

D'abord, aucun péage n'est établi sans le consentement des mandataires de la nation ; l'État conserve la propriété des travaux érigés dans des vues politiques ou d'une haute importance pour le royaume ; tels que le canal Calédonien, la grande route de Londres vers l'Irlande, les routes militaires d'Écosse, le pont de Bangor sur le détroit de la Menai, le Breakwater de Plymouth, etc., etc. L'État met sous la sauve-garde des municipalités la conservation des ouvrages d'utilité publique, tels que les routes ordinaires, les grands ponts dans les villes, les ports marchands, les dessèchements de marais ; et il ne confie à l'intérêt privé les entreprises qui tiennent seulement à la prospérité d'un commerce ou d'une industrie locale, tels que les canaux et les chemins de fer de peu d'étendue, la conduite des eaux dans les villes, qu'avec l'autorisation formelle du parlement, qu'après une enquête réelle, et en soumettant la gestion des compagnies concessionnaires à la surveillance de commissaires spéciaux du gouvernement.

On a cherché, depuis 1815, à naturaliser en France et en Belgique l'entreprise de travaux publics par voie de concession ; qu'on se rappelle leurs résultats :

En France, tout près de notre frontière, des travaux dont la dépense totale ne s'élevait pas à 300,000 fr. ne furent pris en concession, malgré

la valeur bien connue des péages, que sur une base qui en moins de six années a produit aux concessionnaires un bénéfice d'environ 1,500,000 francs !

En France, l'entreprise d'un chemin de fer obtenue en adjudication publique, et après enquête préalable, pour un péage basé sur une dépense d'établissement de 10 millions de francs, fut immédiatement après l'obtention de la concession, déclarée aux actionnaires, par le concessionnaire auteur du projet, n'exiger réellement que 4,160,000 francs, et devoir en conséquence leur produire un intérêt de 20 p. % de leurs capitaux, au lieu de 10 sur lequel ils pouvaient compter.

En Belgique, l'adoption des concessions pour l'entreprise des grands travaux n'a pas été plus heureuse : le plus souvent le gouvernement a dû faire l'avance des fonds, courant ainsi toutes les chances défavorables de ces entreprises, et laissant tous les bénéfices au profit des concessionnaires.

Dans ces sortes de combinaisons, le gouvernement perd les économies possibles dans les travaux, tandis qu'on exige de lui, malgré les stipulations contraires des cahiers de charges, des indemnités pour des dépenses imprévues, ou pour des mal-façons dont il n'était point responsable; et la nation ne profite point des réductions dont le péage pouvait être susceptible.

En Angleterre même, terre classique de l'esprit d'association, malgré la prévoyance de la législature, la nation gémit souvent aussi de concessions accordées trop prématurément; on en voit un exemple frappant dans la différence du prix des houilles achetées aux fosses et sur les divers marchés de consommation, où elles arrivent par ces communications perfectionnées, créées par l'esprit d'association. L'augmentation énorme de prix que cet article, le plus essentiel pour l'industrie, éprouve dans son transport n'a rien qui doive étonner, lorsque l'on considère la hausse excessive des actions qui représentent la valeur d'établissement de ces moyens de transport. Quand une action de 100 liv. sterling s'élève rapidement à 200, à 600, à 1000 livres, sans qu'il en soit résulté pour le public une réduction proportionnelle dans le taux des péages concédés; cette hausse excessive n'a lieu qu'au détriment de la généralité; et aujourd'hui le gouvernement anglais, appréciant tout le danger des concessions définitives, exige dans les octrois nouveaux qu'il accorde, que les compagnies s'engagent à réduire les péages en proportion de l'augmentation de leurs revenus.

Malheureusement cette réserve est illusoire; nous n'avons plus besoin de dire, comment en enflant les dépenses d'établissement, d'entretien, de perfectionnement, etc., etc., les compagnies qui ont acquis le droit de retirer 10 p. % des capitaux employés ou à employer, parviennent à éluder la prévoyance du gouvernement. Sans doute il est beau de voir l'intérêt particulier voler au-devant des besoins de la généralité, ouvrir partout à l'industrie des voies naturelles; mais le but annoncé ne pourrait-il être obtenu à moindres frais ?

En Belgique, la navigation sur certains canaux concédés à des taux exorbitants, par suite de l'amortissement voulu dans un temps très-court, est cependant, en général, moins coûteuse que celle des canaux anglais, toujours concédés à perpétuité.

Pour apprécier l'économie tant vantée des travaux confiés à l'intérêt particulier, il suffit de comparer leur tarif de péage (1) avec celui qu'on doit reconnaître suffisant pour la route projetée d'Anvers et de Bruxelles à la Meuse et au Rhin.

Après la connaissance de cet état de choses, qui est de notoriété publique, il semblerait inutile de chercher de nouvelles preuves des inconvénients majeurs de livrer à l'intérêt particulier l'établissement d'une route aussi étendue, dont l'économie peut avoir les plus heureux effets pour la prospérité du commerce et de l'industrie de la Belgique; cependant, nous ne pouvons abandonner ce sujet sans faire ressortir à cet égard le danger de donner en ce moment la concession de la route dont il s'agit, soit en masse soit par partie.

Avant une première période d'exploitation de cinq à dix années au moins, pendant laquelle on puisse juger de la proportion d'accroissement que la circulation éprouvera, il est impossible de déterminer la véritable valeur de l'entreprise, il ne suffit pas que dès à présent le péage basé sur le mouvement actuel du commerce entre Anvers, Bruxelles et la province de Liège, soit regardé comme très-modéré et avantageux dans l'état actuel du commerce : à ce taux même, il sera une charge onéreuse au public lorsqu'on viendra à reconnaître qu'il pouvait être moindre encore.

C'est ainsi qu'en 1823, le canal de Pommerœul à Antoing, simple détournement d'une navigation déjà existante, destiné au transport des houilles de Mons vers les Flandres et la Hollande, et dont le tonnage à cette époque semblait devoir être bien connu; après avoir été calculé avec toute la prudence désirable, d'après des documents officiels, devoir exiger pour l'amortissement de sa dépense une concession de 50 années, trouva un adjudicataire pour 21 ans, et malgré cette énorme différence, le gouvernement, dès la troisième année d'ouverture, reconnut l'avantage de racheter cette concession en remboursant comptant les 2,300,000 florins que le canal avait coûté, plus une prime de 1,000,000 de florins! tant l'augmentation toujours croissante du mouvement commercial avait rendu la hauteur des péages hors de toute proportion.

(1) La compagnie du chemin de Liverpool à Manchester taxe les houilles à 10 centimes par tonneau et par kilomètre, et les marchandises de 16 à 20 centimes; et elle exige pour le halage 6 à 8 centimes en sus.

La compagnie du chemin de Darlington à Stockton fait payer la houille destinée à la consommation intérieure, 1 1/2 pence par tonne et par mille, ou environ 10 centimes par tonne et par kilomètre: c'est-à-dire trois à quatre fois plus que ce qui a été reconnu suffisant pour le péage des houilles de Liège sur la nouvelle route projetée.

La route doit donc rester la propriété indivise de l'État, non-seulement pendant sa construction, mais encore pendant un certain nombre d'années d'exploitation suffisant pour reconnaître la véritable valeur de l'entreprise. C'est alors seulement que la concession pourra être offerte et acceptée avec loyauté et connaissance de cause.

§ II.

MODE PROPOSÉ POUR L'EXÉCUTION.

Après avoir, nous l'espérons, démontré que l'établissement de la route doit être effectué au compte de l'État, qu'il nous soit permis d'indiquer ici les moyens qu'une longue méditation nous porte à regarder comme les plus convenables pour assurer la réussite de l'entreprise : l'obtention avantageuse des fonds nécessaires, l'économie et la promptitude des travaux, enfin l'assurance de la rentrée des péages dès la première période d'exploitation.

EMPRUNT.

Nous pensons que les fonds nécessaires doivent être fournis par emprunt à perpétuité, ou remboursable à terme sans amortissement ; ouvert en adjudication publique successivement par partie, à mesure des besoins du service ;

Que cet emprunt autorisé par les chambres à concurrence d'une somme effective de 16 $\frac{1}{2}$ millions de francs, peut avoir lieu à un taux avantageux si l'on affecte pour hypothèque aux actionnaires les revenus de la route, avec la faculté, le cas échéant, de modifier les péages de manière à assurer la rentrée des intérêts à raison de 5 p. $\frac{0}{0}$, l'État restant caution solidaire pour le remboursement du capital et des intérêts ;

Que les sacrifices que les circonstances actuelles et la nouveauté de l'entreprise pourraient exiger pour faciliter la réalisation de la première émission d'actions, ne peuvent avoir qu'une influence favorable à l'égard du placement ultérieur, attendu que dans quelques mois, on peut livrer à la circulation une partie de route, d'un rapport immédiat, qui servirait d'épreuve publique des avantages que le pays peut espérer de la communication projetée. Que d'ailleurs, si, pour parer aux sacrifices dont il s'agit, une augmentation de péage devenait nécessaire, elle pourrait avoir lieu sans affecter sensiblement l'économie des transports, attendu la modicité extrême du tarif proposé.

COMMISSION DIRECTRICE DE L'ENTREPRISE.

Nous pensons que l'État ne pouvant exiger de l'administration générale toute l'activité et la surveillance immédiate, qu'une semblable entreprise exige par ses détails, sinon difficiles au moins très-complicés, il importe pour

assurer l'économie et la promptitude dans cette opération gouvernementale , qu'une commission spéciale nommée par l'acte qui ordonnera l'établissement de la route , soit investie des pouvoirs administratifs en tout ce qui concerne la construction et l'exploitation , tant sous le rapport de la direction et de la surveillance des travaux , que de la négociation de l'emprunt et de l'emploi des fonds. Elle fixerait les détails du tracé de la route entre les points déterminés , contracterait au nom du gouvernement et en se conformant aux lois , l'achat des propriétés dont l'emprise serait nécessaire ; elle contracterait et solderait tous les marchés relatifs à l'entreprise ; opérerait les recettes et acquitterait les intérêts de l'emprunt.

A l'époque des sessions annuelles des chambres , la commission rendrait compte de sa gestion au gouvernement , et proposerait les modifications à apporter au tarif des péages , soit pour réduction en cas d'excédant de recette , soit pour augmentation , à l'effet d'assurer le recouvrement des dépenses.

EXPLOITATION DES TRANSPORTS.

Qu'afin de rendre la route utile au public dès l'achèvement de chaque section , et empêcher qu'avant l'établissement d'une concurrence suffisante , des intérêts particuliers ne viennent faire peser un monopole sur les premiers transports , ce qui arrêterait l'essor du mouvement commercial et compromettrait la rentrée des recettes , il importe que la commission directrice soit autorisée à maintenir en activité des moyens de transport capables d'assurer le service et de réduire le prix du fret à un taux raisonnable. L'emprunt supplémentaire qui serait autorisé à cet effet serait spécialement couvert par les sommes payées pour le transport , et par la location ou la vente successive dudit matériel.

DÉGÈREMENT DE LA GARANTIE.

Après une période de cinq à dix années d'exploitation , lorsque le mouvement commercial auquel la route est destinée aura acquis une certaine consistance , et que la progression de son accroissement pourra être convenablement appréciée ; enfin , lorsque l'entreprise sera bien en valeur et pourra justifier du revenu qu'on doit en attendre , le gouvernement ferait les propositions nécessaires aux chambres pour dégrever l'État de sa garantie dans l'emprunt d'établissement , soit par la formation d'un nouvel emprunt , sur des conditions plus avantageuses , destiné au remboursement du premier , et simplement hypothéqué sur les revenus de la route , soit , s'il y a lieu , par la mise en concession définitive.

MÉMOIRE

SUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

MALINES A OSTENDE,

COMME EMBRANCHEMENT DE LA GRANDE ROUTE COMMERCIALE

D'ANVERS ET DE BRUXELLES AU RHIN.



INTRODUCTION.



De l'importance de l'exécution d'une route en fer de l'Escaut à la Meuse et vers le Rhin.

L'exécution d'une route en fer d'Anvers et de Bruxelles à la Meuse et vers le Rhin, est unanimement reconnue, aujourd'hui, indispensable pour la prospérité commerciale et industrielle du royaume : non-seulement une communication de cette nature, accélérée, économique, et praticable en toute saison, peut seule assurer à la Belgique la conservation des bénéfices que ses ports retirent du commerce de transit avec l'Allemagne; mais elle seule est susceptible de rendre dans leur plénitude, les facilités de transport que la Meuse offrait au pays de Liège pour l'exportation de ses produits avant la révolution.

Coup-d'œil général sur la question d'utilité d'étendre un embranchement jusqu'à Ostende.

Il s'agit maintenant d'examiner jusqu'à quel point un prolongement de cette route, également destiné à une marche rapide par la vapeur, serait

utile à établir à travers la riche et fertile contrée des Flandres, et qui aboutirait à la mer au port d'Ostende, que le gouvernement a déjà délivré, en grande partie, des inconvénients qu'un long abandon avait fait naître dans son chenal, et qui pourra s'améliorer encore à l'aide de quelques sacrifices.

Communication actuelles des Flandres.

Au premier aperçu, l'établissement d'une voie nouvelle dans cette partie du royaume, déjà couverte d'un réseau de routes superbes, rayonnant de tous ses foyers commerciaux, entrecoupée dans toutes les directions de rivières d'une navigation facile et de canaux larges et profonds, objets d'envie pour les provinces voisines, semble un luxe inutile : certes, aucune contrée de l'Europe ne possède, en général, des moyens de communication plus avantageux que ceux existants aujourd'hui dans les deux Flandres.

Raisons du remplacement des canaux par des chemins de fer, en Angleterre. —
Le commerce des Flandres ne retirerait de l'établissement d'un chemin de fer aucune économie sensible sur les frais actuels des transports.

A la vérité, nous voyons l'Angleterre établir des routes en fer à côté de ses meilleures navigations intérieures, et projeter même de remplacer ses canaux, dans toute leur étendue, par le nouveau moyen de communication que l'art vient de créer; mais cette préférence ne résulte pas seulement des avantages spéciaux que le nouveau mode de transport offrait : ce remplacement des anciennes voies fut principalement nécessité en Angleterre par l'énormité des péages, et les profits monstrueux des concessionnaires des canaux. Dans les Flandres au contraire le gouvernement ou les administrations provinciales et locales, loin d'avoir fait, de l'ouverture des voies publiques l'objet d'une spéculation financière, ou même d'avoir cherché à récupérer les capitaux qui y ont été consacrés, n'exigent du commerce que des péages tout au plus suffisants pour subvenir aux frais de simple entretien.

Dans l'état des choses, si l'on ne considère que l'économie proprement dite des transports, une route en fer d'Ostende vers le centre de la Belgique, doit paraître sans contredit tout-à-fait superflue.

Prix moyen du fret d'Anvers et de Bruxelles à Ostende.

En effet, les expéditions d'Ostende sur Bruxelles, Anvers, Louvain *et vice versa*, s'effectuent aujourd'hui généralement, au prix de 3,50 à 5 francs

le tonneau par cargaison entière ; et une navigation régulière par *Beurtsmans*, transporte les colis en 6 à 10 jours au prix moyen de 6 à 9 francs les 1,000 kilog.

Frais simples de hallage sur un chemin de fer.

Les simples frais de hallage sur une route en fer exigeant déjà 3 à 5 francs 50 centimes suivant les occasions d'un chargement utile en retour, ne permettraient de régler le tarif des péages que sur un taux insuffisant pour couvrir les capitaux d'établissement de cette nouvelle route, qui d'ailleurs n'offrirait point au commerce, pour la grande masse de ses transports, une voie moins coûteuse que celles d'aujourd'hui. Les avantages de la construction dont il s'agit ne deviendraient donc sensibles qu'à l'égard de la circulation des voyageurs et du transport de certaines marchandises qui réclament une grande célérité, mais dont le mouvement total, quelque considérable qu'on puisse raisonnablement le supposer, ne pourrait fournir le revenu nécessaire.

Division de la question relative au projet d'embranchement dans les Flandres

Cependant, si l'entreprise considérée en bloc de Bruxelles ou d'Anvers jusqu'à l'extrémité des Flandres, s'annonce comme devant être peu productive sous le rapport financier ; considérée, en partie, comme simple prolongement de la route de Liège à Anvers et Bruxelles vers la ville de Gand, centre commercial des Flandres, cette entreprise alors prend un tout autre aspect.

§ I.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES SUR LES AVANTAGES D'UN EMBRANCHEMENT DE ROUTE DE MALINES SUR GAND.

Importance commerciale de la ville de Gand. — Avantages généraux d'une communication expéditive de la capitale et du port d'Anvers avec la ville de Gand

Gand, seconde ville de la Belgique sous le rapport de la population, la première peut-être par le nombre et l'importance de ses manufactures ; cité qu'on regarde à juste titre comme le Manchester de la Belgique ; située au confluent de l'Escaut et de la Lys, entrepôt naturel des échanges pour les

produits du Hainaut et de la Flandre française avec la Hollande ; dont les relations journalières avec Bruxelles et Anvers sont si actives, et qu'un moyen plus expéditif multiplierait encore à l'avantage respectif de ces trois villes et de tout le pays ; doit être reliée à la grande route commerciale projetée d'Anvers aux frontières de Prusse.

Ces diverses considérations sur l'importance de la ville de Gand, et la certitude de pouvoir la mettre à la fois en communication avec Bruxelles et Anvers par une route unique, nous ont engagés à faire mention dans le *Mémoire à l'appui du projet de route en fer d'Anvers à Cologne*, des chances favorables que promettait à cette entreprise nationale l'exécution successive d'un embranchement de Malines jusqu'au centre des Flandres.

Montant des dépenses d'établissement, d'entretien.

La reconnaissance générale du terrain et l'étude des points les plus importants nous ont donné la conviction que l'embranchement dont il s'agit, dirigé par *Londerzeel*, *Termonde* et *Wetteren*, établi d'après les mêmes principes que ceux qui servent de base au projet de la route d'Anvers à Cologne, peut, conformément aux devis ci-joints n° 1, être exécutée en deux années, et pour la somme de 4,100,000 francs.

Les dépenses annuelles pour l'entretien et l'administration de cet embranchement de route, y compris l'intérêt à 5 p. % des capitaux d'établissement, s'élèveraient à la somme de fr. 300,000

Moyen de recouvrement des dépenses.

Pour subvenir à cette dépense annuelle on ne doit compter que sur les revenus provenant de la circulation des voyageurs et ceux des transports qui ont lieu aujourd'hui par les *diligences*, les *messagers hebdomadaires*, les *chasse-marées* et la navigation régulière des *Beurtmans*. Quant aux transports qui se font aujourd'hui par la navigation ordinaire, leur fret, si économique en général, ne laisse à espérer pour augmenter les revenus de la nouvelle route, qu'une très-faible partie de leur tonnage, lors des gélées ou des fortes crues qui entravent la navigation, ou dans des moments de presse ou de fluctuation de prix sur les marchés.

Les renseignements recueillis sur la statistique commerciale de Bruxelles et d'Anvers avec et Gand et les Flandres, permettent d'établir le calcul des revenus probables de la manière suivante :

1^o TRANSPORTS DES VOYAGEURS.

| | | | | |
|------------------------------|---|---|---|--------|
| Entre Bruxelles et Gand. . . | 60,000 personnes, payant actuellement 3 à 4 fr. | | | |
| — Anvers et Gand. . . | 35,000 | — | — | 4 à 6— |
| — Termonde et Gand. . . | 5,000 | — | — | 3 à 4— |
| — Termonde et Malines. . . | 5,000 | — | — | 2 — |

Ou, terme moyen sur toute la distance, 100,000 voyageurs qui payent aujourd'hui, pour un trajet en 4 à 5 heures, un prix réduit de 4 francs par personne.

Ce transport des personnes serait sans contre-dit assuré en entier à la nouvelle communication quoique soumise à une dépense égale, le trajet pouvant y avoir lieu en 2 $\frac{1}{2}$, à 3 heures.

Partant ainsi du principe que la dépense totale par personne, pour le voyage de Gand jusqu'à Bruxelles ou jusqu'à Anvers par la route en fer, ne doit pas excéder le prix actuel des messageries, s'élevant par moyenne, comme il est dit ci-dessus, à. fr. 4,00

Si on déduit :

| | |
|---|--------|
| 1° Les frais simples du transport estimés à 1 $\frac{1}{2}$ centime par kilomètre ou pour toute la distance, terme moyen fr. 1,20 | } 2,12 |
| 2° Les péages établis sur les sections respectives de Malines à Bruxelles ou de Malines à Anvers, qui à raison de 4 centimes par kilom. s'élèvent à. 0,92 | |

Il reste disponible pour montant du droit à frapper sur le nouvel embranchement de Gand à Malines, la somme de. fr. 1,88

Péages sur les voyageurs.

Correspondant environ à 2 $\frac{1}{8}$ centimes par personne et par kilomètre, et produisant, de ce chef, une recette annuelle pour les 100,000 voyageurs, de fr. 188,000

2° TRANSPORT DES MARCHANDISES ENTRE BRUXELLES ET GAND.

| | | |
|--|----------------------|---------------------------------|
| Transports actuellement effectués par les diligences. | 1,500 ^t . | coûtant de 30 à 25 fr. le tonn. |
| — Chasse-marées et messageries hebdomadaires. | 3,000 ^t . | — de 16 à 20 fr. — |
| — Gros roulage. | 3,000 ^t . | — de 12 à 18 fr. — |
| — Beurtemans | 9,000 ^t . | — de 4 à 7 fr. — |
| — Cargaisons (pendant les gélées, les fortes crues ou les moments de fluctuation commerciale). | 3,000 ^t . | — de 4 à 6 fr. — |

ENTRE ANVERS ET GAND.

| | | |
|--|-----------------------|---------------------------------|
| Transports actuellement effectués par les diligences. | 500 ^t . | coûtant de 35 à 40 fr. le tonn. |
| — Beurtemans | 18,000 ^t . | — de 3 à 6 fr. — |
| — Cargaisons (pendant les débâcles et les fortes crues ou moments de fluctuation commerciale). | 6,000 ^t . | — de 3 à 5 fr. — |

Où, terme moyen sur toute la distance, 44,000 tonn. dont les frais de transport coûtent aujourd'hui un prix réduit de plus de 7 francs par tonneau.

Les expéditions de Bruxelles et d'Anvers sur Gand et les Flandres, étant à peu près deux fois plus considérables en tonnage que celles en retour, on doit évaluer la dépense du *halage* sur la route en fer, de 2 à 3 centimes par kilomètre, ou de Gand à Bruxelles et à Anvers et *vice-versa* à. fr. 2,00

Ajoutant les droits de *péages* calculés sur la même base moyenne de 4 centimes par kilomètre, proposés pour la route d'Anvers à Cologne, et s'élevant pour la distance totale de 80 kilomètres de Gand à Bruxelles ou à Anvers, ci. 3,20

On trouve pour dépense totale du transport par la route en fer, par moyenne, ci. fr. 5,20

Péages sur les marchandises.

Auquel prix le commerce jouirait d'une économie de 25 à 30 p. % sur les frais actuels, mais dont la valeur en recette ne produirait sur l'embranchement de Gand à Malines que la somme de. fr. 100,000

Augmentations présumables.

Les deux branches de revenus que nous venons d'analyser reposent uniquement sur une partie du mouvement commercial existant aujourd'hui; il est incontestable que les avantages de la nouvelle voie donneront plus d'étendue aux relations et augmenteront nécessairement ce tonnage non-seulement en ce qui concerne la circulation des voyageurs, mais aussi à l'égard des marchandises réclamant une grande célérité et dont il a seul été question ici : en ne comptant de ce chef que sur une augmentation de $\frac{1}{10}$, il en résulterait un supplément de recette de fr. 28,800

En outre, un transport de charbon s'établira sur la nouvelle route pendant les interruptions d'hiver de la navigation latérale : l'intérêt du consommateur, tant dans l'éventualité d'un redoublement d'activité de fabriques que pour faciliter l'approvisionnement des ménages dans une prolongation de saison rigoureuse, demande que le tarif, à cet égard, soit combiné de manière à ne point dépasser le prix actuel de la navigation, c'est-à-dire 1 à 2 centimes par tonneau et par kilomètre.

Prenant en considération la population nombreuse et industrielle riveraine ou aboutissant à la nouvelle route, on peut compter sur un mouvement de plus de 30,000 tonneaux, soit provenant des charbonnages de Mons, expédiés des entrepôts de Gand vers Malines, Bruxelles et Anvers; soit provenant des charbonnages de Liège ou de Charleroi, expédiés des entrepôts de Malines ou de Bruxelles vers Termonde, Gand et les Flandres. Le produit des péages sur le transport du combustible s'élèverait ainsi pour les 57 kilomètres de parcours, à la somme de. fr. 17,000

Produit total des péages.

Récapitulant les diverses branches de recette de l'embranchement de Malines à Gand, on trouve :

| | |
|----------------------------------|--------------------|
| Péage sur les voyageurs. | fr. 188,000 |
| — Sur les marchandises. | 100,000 |
| — Augmentation présumée. | 28,000 |
| — Sur les houilles. | 17,000 |
| Ensemble. | fr. 333,000 |

La somme annuelle nécessaire pour couvrir les dépenses d'entretien, d'administration, et les intérêts des capitaux engagés dans la construction, ne s'élevant qu'à 300,000 francs, comme on l'a vu page 88, on doit être convaincu que, sous le rapport financier, l'établissement de l'embranchement dont il s'agit est une entreprise favorable et qu'elle sera pour le pays d'un avantage réel.

Si nous n'avons point détaillé, dans notre *Mémoire à l'appui du projet de route en fer d'Anvers et Bruxelles à Cologne*, les motifs qui doivent engager à prolonger, en même temps, cette route jusqu'au centre des Flandres, c'était pour ne point compliquer inutilement la discussion du projet principal dont l'étude nous avait été spécialement ordonnée, et dont la réalisation est de la plus haute importance pour la nation, en intéressant l'Allemagne et l'Angleterre à la conservation de la liberté de l'Escaut.

Nouveaux motifs à l'appui de l'établissement d'une route en fer de Malines à Gand.

Depuis la publication du projet principal, l'embranchement, dont il est ici question, a acquis une nouvelle importance encore par suite des opérations commencées par le gouvernement français pour établir un chemin de fer de Paris à Calais, qui entrainerait naturellement la construction d'une jonction simultanée de Gand sur Lille, ville de premier ordre, chef-lieu du département le plus riche et le plus peuplé de la France (1 million d'habitants). Le voyage de Bruxelles à Paris pourrait ainsi s'opérer en 12 à 14 heures; et les revenus de l'embranchement de Malines par Gand à la frontière augmenteraient de tout l'apport des relations des quatre principales villes de la Belgique avec Paris et la Flandre française.

Supposant la construction de la route en fer décrétée et en train d'exécution de l'Escaut à Cologne, avec embranchement de Malines sur Bruxelles et sur Gand, si l'on considère qu'un intervalle de dix lieues seulement, d'un terrain parfaitement de niveau, sépare l'extrémité de ce dernier embranchement d'un port belge sur l'Océan; d'un port dont l'accès peut être amélioré encore; d'Ostende, qui obtint jadis une grande importance commerciale et qui le regagnera par la nécessité où la Belgique se trouve d'avoir une marine militaire pour protéger ses côtes; Ostende, dont la posi-

tion en face de l'embouchure de la Tamise est si favorable pour nos relations journalières avec Londres ; alors, il devient raisonnable d'examiner jusqu'à quel point il pourrait être avantageux à la Belgique de prolonger, jusqu'à Ostende, l'embranchement occidental de la grande route commerciale d'Anvers aux frontières de Prusse.

§ II.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES SUR LA CONVENANCE DE PROLONGER L'EMBRANCHEMENT DES FLANDRES JUSQU'À OSTENDE.

Inutilité apparente de la construction d'un chemin de fer latéral au canal de Gand à Ostende.

Si l'on restreint cette question à l'examen des moyens financiers, il est évident que les avantages de la navigation actuelle d'Ostende à Gand, non-seulement à l'égard du transport des marchandises ordinaires, mais encore en ce qui concerne le transport des voyageurs auxquels des barques accélérées offrent en même temps économie et agrément, ne permettent point d'espérer un revenu suffisant pour couvrir la totalité des capitaux qui seraient employés à l'exécution de la nouvelle voie : car, quoique le fret (droits et halage) sur les canaux de Bruges à Gand et à Ostende soit plus élevé que les simples dépenses du halage seulement, sur le chemin en fer, le moindre péage frappé sur cette communication la rendrait pour ainsi dire sans utilité pour le commerce, excepté dans les moments de presse et d'interruption forcée de navigation.

Mouvement commercial à espérer sur la nouvelle communication.

Les négociants de Gand et de Bruges qui entretiennent aujourd'hui des relations directes d'outre-mer, et principalement avec Londres, Liverpool, Marennes ou la Baltique, ne feront point rompre charge à leurs navires à Ostende pour prendre la voie du chemin de fer ; la nouvelle route ne recevrait donc simplement que les transports de marchandises qui réclament une grande célérité ; les produits de la pêche et en partie les voyageurs, notamment ceux allant ou venant d'Angleterre.

Le mouvement commercial à cet égard se compose aujourd'hui, entre Ostende, Bruges et Gand, de 38,000 voyageurs, savoir :

| | |
|--|----------|
| 1° 27,000 par les barques, payant pour toute la distance | |
| terme moyen. | fr. 2,50 |
| Et 11,000 par les diligences, payant, terme moyen. | » 3,50 |

Péages sur les voyageurs.

Calculant, au maximum, sur un nombre total de 30,000 voyageurs qui prendraient la route en fer, si le prix des places n'y est pas plus coûteux

que celui des diligences actuelles, et qui par conséquent ne peuvent être soumis qu'à un droit total de fr. 2,50 par personne d'Ostende à Gand, attendu que les frais de transport seuls demandent déjà environ un franc; on obtient donc pour produit des péages sur la circulation des voyageurs, ci. fr. 75,000

2° Sur le transport des marchandises, dont le tonnage est susceptible d'être dirigé par la route de fer, savoir:

Transports actuellement effectués :

| | | |
|---------------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| par les diligences. | 400 ^t . | coûtant de 30 à 50 fr. le tonn. |
| — — les barques journalières. | 7,000 ^t . | — de 14 à 20 fr. — |
| — — les Beurtmans | 10,000 ^t . | — de 4 à 7 fr. — |

Où, terme moyen sur toute la distance, 17,400 tonneaux dont les frais de transport coûtent aujourd'hui un prix réduit d'environ 9 francs par tonneau.

Les frais de halage simple sur la route en fer, exigeront pour les 67 kilom. d'Ostende à Gand, de fr. 1,30, à fr. 2,50 suivant la vitesse employée, et la possibilité d'un chargement utile en retour, ou, terme moyen, 2 francs par tonneau.

Pour obtenir la totalité du tonnage indiqué ci-dessus, la dépense totale du transport par la route en fer, droits de halage compris, ne peut dépasser le prix moyen des Beurtmans d'aujourd'hui, c'est-à-dire fr. 5,50 par tonneau. Il en résulte que le péage moyen, pour la distance entière d'Ostende à Gand doit être limitée à fr. 3,50 par tonneau, et à ce taux, le produit des droits sur les 17,400 tonneaux s'élèverait à . . . fr. 60,000

Péages sur les marchandises.

Mais on peut ajouter à cette somme un supplément de tonnage qui prendra la voie du chemin de fer pendant les interruptions annuelles de la navigation, ou dans des moments de presse, et que l'on peut raisonnablement évaluer à la somme de . fr. 25,000

Ensemble . fr. 85,000

Le produit total des péages présumables sur l'embranchement de Gand à Ostende, s'élève en conséquence au maximum de. . . . fr. 160,000

Montant des dépenses à recouvrer. — Insuffisance des revenus.

Mais la dépense annuelle d'entretien et d'administration de cette route, exigeant conformément au devis particulier, ci-joint sous le n° 2, la somme de fr. 110,000

Il ne reste disponible, pour subvenir au paiement des intérêts des 4,400,000 francs nécessaires à la construction, que la somme de fr. 50,000 qui équivaut seulement à une rente de 1 p. % du capital engagé.

Sous le point de vue purement financier, l'entreprise d'une route en fer entre Gand et Ostende, n'offrant point de produits directs suffisants pour couvrir ses frais annuels et les intérêts raisonnables des capitaux, serait une mauvaise spéculation.

Avantages indirects pour le pays du prolongement de la route en fer jusqu'à Ostende. — Avantages locaux.

Cependant la réalisation de cette entreprise apporterait toutefois au commerce des Flandres en général, et principalement aux villes de Gand, de Bruges et d'Ostende, des avantages précieux en leur donnant sans augmentation de frais une voie plus expéditive et jamais interrompue; un transport assuré pour remplacer, pendant les temps de gelée, leurs belles navigations; les terrains traversés par la nouvelle route acquerraient sans contredit une plus-value notable, et la circulation des voyageurs augmenterait en proportion de la rapidité du trajet; mais tous ces avantages locaux sont trop coûteux pour que le commerce, qui en profitera directement, puisse seul en supporter la charge.

Avantages nationaux en résultant : — 1° Relations sociales plus intimes de la Belgique avec l'Angleterre. — 2° Prospérité future de la pêche nationale. — 3° Création d'une marine militaire. — 4° Moyens subsidiaires de parer à des entraves éventuelles sur l'Escaut. — 5° Établissement d'un système uniforme de communication rapide.

Cette entreprise ne devient exécutable que lorsqu'on la considère dans ses résultats généraux pour le royaume entier : c'est en supposant la route en fer d'Anvers à Cologne exécutée, rattachée à Bruxelles et à Gand, qu'on découvre tous les motifs qui doivent engager la nation à contribuer généreusement à l'ouverture d'une voie directe, entièrement assise sur le territoire belge, du centre du royaume jusqu'à la mer.

Alors, le chemin de fer d'Ostende offrant un moyen de communiquer, en 12 à 15 heures, du bateau à vapeur de Londres à ceux du Rhin supérieur à Cologne, devient la route préférée pour les relations sociales de la Grande-Bretagne avec l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Et que l'on ne croie point que cette facilité d'un transport si rapide fasse perdre à nos villes les bénéfices que le séjour des voyageurs étrangers y apporte aujourd'hui : cette locomotion rapide, et pour ainsi dire instantannée, d'une ville à l'autre, sera justement un des motifs qui les engageront à prolonger leur séjour chez nous : ces stations seront certaines pour les familles et les personnes qui voyagent pour leur agrément ; et quand aux voyageurs du commerce, qui sans doute ne manqueront point de profiter de tous les avantages d'une marche non interrompue, si quelques-uns traversent sans s'arrêter les villes

où ils n'ont point d'affaires, en revanche l'économie et la promptitude des transports par la vapeur, multiplieront leur nombre de ville à ville dans l'intérieur du pays.

Une considération d'un grand poids, c'est le débouché immense que le nouveau mode d'expédition procura aux produits de la pêche maritime, non-seulement pour la consommation des provinces orientales de la Belgique, mais encore dans les Provinces Rhénanes et sur les bords du Rhin : les pêcheurs d'Ostende, de Nieuport, Blankenberghe et Heyst, devront bientôt multiplier et étendre leurs armements ; cette industrie formera d'excellents et nombreux matelots, qu'au besoin la patrie trouvera prêts pour sa défense.

La marine militaire que la protection du commerce réclame, aura besoin de chantiers, d'arsenaux : ces établissements pourraient, avec grand avantage, être placés à Bruges, dont le bassin communique à la mer par un canal d'un grand tirant d'eau.

Bruges retrouverait dans l'activité industrielle et commerciale qui résulterait pour elle de cet établissement, une des sources de son ancienne prospérité.

Nous ne parlerons point de la possibilité que donnerait au commerce d'Anvers l'exécution de cet embranchement de la route en fer, pour assurer ses arrivages et ses expéditions maritimes, même en temps de guerre avec la Hollande ; cet avantage, quoique bien réel, n'est point et ne doit pas être le principal motif de l'établissement de la route dont il s'agit. La liberté de l'Escaut, consacrée par les traités et par les grandes puissances de l'Europe, ne sauraient être mise en doute ; elle est d'un trop haut intérêt pour l'Angleterre, l'Allemagne et la France, pour qu'il soit nécessaire de songer à remplacer un fleuve aussi facile à la navigation, par une nouvelle voie. Anvers sera toujours la métropole commerciale de la Belgique, l'entrepôt naturel pour l'écoulement des produits de l'industrie nationale, et le bazar où cette industrie s'approvisionnera des matières premières qui manquent à notre sol.

La Belgique, comme Cologne, les Provinces Rhénanes et l'Allemagne, choisiront toujours Anvers pour centre de leurs relations maritimes ; de même que les nations d'outre-mer enverront de préférence leurs vaisseaux à Anvers, l'un des plus beaux ports de l'Europe, et où les avantages qu'on recherche pour les transaction commerciales, ne laissent rien à désirer.

L'embranchement de Malines à Gand et son prolongement jusqu'à Ostende, sont suffisamment motivés comme amélioration de nos communications intérieures, comme reliant les principaux foyers commerciaux du pays par un système uniforme et perfectionné, sans qu'on ait besoin de prétexter la faculté de parer, le cas échéant, aux obstacles qu'un voisin jaloux essayerait momentanément de mettre à la liberté de l'Escaut.

Subside nécessaire pour réaliser ces avantages.

La facilité que la route en fer, construite d'une extrémité à l'autre du pays, fournit pour le transport rapide de troupes, sur toute l'étendue parallèle à la frontière hollandaise; la protection qui en résulte pour nos côtes, pour la défense des établissements maritimes et l'approvisionnement des places fortes, est inappréciable; et ce motif suffirait seul pour engager l'État au sacrifice, peu considérable d'ailleurs, que réclamerait la réalisation de semblables avantages: en effet, d'après le calcul qui précède, on a reconnu que les ressources locales entre Gand et Ostende ne permettent de couvrir, indépendamment de l'entretien, que 1 p. % seulement des 4,400,000 francs nécessaires à la construction de ce prolongement de route.

L'État devrait donc pourvoir au paiement de $\frac{1}{3}$ restants de la rente obligée, c'est-à-dire à une somme annuelle de 170 à 180,000 francs ou à l'allocation d'un subside d'environ 3,500,000 francs, pour sa construction; avance légère en comparaison des immenses avantages qui doivent en rejaillir sur tout le royaume.

CONCLUSION.

Nous croyons pouvoir conclure de l'examen qui précède, que l'établissement d'un chemin de fer de Malines à Ostende, comme embranchement de la route de Bruxelles et d'Anvers à la Meuse et vers le Rhin, est d'un intérêt non moins national que la route principale, quoiqu'à un degré moins sensible, attendu l'excellence des communications déjà existantes dans cette direction, et que cet embranchement peut être entrepris en même temps et sur les mêmes bases que la route principale, mais avec un tarif de péages distincts, non-seulement à l'égard de la totalité de la nouvelle branche, mais encore pour chacune de ses deux sections de Malines à Gand et de Gand à Ostende.

Conséquences de l'augmentation de la circulation sur la route en fer d'Anvers à Bruxelles.

L'augmentation de circulation que l'ouverture de cet embranchement produira sur les sections correspondantes de la route principale, notamment entre Bruxelles et Malines et entre Anvers et Malines, pourra faire désirer bientôt qu'on y double la voie: en effet, d'après les détails donnés page 89 relativement au mouvement commercial de la ville de Gand, la section de Bruxelles recevra 60,000 voyageurs et 19,500 tonneaux de marchandises, c'est-à-dire environ $\frac{1}{4}$ du roulage.

Les dépenses supplémentaires que le placement de la deuxième voie exige s'élèvent conformément au devis ci-joint, n° 3.

| | |
|--|---------------|
| 1° Avance pour l'établissement, à la somme de | fr. 1,200,000 |
| 2° Dépense annuelle d'entretien y compris l'intérêt du capital d'établissement à | fr. 75,000 |

Mais, en même temps, les revenus augmentent sur lesdites sections du produit des péages s'élevant (au taux proposé dans notre Mémoire du mois de mars dernier), savoir :

| | |
|--|------------|
| 95,000 voyageurs parcourant une distance moyenne de 23 kilomètres et payant 4 cent. par kilom., ci | fr. 87,400 |
| 44,000 tonneaux marchandises | fr. 40,000 |
| Augmentation présumée en voyageurs, marchandises et houille. | fr. 12,600 |
| Ensemble, fr. 140,000 | |

Somme à peu près double de celle nécessaire pour couvrir les dépenses annuelles et la rente du capital engagé dans la deuxième voie.

On pourrait à la rigueur consacrer l'excédent à dégrèver l'État du subside demandé en faveur de l'embranchement de Gand à Ostende ; mais nous pensons qu'il serait plus juste et plus convenable, de réduire d'autant les tarifs de la route principale, dont les péages, d'ailleurs plus élevés que sur la route des Flandres, n'avaient été réglés que dans la supposition où le commerce d'Anvers avec le pays de Liège et l'Allemagne, devait seul supporter tous les frais de la route d'Anvers et Bruxelles à la Meuse et vers le Rhin.

N° 1.

CHEMIN DE FER DE MALINES A GAND.

DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

SECTION DE MALINES A TERMONDE.

Les terrains à acquérir pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et emprunts de terrassement, sont estimés à 46 $\frac{1}{2}$ hectares, dont 30 de terre labourable, 14 de prairies et 2 $\frac{1}{2}$ de jardins ;

L'évaluation de ces terrains, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, s'élève à. . . fr. 293,000
 et les frais d'aquisition, expertises, levée de plans, enregistrement, actes et transcriptions, à. . . fr. 23,000

Ensemble, fr. 326,000

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la route et de ses dépendances, le redressement des chemins et cours d'eau, abords de ponts, etc., sont estimés pour les 210,000 mètres cubes, partie à déposer sur berge ou à emprunter au-delà des francs-bords, à la somme de. . . fr. 110,000

Les ouvrages d'art, consistant en un pont tournant sur le canal de Bruxelles, un pont fixe sur la Senne à Hombeek, un ponceau de 4 mètres d'ouverture; 4 ponceaux de 1 à 2 mètres d'ouverture et 6 de 0,75 à 1,00; 22 aqueducs; 3 traverses de chemins communaux; ouvrages aux abords de Malines, Termonde et Londerzeel; sont estimés à la somme totale de. 120,000

L'estimation de la voie à rouage, sur une longueur totale de 37,200 mètres, savoir: 27,500 mètres pour la voie principale, 6,900 pour les gares d'évitement et 2,800 pour le raccordement et les stations aux abords de Malines, Termonde et Londerzeel; s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dés, coussinets, ornieres, mouvements des entrées de croisade, etc.; au montant de. 1,062,000

Les constructions et dépendances de la route, savoir: une maison avec bureaux pour l'exploitation, 2 maisons de péages; une maison de pontonnier; 15 loges de garde; 3 réservoirs pour l'alimentation des locomotives; 1 pont à peser; barrières, bornes; plates-formes tournantes; sont estimées ensemble à la somme de. 88,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les frais d'administration, direction, conduite et surveillance des travaux sont estimés, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de. 24,000

SECTION DE TERMONDE A GAND.

Les terrains à acquérir pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et emprunts de terrassement, sont estimés à 46 hectares dont 31 hectares terres labourables, 10 hectares prairies et 5 hectares jardins; l'évaluation de ces terrains y compris les indemnités pour abattage de plan-

tations et pour les propriétés bâties, s'élève à. fr 310,000

Et les frais d'acquisition etc., à. 25,000

Ensemble, fr. 335,000

L'estimation des *travaux de terrassement* pour l'établissement de la routé et de ses dépendances, évalués à 280,000 m³. partie à employer de déblai en remblai dans la route, partie à déposer ou à emprunter au-delà des francs-bords, s'élève à. . .

150,000

Les *ouvrages d'art*, tels que : un pont tournant sur l'Escaut et un *dito* sur la Dendre canalisée ; deux ponts fixes sur les décharges de l'Escaut ; 2 ponceaux de 5 m. d'ouverture, 2 de 3 m., 3 de 2 m., 10 de 1 m. ; 10 aqueducs ; 3 traverses de chaussées et 40 de chemins ; ouvrages aux abords de Gand, de Termonde et de Wetteren ; sont estimés à la somme de. . .

261,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 44,100 mètres, savoir : 29,100 m. pour la voie principale, 7,500 m. de gares, et 7,500 m. pour les stations aux abords de Gand, Termonde et Wetteren : s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dés ou traverses, coussinets, ornières ; mouvements des croisades etc. ; au montant de. . .

1,259,000

L'estimation des *constructions et dépendances*, savoir : une maison avec bureaux pour l'exploitation ; une maison de recette et deux demeures de pontonniers ; 15 loges de gardes ; 2 réservoirs ; 1 pont à péser ; bornes, barrières et plates-formes ; s'élève à la somme de.

84,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année et demie, les dépenses d'*administration, de direction, conduite et surveillance* des travaux sont estimées, y compris les frais d'étude du projet à.

46,000

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

| | SECTION DE MALINES A TERMONDR. | SECTION DE TERMONDE A GAND. | TOTAUX. |
|--|--------------------------------------|-----------------------------------|------------------|
| Longueur | 27,500 mètres | 29,100 mètres. | |
| Acquisitions des terrains | 326,000 | 335,000 | 661,000 |
| Travaux de terrassement. | 110,000 | 150,000 | 260,000 |
| Ouvrages d'art. | 120,000 | 261,000 | 381,000 |
| Voie à rouage | 1,062,000 | 1,259,000 | 2,321,000 |
| Dépendances. | 88,000 | 84,000 | 172,000 |
| Administration et conduite | 24,000 | 46,000 | 70,000 |
| | MONTANT DES TRAVAUX. | | |
| | 1,730,000 | 2,135,000 | 3,865,000 |
| Intérêts des capitaux pendant l'exécution. | 90,000 | 145,000 | 235,000 |
| COUT TOTAL. | 1,820,000 | 2,280,000 | 4,100,000 |

DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.

| | | |
|---|--------|----------------|
| Intérêts des 4,100,000 francs employés à la construction de la route de Malines à Gand, calculés à raison de 5 p. % | fr. | 205,000 |
| Entretien des ouvrages, savoir : | | |
| Terrassements. | fr. | 5,000 |
| Ouvrages d'art et dépendances. | 5,000 | } 42,000 |
| Voie à rouage. | 32,000 | |
| Personnel pour l'administration et la surveillance des ouvrages, la police du roulage, le service des ponts, barrières, pesages et stations d'eau, etc. | | |
| Frais d'administration générale et de recettes des péages. | | 20,000 |
| TOTAL. | fr. | <u>300,000</u> |

N° 2.

CHEMIN DE FER DE GAND A OSTENDE.

DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

SECTION DE GAND A BRUGES.

Les terrains à acquérir pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les emprunts ou dépôts de terrassements sont estimés à 71 hectares, dont 50 de terres labourables, 10 de prairies, 8 de jardins et 3 hectares bois; l'évaluation de ces terrains, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, s'élève à la somme de. . . fr. 370,000 et les frais d'acquisition, expertise, plans, enregistrement, transcriptions, actes, etc., à. . . 30,000

Ensemble, fr. 400,000

Les travaux de terrassement pour la route et ses dépendances, le redressement des chemins et cours d'eau, etc., sont estimés pour les 300,000 mètres cubes à employer de déblai en remblai dans la route ou à emprunter ou déposer en dehors des francs bords, à la somme de. 160,000

Les ouvrages d'art, tels que : un pont tournant et un pont fixe sur la Lys, ponts sur le Oude et le Nieuwe-Caele; 6

ponceaux de 4 à 5 mètres d'ouverture, 1 de 3,50; 9 de 1 à 2 mètres, 6 de 1 mètre; aqueducs et buses; 4 traverses de chaussées et 55 de chemins; ouvrages aux abords de Gand et de Bruges, sont estimés ensemble à la somme de. . . fr. 229,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 55,000 mètres, savoir : 42,000 mètres de voie principale, 10,000 pour les gares, 3,000 pour stations à Bruges et aux abords de la Lys, s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dés ou traverses, coussinets, ornières, mouvements de croisades, etc., au montant de. 1,570,000

Les *constructions et dépendances* de la route, savoir : une maison avec bureaux pour exploitation, 2 maisons de péages, 1 maison de pontonnier, 2 loges de gardes, 3 réservoirs pour l'alimentation des locomotives, 2 ponts à peser; bornes kilométriques, barrières, plates-formes tournantes, sont estimées ensemble à. 106,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année et demie, les dépenses d'*administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, sont estimées, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de. 51,000

SECTION DE BRUGES A OSTENDE.

Les *terrains à acquérir* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les emprunts et dépôts de terrassement sont estimés à 39 hectares, dont 25 de terres labourables, 6 de bruyères, 5 de prairies et 3 de jardins; leur évaluation, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, s'élève au montant de. fr. 195,000

Les frais d'acquisition, expertises, levées de plans, actes, enregistrement, etc. 15,000

Ensemble, fr. 210,000

Les *travaux de terrassement* tant pour l'établissement de la route et de ses dépendances que pour redressement de chemins et cours d'eau, etc., sont estimés pour les 190,000 mètres cubes à employer directement de déblai en remblai utile, ou à emprunter ou déposer au-delà des francs-bords, à la somme de. 100,000

Les *ouvrages d'art*, consistant en un pont tournant sur le canal de Nieupoort; ponts et poternes dans les fortifications d'Ostende; un pont de 10 mètres d'ouverture sur le Moeredyk; 2 ponceaux de 5 mètres et 12 de 1 à 3 mètres; aqueducs et buses; 3 traverses de chaussées et 26 de chemins, sont estimés à la somme totale de. 185,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 37,700 mètres, savoir 24,300 mètres pour la voie principale, 6,200 pour les gares, 7,200 mètres pour stations aux abords d'Ostende, de Bruges, d'Oudenburg, etc., s'élève y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dés ou traverses, coussinets, ornieres et mouvements des croisades, au montant de. fr. **1,074,000**

Les *constructions et dépendances* de la route, consistant en une maison avec bureau pour l'exploitation, 1 maison de pontonnier, 13 loges de gardes, 2 réservoirs, 1 pont à peser, bornes, barrières et plates-formes tournantes, sont estimées ensemble à la somme de. **68,000**

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les dépenses d'*administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, sont estimées, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de. **28,000**

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

| | SECTION DE GAND A BRUGES. | SECTION DE BRUGES A OSTENDE. | TOTAUX. |
|--|---------------------------|------------------------------|------------------|
| Longueur | 42,000 mètres. | 24,300 mètres. | |
| Acquisitions de terrains | 400,000 | 210,000 | 610,000 |
| Travaux de terrassement. | 160,000 | 190,000 | 350,000 |
| Ouvrages d'art. | 229,000 | 185,000 | 414,000 |
| Voie à rouage | 1,576,000 | 1,074,000 | 2,644,000 |
| Dépendances. | 106,000 | 68,000 | 174,000 |
| Administration et conduite des travaux | 51,000 | 28,000 | 79,000 |
| MONTANT DES TRAVAUX fr. | 2,516,000 | 1,665,000 | 4,181,000 |
| Intérêts des capitaux pendant l'exécution. | 130,000 | 89,000 | 219,000 |
| COUT TOTAL. | 2,646,000 | 1,754,000 | 4,400,000 |

DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.

Intérêts des 4,400,000 francs employés à la construction de la route de Gand à Ostende, calculés à raison de 5 p. % fr. **220,000**

Entretien des ouvrages, savoir :

| | | |
|--|---|---------------|
| Terrassements. fr. 6,000 | } | 48,000 |
| Ouvrages d'art et dépendances. 5,000 | | |
| Voie à rouage. 37,000 | | |

Personnel pour l'administration et la surveillance des ouvrages, la police du roulage, le service des ponts, des barrières, pesages et des stations d'eau, etc. **39,000**

Frais d'administration générale et de recette des péages. **23,000**

TOTAL... fr. 330,000

REDOUBLEMENT DE LA VOIE A ROUAGE
SUR LA ROUTE DE BRUXELLES A ANVERS.

DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

La longueur de la voie à doubler est de 40,000 mètres, savoir : 19,800 mètres sur la section d'Anvers à Malines, 17,630 sur celle de Malines à Bruxelles, et 2,570 pour stations supplémentaires aux abords des villes, ponts, etc. L'estimation s'élève, y compris fourniture, pose et main-d'œuvre des dés ou traverses, coussinets, ornières et mouvements de croisades, etc., à la somme de. . . . fr. 1,070,000

Les dépendances supplémentaires telles que 10 loges de garde, 2 ponts à peser, 2 réservoirs et 10 plates-formes, sont estimées à. 45,000

Les frais de conduite et direction des travaux à. 38,000

Montant des travaux, fr. 1,145,000

Intérêts des capitaux pendant l'exécution. 55,000

Coût total, fr. 1,200,000

DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.

Intérêt des fonds employés dans la construction s'élevant, à raison de 5 p. % , à la somme de. 60,000

Dépenses d'entretien de la voie supplémentaire. fr. 9,000 } 15,000

Personnel supplémentaire. 6,000 }

TOTAL... fr. 75,000

DESCRIPTION DU TRACÉ.

L'origine de l'embranchement qui doit mettre Ostende et Gand en relation avec la grande route commerciale d'Anvers et de Bruxelles aux frontières de Prusse, ne saurait être plus convenablement établie qu'à l'amont de la ville de Malines, à l'endroit déjà choisi pour point de départ commun des branches de Bruxelles et d'Anvers vers Liège et le Rhin.

Il résulte de cet aboutissant, qu'au moyen d'une route unique, on remplit à la fois l'objet des deux nouvelles communications désirées, de Bruxelles vers les Flandres, et d'Anvers vers les Flandres, en même temps qu'on fournit la voie la plus directe aux expéditions d'Ostende destinées au transit de l'Allemagne.

On pourrait, sans aucun doute, relier la ville de Gand, soit avec la capitale, soit avec le port d'Anvers, par des routes séparées qui raccourciraient les distances respectives d'environ 20 kilomètres; et qui traverseraient des centres d'industrie et de population très importants: la première par *Alost* et *Assche*, la seconde par *Lokeren* et *Saint-Nicolas*; mais indépendamment que par l'une ou l'autre de ces directions on allongerait de plus de 20 kilomètres le trajet d'Ostende ou de Gand à la Meuse et au Rhin, les frais considérables qu'entraînerait la construction de ces deux chemins, notamment celui par *Alost*, dont les mouvements du terrain présentent des différences de niveau de plus de 60 mètres, nécessiteraient incontestablement des péages beaucoup plus élevés que ceux à réclamer pour le simple embranchement de Gand sur Malines: en effet, cette dernière route, d'une exécution facile et peu coûteuse, recevra à elle seule un tonnage à peu près égal à celui que les deux autres chemins, ensemble, auraient pu obtenir.

Quand à la durée du trajet pour les voyageurs de Bruxelles à Gand, l'inconvénient que le détour par Malines occasionne sera insensible; le voyage n'exigeant malgré ce détour que 2 à 3 heures, tandis que les diligences actuelles les plus rapides, emploient un temps à peu près deux fois plus long.

Des considérations stratégiques commandent de profiter de la direction favorable des canaux et cours d'eau existant maintenant entre Ostende et Malines, pour les faire servir à la défense de la nouvelle communication; et en conséquence la discussion du choix du tracé, par rapport aux convenances industrielles, doit être limitée aux localités de la rive droite de l'Escaut à l'aval de Gand, et à celle du midi du canal de Gand à Ostende.

Située sur la ligne directe de Gand à Malines, la ville de *Termonde*, populeuse, commerçante et déjà fortifiée, est un point de passage obligé pour la nouvelle voie.

De Malines, le tracé, après avoir traversé la chaussée de Bruxelles à l'extrémité du faubourg, la Senne contre la gauche du village de *Hombek* et le canal de Willebroek en face de *Ramsdonck-Capelle*, lieu principal des approvisionnements de houilles destinées à la consommation du voisinage, se dirige sur Termonde par la droite de *Londerzeel*, bourg de 4,000 habitants, et d'un commerce notable en grains et en toiles.

De Londerzeel à Termonde, laissant *Malderen* et *Opdorp* à droite, on passe entre les villages importants de *Buggenhout* et de *Baesrode*, de plus de 3,000 âmes chacun; et l'on vient toucher à la hauteur de *Saint-Amand*, l'angle saillant de la chaussée de Termonde à Malines, afin de faciliter les arrivages appartenant aux localités qui débouchent sur ladite chaussée.

De cet angle, on marche directement sur Termonde qu'on atteint à la porte de Bruxelles.

La direction du tracé de Termonde vers Gand coupe le canal et la chaussée d'Alost sous le village d'*Oudeghem* et elle atteint, à *Schoenaerde*, le pavé de Termonde à Gand qu'elle cotoye jusqu'à la hauteur de *Wichelen*, bourg de 4,000 âmes. De ce point, la route court en ligne droite sur *Wetteren*, ville de 8,000 habitants, qui possède plusieurs fabriques, usines et tisseranderies.

En sortant de *Wetteren* la route longe l'Escaut jusqu'à *Melle*; elle y traverse la chaussée de Bruxelles au débouché du pavé de Grammont, et elle se dirige par *Saint-Pierre-Ledeberg*, sur Gand à la porte de Bruxelles, où seraient établies les stations principales et d'où pourront s'étendre des embranchements vers les divers bassins de commerce.

La route en fer contourne Gand en amont, à l'extérieur de la citadelle, ou, si les convenances militaires le permettent, entre la citadelle et la ville. Ayant ainsi atteint la chaussée d'Audenaerde à l'extrémité du faubourg de Courtray, la route, après avoir traversé l'Escaut et les deux branches de la Lys, vient couper le pavé de Deynse contre le village de *Dronghen* de 4,700 âmes, et se dirige sur Bruges par le bourg d'*Aeltre* de 5,500 habitants, en laissant *Landegem*, où l'on traverse les rigoles de Nevele, à gauche, et *Hansbeke* et *Bellem* à droite.

Arrivée à la hauteur d'*Oostcamp*, où elle croise la chaussée de Courtrai au débouché du pavé de Loppheem, la route longe le canal de Gand à Bruges jusqu'à l'entrée de la ville, et contourne l'enceinte, en atteignant la porte de la Boverie, d'où partirait la branche de jonction vers le grand canal maritime.

De ce point, afin d'établir la nouvelle voie dans les localités les plus avantageuses, et de faciliter éventuellement l'exécution d'un embranchement par Ghistelles sur Nieuport, il importe de détourner le tracé de

Bruges à Ostende par *Jabbeke* et *Oudenburg*, en coupant la chaussée de Thourout à l'ancienne barrière, et celle de Nieuport au hameau de *Varsenaere*.

Du village de Oudenburg où elle croise le canal de Plasschendaele, la route se dirige, par *Zandvoorde*, sur Ostende et entre dans la ville, soit par les fortifications, soit en traversant le nouveau canal de Slykens et en longeant sa digue orientale, pour aboutir au port.

NOTES

SUR LA QUESTION DU MODE D'EXÉCUTION.



Le projet de ROUTE EN FER D'ANVERS A LA MEUSE ET VERS LE RHIN, présenté au gouvernement en mars dernier, a obtenu l'approbation à peu près unanime de toutes les chambres de commerce du royaume. Les seules objections sérieuses qui aient été soulevées, sont relatives au choix du mode à suivre pour l'entreprise de cette voie indispensable à l'existence commerciale de la Belgique.

N'ayant analysé que très-succinctement dans le Mémoire à l'appui de ce projet, les motifs qui nous avaient déterminés à proposer l'exécution de la route par l'État, plutôt que par des compagnies concessionnaires, nous croyons nécessaire d'ajouter à cet égard de plus amples développements, au moment où la Représentation Nationale va prononcer irrévocablement sur cette question vitale de l'entreprise dont il s'agit.

§ I.

Considérations générales sur le mode d'entreprise des travaux publics par l'État ou par concession.

En matière de routes et canaux, le point essentiel à atteindre est la facilité et le bon marché des transports ; d'où résulte *l'étendue du marché*, c'est-à-dire, l'espace dans lequel chaque producteur peut acheter les matières brutes dont il a besoin, et vendre ses produits fabriqués. Plus cette étendue sera considérable, plus il sera possible de diminuer le prix des transports.

Le mode que nous avons proposé pour l'entreprise de la route en question, a pour but de rendre la communication plus économique et plus parfaite, et d'en faire jouir le commerce et le public en général dans le plus bref délai.

Ce but ne saurait être atteint par un mode de concession quelconque.

Pour se convaincre de cette vérité, il suffit, pensons-nous, de bien comprendre l'objet des péages en général sur les voies de communications : sans doute ils offrent le moyen le plus juste, le seul convenable, pour faire rembourser des dépenses par ceux qui en profitent directement ; mais on ne doit

pas oublier que leur élévation diminue les avantages qui avaient été le but de ces dépenses et peuvent même les rendre inutiles.

Dans notre opinion, un péage ne doit servir uniquement qu'à payer les frais d'entretien et l'intérêt du capital employé à l'établissement de la route ; et partant de ce principe fondamental, nous considérons les péages comme composés de deux éléments principaux que nous allons séparément examiner ; savoir : *Péage d'Entretien* ; *Péage d'Établissement*.

Ces deux éléments sont de nature variable, mais dans une proportion différente qui décroît cependant, pour tous les deux, à mesure que le mouvement commercial prend son développement : le péage d'établissement, destiné à payer une somme fixe, doit donc nécessairement être réduit en raison inverse de l'accroissement du mouvement commercial ; tandis que les frais d'entretien, augmentant dans un certain rapport lorsque le tonnage devient plus considérable, obligent leur péage à être réduit suivant une autre loi.

PÉAGE D'ENTRETIEN.

Le tarif d'un péage d'entretien doit être fixé, aussi exactement que possible, d'après les dégradations que le commerce occasionne, les réparations et les frais de surveillance et d'administration que la route exige ; l'intempérie des saisons, les variations de prix de matériaux et de main-d'œuvre modifient ces dépenses annuelles ; d'où il suit, que quoique le mouvement commercial reste le même, le *péage d'entretien* peut cependant devoir varier.

Ces variations successives de dépenses nécessitent donc une révision légale du tarif de péage, à des époques plus ou moins rapprochées ; il en résulte qu'on ne peut concéder à perpétuité un tarif fixe de péage, sans s'exposer à des chances onéreuses pour le commerce qui doit se servir de la route, ou pour le concessionnaire qui serait chargé de la maintenir en bon état.

Cette fixation successive des tarifs ne saurait toutefois être établie avec une rigoureuse exactitude ; on comprend qu'il suffit d'atteindre autant que possible cette exactitude, en classant les choses le mieux que l'on peut. C'est ainsi que la législation anglaise, appréciant l'importance de la fixation équitable des péages, ne concède ceux relatifs à l'*entretien* des communications faisant partie du domaine public, que pour une durée de quelques années seulement, et les renouvelle avec les modifications résultantes d'une enquête spéciale.

Appliquant ce principe au *péage d'entretien* de la route en fer projetée, il acquiert une nouvelle force lorsque l'on considère que l'art de la construction des chemins de fer est encore dans l'enfance ; que des perfectionnements continueront à être apportés dans les moyens de transport ; enfin, que le prix du fer, article principal des dépenses, éprouvera nécessairement en Belgique de grands rabais, par suite des améliorations successives de la fabrication.

PÉAGE D'ÉTABLISSEMENT.

Il est des dépenses dont la nature est d'être essentiellement *remboursable à terme*, c'est-à-dire dont il convient que le capital engagé soit reconstitué pour recevoir un nouvel emploi dans un temps plus ou moins court : telles sont les dépenses dont l'objet est de procurer à des individus, ou à la génération présente, des avantages dont leurs successeurs ne peuvent tirer aucun parti ; le capital, au contraire, dépensé à créer une propriété avantageuse aux contemporains et utile aux générations futures, susceptible d'être toujours elle-même une hypothèque convenable, ne doit produire que son *intérêt simple sans aucun amortissement*, à moins que l'on ne veuille surcharger injustement la génération actuelle au profit de la postérité.

En conséquence le *péage* destiné à payer les *frais d'établissement* d'une communication, dont les avantages pour le pays auront une durée indéfinie, n'a donc besoin, en thèse générale, que de produire un revenu équivalent à la rente perpétuelle du capital employé ; et tout amortissement forcé de ce capital par un supplément de péage, doit être regardé comme une charge inutile et onéreuse pour le commerce d'à présent.

Nous pensons donc que le montant de cette espèce de péage, sur la nouvelle route d'Anvers au Rhin, ne doit s'élever annuellement qu'à la somme nécessaire pour couvrir le capital d'établissement de cette route, et doit en conséquence être calculé comme en rente perpétuelle, c'est-à-dire au moindre taux d'intérêt possible ; et en cela, nous suivons également le système de la législation anglaise, qui laisse en concession perpétuelle les octrois relatifs aux canaux et chemins de fer, regardés comme utiles pour les générations futures, et dont les frais d'établissement n'ont besoin que d'être *couverts et non remboursés*.

On nous objectera qu'entre une concession séculaire et une concession perpétuelle, la différence de péage est trop faible pour ne point, au moyen de cette addition minime, gratifier la postérité d'un établissement libre de toutes charges ; mais nous ferons remarquer que le calcul des annuités devient illusoire lorsqu'il s'étend au-delà du terme de la vie humaine.

En dépit des formules, il n'est point vrai qu'un *centime* placé, du temps de Charlemagne, à l'intérêt composé de 5 p. %, aurait fourni aujourd'hui, un capital capable d'acheter comptant toutes les richesses du monde.

Dans les calculs de ce genre, on ne prend pas en considération les frais de banque et de courtage qu'entraînent les remboursements et les emplois successifs, lesquels altèrent l'effet de l'annuité ; de plus, le taux de l'intérêt est variable à toutes les époques et pour chaque pays suivant son état de prospérité ; d'où il suit, contrairement à la théorie, que la fraction de 0.039 ajoutée à l'intérêt de 5 p. % ne reconstitue point un capital au bout de 100 ans, et qu'il y a en réalité une très-grande différence entre un *remboursement à long terme* et la simple *rente à perpétuité*.

L'augmentation des péages devient d'ailleurs une cause de diminution dans les produits, et cette cause est d'autant plus fâcheuse qu'elle nuit à l'utilité de la communication ; en un mot, une annuité dont l'objet est de faire payer par la génération présente une chose dont la propriété passerait quitte et libre de toute charge aux générations futures, doit être regardée comme un *sacrifice inutile*, comme une absurdité en économie politique : en effet, où est la nécessité de surcharger notre industrie d'un supplément d'impôt ; pourquoi vouloir faire jouir nos neveux d'un bénéfice dont nous seuls devrions supporter tout le poids ; d'ailleurs, peut-on prévoir comment la société sera organisée dans cent ans ou même dans cinquante ?

Ainsi, la somme annuelle que le *péage d'établissement* devra produire, doit, suivant nous, être calculée sur une base d'intérêt perpétuel ; et cette rente annuelle restant invariable, le tarif à l'égard de cet *élément* doit nécessairement pouvoir se modifier suivant le mouvement commercial.

Lorsque les péages appartiennent à l'État, nul obstacle n'empêche d'apporter aux tarifs toutes les modifications dont nous venons d'énumérer les causes ; et le commerce et le public ont la certitude de ne jamais devoir payer, pour la jouissance de la communication qui leur a été ouverte, que les droits strictement nécessaires pour en couvrir la dépense.

Lorsqu'au contraire l'État aliène en concession perpétuelle ou temporaire, les péages des voies publiques, les modifications dont les tarifs auraient besoin, ne peuvent plus avoir lieu : toutes conditions stipulées à l'avance pour les réduire d'une manière équitable, n'ont jamais assez de force pour s'opposer à l'intérêt privé, surtout lorsque les bénéfices acquièrent une certaine importance..., ces conditions, ainsi que nous le ferons voir ci-après, seront toujours éludées avec succès, et leur effet devient illusoire.

Après avoir expliqué les éléments du péage, sur les voies de communications, examinons leurs effets dans les concessions dont ils sont nécessairement l'âme et le pivot.

DES CONCESSIONS.

Les apparences les plus favorables entourent le mode d'exécution des travaux publics par voie de concession de péage à des compagnies : ce mode, au moyen duquel l'Angleterre s'est couverte en peu d'années de canaux, de ports, de routes, de ponts innombrables, n'exige aucun sacrifice de la part de l'État, le travail s'exécute sans accroissement d'impôt proprement dit. Animé par l'intérêt privé, le but proposé est généralement atteint avec promptitude. On dit qu'il n'existe point de pays où le gouvernement ait créé autant de canaux et de chemins de fer que ceux dont les Anglais ont enrichi leur patrie... Sans doute : mais il faut ajouter qu'il n'existe point de pays où les transports par les canaux et les chemins de fer soient plus coûteux.

Qu'importe au commerce qu'une communication appartienne à une société particulière, l'essentiel c'est qu'elle soit économique.

Laisser l'industrie libre de projeter et d'établir les communications qu'elle croit utiles ; d'en exécuter et d'en entretenir les ouvrages par ses propres moyens et de la manière qu'elle le trouve convenable, semble conforme à la maxime fondamentale des économistes : « Qu'en tout ce qui regarde » l'industrie et le commerce, le gouvernement doit *laisser faire*, et que son » intervention dans ces matières est plus funeste qu'utile. » En effet, l'administration générale absorbée dans une infinité de détails, enchaînée aux formalités qu'entraîne la responsabilité ministérielle, est engagée à l'inertie par trop de prudence ; aucun intérêt direct ne stimule en elle le génie inventif ou l'esprit de conservation, qu'on suppose généralement à l'intérêt privé.

La liberté d'exécution des travaux d'utilité publique par l'industrie particulière, semble en outre porter avec elle le remède au seul mal qu'on doive craindre des concessions : « Si les bénéfices d'une compagnie concessionnaire » pèsent sur le commerce et deviennent exorbitants, c'est, disent les économistes, une cause qui fait naitre de nouvelles compagnies qui entreront » en concurrence, et qui procureront au public des voies nouvelles plus économiques. »

Nous admettons volontiers comme vrais, en théorie, les principes que nous venons d'énoncer en faveur du mode par concession ; mais lorsque nous consultons la pratique, les faits démontrent que la maxime du *laisser faire*, n'est réellement avantageuse à la généralité, qu'en ce qui concerne des entreprises de peu d'importance, à la portée des fortunes individuelles, et là où une *concurrence effective* peut réellement s'établir. Dans les grandes entreprises qui touchent aux intérêts de plusieurs industries, qui exigent des capitaux considérables, le système de concession, alors, devient nécessairement une source d'abus intarissables : au lieu d'encourager la liberté, c'est le monopole qu'on favorise ; et *l'esprit d'association*, qui se forme et prospère dans les entreprises locales, disparaît pour faire place à *l'esprit d'agiotage et de criminelles spéculations*.

Dans notre Mémoire sur la route en fer, nous avons cité (IV^e Partie, §I^{er}), quelques exemples du résultat onéreux, pour le commerce et le public, du système trop exclusif conseillé par les économistes. Nous avons fait voir le fardeau auquel est condamnée l'une des plus belles provinces de la France, pour avoir essayé d'acclimater le système de concession ; nous avons rappelé les motifs impérieux qui obligèrent le gouvernement des Pays-Bas à racheter, avec un demi capital d'augmentation, la première concession de voie publique qu'il avait cru devoir accorder, pour imiter le système en usage en Angleterre, mais dont on n'avait compris jusqu'alors ni les causes, ni les résultats véritables.

Nous avons démontré par les exemples des chemins de fer de Darlington et de Liverpool, combien les tarifs concédés à des compagnies particulières

sont devenus en peu de temps onéreux au public; et nous ne craignons pas qu'on ose nous démentir, quand nous avançons qu'excepté sur des canaux sans commerce, les navigations concédées en Angleterre avec des péages perpétuels, sont plus coûteuses du double que les canaux concédés, en Belgique, pour une durée temporaire de 20 ou 30 ans, pendant laquelle les frais d'établissement devaient être complètement amortis.

On admet la vérité des exemples que nous avons signalés; mais quelques personnes pensent encore que les abus des concessions dont il s'agit ne sont point inhérents au système lui-même, et qu'il serait possible de les éviter à l'avenir, par une loi expresse, qui concilierait à la fois les intérêts particuliers des concessionnaires et l'intérêt général du public.

Il nous paraît donc indispensable d'exposer, sous son vrai point de vue, le mécanisme dangereux des concessions; nous le comparerons à la marche simple des travaux exécutés par l'État, tant par rapport aux dépenses, que par rapport à l'économie définitive dans les frais de transport.

X. Les compagnies concessionnaires exécutent-elles à meilleur compte que l'administration du gouvernement?

Les dépenses d'une grande entreprise tel qu'un canal, un chemin de fer, se composent, généralement et uniquement: 1° du montant des travaux dont les prix s'établissent par adjudication publique au rabais sur les évaluations des ingénieurs; 2° des frais de direction et de conduite des travaux; 3° de l'acquisition des terrains. Les mêmes éléments de dépenses existent pour l'État comme pour les concessionnaires; une compagnie ne sera exempte d'aucun de ces frais; elle adjugera les travaux au rabais comme le fait l'État, et les entrepreneurs exécutants ne se contenteront pas de moindres bénéfices; la dépense du personnel sera toujours plus considérable, les concessionnaires donnant à leurs employés des traitements beaucoup plus forts que ceux alloués aux agents de l'État; enfin, si les propriétaires de terrains sont quelquefois moins exigeants vis-à-vis d'une compagnie, en revanche sa dépense se trouve augmentée des profits que se réservent les gérants de l'entreprise, soit en *actions dites d'industrie*, soit en *traitements* ou *frais d'administration*; et en outre, des bénéfices promis à la masse des actionnaires en sus de l'intérêt ordinaire de l'argent, bénéfices sans lesquels des capitalistes ne confraient point leurs fonds à des particuliers dans des affaires de ce genre.

Ainsi, lorsque l'État se charge de l'établissement d'une communication, au moyen d'un capital pour lequel il donne sa *garantie*, la dépense annuelle, à couvrir par les péages, peut être limitée au paiement de l'*intérêt ordinaire* de ce capital; tandis que si l'entreprise est l'objet d'une concession particulière, le péage imposé au public comprend non-seulement l'intérêt ordinaire des fonds employés, les intérêts des *actions d'industrie* appartenant aux gérants; mais aussi, les dividendes qui constituent le bénéfice des actionnaires bailleurs des capitaux

Si les Ingénieurs du Gouvernement construisent quelquefois avec un excès de solidité inutile et trop de richesse d'appareil, tandis que le plus souvent les concessionnaires simplifient autant que possible leurs ouvrages et recherchent avec avidité tous les moyens d'économie; dans tous les cas, les dépenses sont portées en compte à la Nation, sur le pied des évaluations préalables à la concession, évaluations toujours plus élevées que les devis dressés par les Ingénieurs du Gouvernement, sur lesquels les adjudications publiques apportent presque toujours de grands rabais.

Pour prouver combien les devis dressés par les concessionnaires dépassent ceux calculés par les Ingénieurs du Gouvernement, nous n'avons pas besoin de rappeler l'exemple (cité dans notre Mémoire, page 97) pour le chemin de fer d'Andrezieux à la Loire; le projet du chemin de fer de Bruxelles à Anvers, présenté en même temps que le nôtre, par une Compagnie particulière, et qui a été soumis tout récemment à une enquête, porte les frais de la construction à la somme totale de 4,656,000 francs; les frais de construction de notre devis, pour la même route, ne sont évalués qu'à 3,081,000 francs; les raisons de cette différence sont faciles à comprendre: le prix du fer, un des articles principaux, qui dans le commerce est actuellement coté, pour l'espèce, à 300 francs, et que nous avons porté à 400 fr. pour rester dans des évaluations larges, est compté par les auteurs de la demande en concession, à raison de 555 francs le tonneau, qu'ils pourront tirer de l'Angleterre au prix de 290 francs rendu à Anvers! Sans pousser la comparaison plus en détail, qu'il nous suffise de faire remarquer, que tandis que l'Administration des Ponts et Chaussées, a récemment exécuté les ponts de grandes routes existants sur la Nethe à Waelhem et à Duffel, pour 75,000 et 40,000 francs respectivement, par adjudication publique; le pont à construire dans leur voisinage, pour la traversée du chemin de fer, est estimé par la Compagnie, pour un même système et les mêmes dimensions, au prix de 133,000 francs y compris l'imprévu.

Voici quant aux dépenses d'exécution par les concessionnaires: mais à quoi bon disputer sur le plus ou moins d'économie d'exécution, c'est le *loyer* qu'on exige d'une construction, c'est le *péage* que le commerce payera pour sa jouissance, qui seul doit déterminer la préférence à accorder au système de travaux, par l'État ou par concession.

II. Les péages concédés à des Compagnies particulières sont-ils, toutes choses égales, moins élevés pour le Commerce, que ceux perçus par le Gouvernement?

Nous avons consigné au tableau suivant, le taux des péages exigés sur des communications de diverse nature, pour en couvrir les frais d'établissement et d'entretien, exécutées en différents pays par l'intérêt privé ou par l'État; on doit observer que dans les exemples cités, les voies concédées à des particuliers, sont susceptibles d'un mouvement commercial proportionnel, beaucoup plus considérable que celles dont l'État a gardé la possession.

Tableau comparatif de tarifs de péages destinés à couvrir les frais d'établissement et d'entretien, sur des communications appartenant à l'État ou concédées à des particuliers.

| ANGLETERRE. | | Péages réduits par ton, march. et par kilom. de distance. | OBSERVATIONS. |
|--|--|---|---|
| CANAUX. | | | |
| Entre Manchester et Londres. (longueur développée 420 kilom.) | { Par les canaux du Régent, de Grande Jonction, Oxford, Coventry, Grand-Trunck, et du Duc de Bridgewater. | FR. C. 0 11 | Concession à perpétuité. |
| Entre Londres et Birmingham. (longueur développée 240 kilom.) | { Par les canaux de Grande-Jonction, Warwick et Napton, et de Warwick et Birmingham. | 0 15 | idem. |
| Entre Bristol et Londres | { Canal de Kennet et Avon. (longueur 96 kilom.) | 0 17 | idem. |
| Entre Edinburg et Glasgow | { Canal de l'Union. . . pour la houille. (longueur 51 kilom.) { autre marchandise | 1 07 0 13 | idem. |
| VOIES A ROUAGES. | | | |
| Chemin en fer de Darlington et Stockton. (longueur 36 kilom.) | { pour la houille. . . { autre marchandise. | 0 07 | idem. |
| | | 0 16 | |
| Chemin de Manchester à Liverpool. (Longueur 48 kilom.) | { pour la houille . . . { autre marchandise. | 0 09 | idem. |
| | | 0 18 | |
| FRANCE. | | | |
| Chemin de fer d'Andrezieux à Roanne | { pour la houille . . . | 0 16 | Concessions perpétuelles; dans ces prix sont compris les frais de transport, évalués 4 centimes, dont la compagnie a le monopole. |
| — — de Saint-Étienne à la Loire. | { idem. | 0 18 | |
| BELGIQUE. | | | |
| Canal de Pommerœul à Antoing. (longueur 25 kilom.) | { La dépense effective de la construction était de 4,900,000 francs | 0 05 | En concession pour 21 ans. |
| Le même, racheté par le gouvernement. | { La dépense à couvrir ayant été augmentée du montant de la prime de 2,200,000 francs accordée au concessionnaire. | 0 02 $\frac{1}{2}$ | Appartenant à l'état. |
| | | 0 05 | |
| Canal de Charleroy à Bruxelles (longueur 74 kilom.) | pour la houille. | 0 05 | En concession pour 29 ans. |
| Chemin de fer de Bruxelles à Anvers. (longueur 44 kilom.) | { Projet dressé par une compagnie particulière, voyez ci-dessus page 113. | 0 19 | Demandé en concession perpétuelle, avec monopole privilégié des transports évalués à 4 centimes. |
| | | 0 38 | |
| Le même | projet dressé par le Gouvernement. | 0 04 | A construire par l'État. La concurrence des transports serait libre. |
| Route en fer de la capitale et d'Anvers à Liège et Verviers. (longueur développée 148 kilom.) | { pour la houille . . . { autre marchandise. | 0 02 | |
| | | 0 04 | |

Qu'on ne dise point que c'est à de plus fortes dépenses d'exécution qu'est due la hauteur excessive des péages concédés : la plupart des canaux de l'Angleterre sont construits en *petite section*, et ont moins coûté d'établissement, que ceux ouverts en grande section, dans les autres pays ; si leur usage est plus coûteux pour le Commerce, la cause en réside dans l'abandon de ces travaux publics à des Compagnies concessionnaires. Sans péages, excédents hors de toute proportion, les véritables dépenses, qu'ils ne devaient couvrir qu'avec un gain honnête, demandé et consenti à l'avance, les actions des concessionnaires s'élevaient-elles en peu de temps, au taux extra-usuraire qu'elles maintiennent aujourd'hui P...

Le tableau suivant des prix courants actuels à la bourse de Londres, des actions de diverses voies de communications, concédées à titre d'utilité publique, est la preuve la plus sensible du système onéreux que nous combattons :

| | VERSEMENTS. DES ACTIONNAIRES. | COURS ACTUEL DES ACTIONS. |
|--|-------------------------------------|---------------------------------|
| CANAUX. | | |
| Birmingham. | 100 | 2,320 |
| Coventry. | 100 | 1,080 |
| Trent et Mersey. | 100 | 810 |
| Oxford. | 100 | 690 |
| Stafford et Worcester. | 100 | 570 |
| Leeds et Liverpool. | 100 | 450 |
| Grande-Jonction. | 100 | 303 |
| Warwick et Birmingham. | 100 | 265 |
| CHEMINS DE FER. | | |
| Darlington et Stockton (con- struit en 1828). | 100 | 300 |
| Liverpool à Manchester (con- struit en 1831). | | |
| Actions d'établissement. | 100 | 190 |
| Actions d'exploitations des transports | 100 | 180 |

Le tableau qui précède suffit pour démontrer que, grâce à l'intervention des Compagnies, les communications principales d'un pays si souvent cité comme modèle en matière d'administration de travaux publics, communications qui réunissent ses foyers industriels les plus considérables : Londres, Liverpool, Birmingham, Manchester, Leeds, etc., coûtent réellement au public, qui doit en faire usage, de 2 à 20 fois la valeur !

Qu'un système d'entreprise de travaux publics, à l'aide duquel des spéculateurs se procurent de pareils bénéfices soit hautement prôné et vivement soutenu, par ceux qui voudraient à leur tour jouir du même privilège, cela se conçoit aisément ; mais convient-il qu'un Gouvernement sage accueille leur demande libérale, et livre ainsi, au monopole de quelques particuliers, les voies de communication d'utilité générale, véritables artères du Commerce et de l'Industrie ?

Aux profits usuraires établis sur les voies les plus indispensables, les partisans des concessions opposent les pertes qu'ont éprouvées certaines entreprises, dont les actions de 100 livres sterling, ont successivement fléchi à 50, à 30 et au-dessous ; d'où ils concluent qu'il y aurait compensation pour le public ; nous ferons remarquer à cet égard, que lorsque des actions tombent ainsi à vil prix, fût-ce même à zéro, dans des entreprises de routes qu'on ne fréquente guère, cela n'apporte aucun bien, aucune com-

pensation, au Commerce sur les autres voies où on le soumet à des droits trop élevés; cela annonce tout simplement que des entreprises, trop légèrement conçues ont manqué; ou, ce qui a lieu assez souvent, qu'une spéculation d'agiotage, a parfaitement réussi, et que les *faiseurs* s'en sont allés avec l'enjeu exposé par la cupidité et l'ignorance, sur l'appât trop brillant des dividendes partagés dans les entreprises du même nom, mais qui reposent sur une base positive (1).

III. Les abus existants dans le mode de concessions pourraient-ils être prévenus dans les entreprises nouvelles?

Ce que le Commerce a le plus à redouter, lorsque des particuliers offrent de se charger, en lieu et place du Gouvernement, moyennant péage, de l'établissement et de l'entretien des grandes communications, est, ainsi que nous venons de le démontrer, le taux exorbitant auquel parviennent en peu de temps les tarifs concédés. Les économistes soutiennent que le Commerce trouverait les garanties dont il aurait besoin contre les abus dont il s'agit, dans des mesures législatives qui prescriraient *une enquête préalable, une adjudication publique de la Concession*; enfin l'insertion de *conditions* dans les cahiers des charges *pour la réduction éventuelle des péages*, lorsque les bénéfices auraient atteint une limite déterminée; ils supposent en outre, que si, malgré ces précautions, l'entreprise devenait trop productive en faveur des concessionnaires, c'est-à-dire trop onéreuse au public, une

(1) Nous joignons ici un extrait d'un article remarquable sur le même sujet, publié en 1825, dans l'un des recueils les plus estimés de l'Angleterre (LE QUARTERLY REVIEW).

..... « La manie de la canalisation était devenue telle, qu'en peu d'années le pays fut sillonné, dans tous les sens, par des canaux, et qu'on en ouvrit jusque dans des districts où il n'y avait rien ou presque rien à transporter. Peu importe sur quelle base certains projets reposent; il n'est pas même nécessaire qu'ils en aient aucune: la seule chose dont aient besoin ceux qui les ont conçus, c'est d'avoir un agent rusé, qui se charge de leur procurer un CHAIRMAN d'un rang et d'une condition honorable, si cela est possible; une douzaine de directeurs dont les noms aient quelque notoriété; un banquier, ce qui est très-facile; et un CIVIL ENGINEER, qui, comme les médecins et certains avocats, soit disposé à se charger de tous les cas désespérés, parce que, comme eux, il est toujours sûr d'en retirer quelqu'avantage particulier. Lorsque les rôles sont distribués, on lève le rideau, et l'on admet la foule qui se précipite dans la nouvelle entreprise pour y faire jouer son argent. Les promoteurs de l'entreprise cèdent successivement leurs actions, dont ils sont toujours les plus forts détenteurs, les négocient avec bénéfice à la bourse, quelque absurde que soit d'ailleurs l'entreprise; se hâtent de s'en défaire et remplissent ainsi leur objet. Bientôt l'affaire commence à languir; le prix des actions fléchit et les derniers acquéreurs se tirent d'embaras comme ils peuvent en vendant à perte. De plus en plus avilies, à mesure qu'elles changent de mains, ces actions qui, d'abord s'étaient négociées au-dessus du pair, finissent par tomber à leur véritable niveau, c'est-à-dire à zéro; alors la bulle de savon crève et se dissipe dans l'air, comme les bons du Cacique du Poyais. Que ne peut-on persuader aux hommes cupides! Le même jour, on voyait les actionnaires d'un canal près de Birmingham, se partager le dividende annuel, et négocier leurs actions de 100 livres au prix de 2300 livres sterling! »

société rivale ne tarderait pas à établir une *route parallèle*, dont la concurrence ramènerait l'équilibre.

Nous nous proposons d'examiner successivement l'efficacité relative de ces mesures, dans des entreprises d'une grande importance :

Enquêtes préalables aux Concessions? — Le moyen le plus certain de prévenir des mécomptes, et de rendre toute illusion impossible, est sans contredit, de donner la plus grande publicité à tout projet de travaux entrepris dans l'intérêt général : d'ouvrir ainsi un champ libre aux délibérations, et d'appeler le bon sens de tous, à prendre une décision importante pour tous.

La législature anglaise a compris depuis longtemps cette nécessité. La marche qu'elle suit à cet égard est certainement la meilleure possible (1), et elle doit contribuer beaucoup à éclairer le Gouvernement dans la décision qu'il doit porter; mais ces enquêtes, quoique bien réelles, ne sont pas, comme l'expérience l'a souvent prouvé, un palladium suffisant pour garantir le Commerce, contre l'avidité des spéculateurs, ou pour empêcher des Compagnies puissantes, déjà établies, d'arrêter l'exécution d'un nouveau projet utile à la généralité.

Concessions par adjudication publique? — La concurrence, cette condition si désirable en matière d'entreprises à charge du public, ne peut naitre que de la publicité; mais la publicité ne la produit jamais, lorsqu'il s'agit d'un établissement qui exige l'emploi de grands capitaux.

Dans les adjudications de cette nature, quelque publiques qu'elles soient, il ne se présente, et il ne peut s'y présenter, que des soumissionnaires réellement riches par eux-mêmes, ou des banquiers jouissant d'un crédit illimité; et il arrive toujours que les concurrents, au lieu de se nuire réciproquement par des rabais, conviennent de partager sans combat, un butin plus facile.

Nous avons vu, par les adjudications de concessions dans la Flandre française, par celles des canaux d'Antoing, de la Sambre, de Charleroi, que la concurrence était nulle, si l'on retranche du nombre des soumissions reçues, celles, évidemment exagérées présentées par des prête-noms, dans le seul but de faire paraître plus modiques les demandes effectives.

(1) Que l'on compare aux enquêtes suivies dans les autres pays, celles que le Gouvernement anglais ouvre pour chaque projet, en matière d'établissement de péages : dans ces enquêtes dont les procès-verbaux sont publiés, sous le titre *MINUTES OF EVIDENCE*, avant la décision à intervenir, les intéressés pour ou contre ne sont pas simplement avertis qu'un registre recevra (si bon leur semble) leurs remarques ou leurs oppositions; un pouvoir discrétionnaire les oblige à comparaitre comme témoins à la barre de la commission d'enquête. — Les interrogatoires, les contre examinations, les débats des parties, éclairent la question plus efficacement, que le dépouillement d'un registre contenant des oppositions écrites presque toujours incomplètes.

Réduction éventuelle de tarifs concédés? — En demandant la concession d'un octroi sur une route nouvelle à construire, la Compagnie demanderesse offre d'elle-même, ou du moins ne refuse jamais, à s'imposer l'obligation de réduire son tarif, lorsqu'un excédant de produit aura porté ses bénéfices éventuels au-dessus du taux nominal de 5, 7 ou 8 au plus pour cent, auquel elle borne, dit-elle, ses prétentions.

Sans entrer dans l'explication de l'inquisition stérile que l'observance de cette clause imposerait à l'Administration; sans détailler tous les moyens de fraude dont les Compagnies peuvent faire usage pour démontrer que leur bénéfice n'atteint pas le maximum fixé, nous pensons qu'on doit facilement comprendre que toute condition de réduction sera toujours éludée, et avec d'autant plus d'impunité que la Compagnie sera plus puissante et jouira de plus grands bénéfices.

Établissement d'une route parallèle en concurrence? — A côté de routes pavées trop coûteuses, on a vu jadis ouvrir des canaux, sur lesquels aussitôt le Commerce s'est porté; à côté des canaux, des chemins de fer, moyen plus économique encore, ou plus avantageux sous d'autres rapports, s'établissent aujourd'hui; et le Commerce leur donnera la préférence sur les anciennes communications, jusqu'à ce qu'un mode de transport, tout nouveau mais encore inconnu, vienne à son tour offrir de plus grands avantages. Mais à côté d'une communication quelconque, chaussée, canal ou chemin de fer, l'on n'a jamais vu jusqu'à présent, une société particulière oser établir une seconde voie de même nature, pour ramener les péages à leur taux convenable.

Un raisonnement bien simple, démontre complètement l'impossibilité d'une concurrence de cette espèce: si entre deux ou plusieurs foyers commerciaux, une seule route bien établie suffit à leurs relations, il est évident qu'une seconde route, exigeant la même dépense que la première (tandis qu'elle ne peut espérer le partage du mouvement commercial, que par moitié avec la route existante), aura besoin d'un tarif deux fois plus élevé que si cette nouvelle entreprise pouvait compter sur la totalité du mouvement commercial. Or, le premier occupant ayant toujours la faculté de réduire au moindre prix (sans perte réelle pour lui, vu la réalisation de ses bénéfices antérieurs), les tarifs trop élevés qui lui étaient concédés, cette faculté est un épouvantail suffisant pour empêcher une nouvelle Compagnie à risquer des capitaux de plusieurs millions.

Le Gouvernement peut-il, d'ailleurs, avec justice prononcer l'utilité publique d'un sacrifice, dont l'Agriculture alors paie tous les frais, d'une expropriation pour un double emploi, occasionné par l'avidité d'une Compagnie?

Il faut bien distinguer la nature des entreprises, à l'égard de la possibilité de la concurrence: l'établissement et l'entretien d'une route, n'est point à comparer à l'exploitation des moyens de transport. Nous avons fait cette distinction, et c'est pourquoi dans le projet de route en fer d'Anvers et de

Bruxelles à la Meuse et au Rhin, nous demandons que les transports appartiennent en toute liberté à l'industrie particulière (1) : acheter quelques charriots et une machine locomotive, pour effectuer des transports à meilleur compte qu'un voisin, cela se verra tous les jours ; mais exposer trois à quatre millions pour essayer d'entrer en concurrence avec une Compagnie, propriétaire d'une route florissante, ne saurait avoir lieu.

Ayant replacé dans son vrai jour, le résultat qu'entraîne l'exécution des travaux publics, par l'industrie particulière, nous pensons qu'il ne doit rester aucun doute sur l'inconvenance de confier à des Compagnies, l'importante communication que la Belgique réclame aujourd'hui, et qui liera notre patrie, d'intérêt et d'amitié, avec les plus belles provinces de l'Allemagne.

Quelque considérable qu'on puisse espérer le mouvement commercial, il serait impossible de déterminer, à présent, la véritable valeur de cette entreprise ; et quoique le péage, calculé sur les transports actuels du commerce intérieur entre Anvers, Bruxelles et la province de Liège, soit regardé comme très-moderé et avantageux aujourd'hui, nous répétons que ce péage, s'il était concédé à une Compagnie, deviendrait une charge onéreuse au public, lorsqu'on viendra à reconnaître qu'il POUVAIT ÊTRE MOINDRE ENCORE.

§ II.

Considérations sur le mode proposé pour l'exécution de la Route en Fer.

L'entreprise de la Route dont il s'agit, est au plus haut degré, d'un intérêt national sur chacun des deux territoires qu'elle traverse : à la Prusse Rhénane, elle fournit le moyen le plus avantageux, le moyen que depuis si longtemps elle désire, de communiquer avec l'Océan ; à la Belgique elle fournit le moyen de profiter de sa position maritime, en lui ouvrant de nouveaux débouchés vers l'intérieur de l'Europe.

Considérée spécialement et isolément, sur le sol de notre patrie, quelle entreprise pourrait être comparée à celle qui a ainsi pour objet de ranimer le port d'Anvers, âme du Commerce belge ; d'ouvrir à tous les foyers industriels de la Belgique, sans exception, une route facile pour le débouché de leurs produits vers Cologne, cet entrepôt général de l'Allemagne centrale et des riches provinces traversées par les affluents du Rhin !

Dans l'intérêt des relations des deux nations entre elles, comme dans l'intérêt de leurs relations intérieures, le but de la route ne peut être atteint,

(1) Il est remarquable que les Sociétés concessionnaires qui réclament la plus grande liberté en ce qui concerne l'établissement des routes, demandent toutefois le monopole à l'égard des moyens de transport.

que pour autant que l'usage de cette route soit réellement économique : non-seulement en faveur du transit de l'un à l'autre pays ; mais encore, et respectivement, aux transports appartenant à leur commerce intérieur.

Nous croyons avoir démontré dans le paragraphe qui précède, que cette économie désirable, nécessaire, ne peut être obtenue, si l'on applique à l'exécution de la route dont il s'agit, le système désastreux des Concessions à des Compagnies ;... l'État seul, doit établir et conserver une semblable force commerciale : parce que seul, il n'en mésusera pas dans des vues égoïstes.

1. *L'État court-il quelques chances désavantageuses en se chargeant de l'exécution de la route ?*

Lorsque les partisans du système des Concessions ne pourront plus nier les avantages d'économie existants pour le Commerce dans l'exécution de cette communication par l'État, ils essaieront de tromper la prudence du Gouvernement, de décourager le zèle de l'Administration, par des suppositions vagues, d'éventualités défavorables sur la réussite de l'entreprise... Abordons franchement la question des probabilités désavantageuses du Projet ; examinons à quelles chances l'État se soumet relativement à l'exécution de la route d'Anvers et de Bruxelles vers le Rhin :

Chances d'excès de dépenses ; de difficultés imprévues d'exécution ? — Nos devis, nos calculs de dépenses sont entre les mains de tous les Ingénieurs belges, et des principaux Ingénieurs des pays voisins ; leur examen n'a donné lieu à aucune critique de leur part. Si quelques personnes, étrangères à l'art ou expertes dans les affaires de Concession, cherchent à répandre des doutes sur la suffisance de nos évaluations, elles ont soin toutefois de ne pas indiquer les articles où elles croiraient qu'une augmentation serait nécessaire.

La marche que nous avons suivie pour la formation du Projet de cette route en fer, est celle que nous dicte une expérience de quinze années, dans les divers travaux successivement confiés à nos soins immédiats, et dirigés par nous, en qualité d'Ingénieurs ordinaires, depuis la rédaction des avant-projets, jusqu'à l'achèvement complet de tous les ouvrages (1).

Les canaux exécutés pendant les dernières années en Belgique, présentaient des chances d'imprévu, des difficultés d'exécution plus considérables que celles à attendre lors de l'établissement du chemin de fer projeté ; et

(1) Qu'il nous soit permis de citer parmi ces travaux, comme preuve à l'appui de nos calculs actuels, l'exécution des canaux de Pommerœul à Antoing et de Charleroy à Bruxelles, leurs nombreuses écluses, une galerie souterraine à travers un sol de sable mouvant ; leurs énormes déblais et remblais, une alimentation artificielle à l'aide de machines à vapeur ; enfin dans la Nord-Hollande, après les désastres de 1825, le prompt dessèchement par machines à vapeur, des immenses terrains qui avaient été submergés.

ces difficultés imprévues ont été, en général, surmontées avec le plus grand succès. A qui est due la réussite de ces ouvrages?..... l'expérience des canaux d'Antoing, de la Sambre et du Luxembourg, pris pour termes de comparaison, répond à cette question, et démontre que la réussite des travaux publics dans notre pays, a toujours été en raison directe de l'intervention plus ou moins complète des Ingénieurs du Gouvernement.

Chances des revenus insuffisants? — Le mouvement commercial que nous avons présumé sur la nouvelle route, pour couvrir amplement les frais d'entretien et d'établissement de la nouvelle communication, n'a pas été établi d'après les probabilités du développement que les transports peuvent acquérir par suite des avantages incontestables que cette nouvelle route leur offrira; nous n'avons appliqué le *tarif minime* que nous proposons, qu'au *tonnage effectif* qui circule aujourd'hui par les chaussées pavées, entre les foyers commerciaux qui ont décidé la direction nouvelle: c'est ainsi, qu'avec la conviction profonde de voir la totalité des transports qui avaient lieu en 1829 et 1830, entre Anvers et le Rhin, reprendre leur cours par la voie, plus prompte et plus économique, qui va leur être ouverte, nous n'avons compté, à l'égard de ces relations (but principal de la construction de cette voie nationale), que sur le faible tonnage, expédié par roulage, de Bruxelles, de Liège et d'Anvers, sur Aix-la-Chapelle et les autres villes en deçà de Cologne; c'est ainsi, que quant au transport des voyageurs, qui nécessairement doublera en peu de temps, nous ne les avons comptés, dans les produits du péage, que sur le nombre déclaré dans les attachements journaliers, tenus l'année dernière, par les bureaux de l'octroi des principales villes: quantités que la concurrence actuelle des messageries a considérablement augmentées depuis.

Nous croyons inutile d'ajouter de nouvelles explications aux autres données que notre Mémoire renferme, à l'égard du mouvement commercial qui doit servir de base aux calculs du produit présumable; et qui d'ailleurs n'ont donné lieu, de la part des Chambres de Commerce appelées à les vérifier, qu'à des observations qui dénotent que nos appréciations sont plutôt *en dessous* qu'*en dessus* de la réalité.

Chance du non-prolongement de la Route sur le territoire Prussien? — Une entreprise éminemment utile à deux pays à la fois, mais en même temps *indispensable* dans chacun de ces pays en particulier, n'a, certes, pas besoin pour son exécution sur le territoire de la nation qui sait en apprécier les avantages, du consentement du gouvernement voisin qui en priverait ses propres administrés.

La crainte d'un retard d'exécution de la route en fer d'Aix-la-Chapelle et d'Eupen à Cologne par l'important district houiller d'Eschweiler, crainte inutile et non fondée, si la Belgique réunit enfin par une voie facile, Verviers au port d'Anvers, ne peut naitre, de bonne foi, que chez des personnes qui ignorent complètement les besoins du commerce et de l'industrie

des provinces Rhénanes ; d'ailleurs , en attendant que la Prusse exécute la route aboutissant à celle d'Anvers à la frontière , le produit des péages sur le seul commerce belge à l'intérieur , suffira , ainsi que notre Mémoire le démontre , pour couvrir tous les frais d'établissement et d'entretien de *cette première section de la Route en Fer d'Anvers à Cologne* (1).

II. Nous avons recherché avec sincérité toutes les chances qui pourraient avoir une influence défavorable sur l'entreprise dont il s'agit , et cet examen ne fait que confirmer la conviction où nous avait amenés une longue étude des ressources du pays et de l'art de construire les chemins de fer , conviction profonde de la pleine et entière réussite de la route projetée.

Le Gouvernement et le Public en général , partageront bientôt , nous avons lieu de le croire , cette conviction : que l'État ne court aucun risque en se chargeant de la nouvelle entreprise. — *Mais*, s'écriront alors les partisans de l'exécution des travaux publics par compagnie , *si les avantages à résulter de la construction de la Route sont aussi réels , aussi évidents , que l'État alors les abandonne à l'industrie particulière ; l'État*, ajouteront-ils , conformément aux principes des économistes , *l'État ne doit prendre sous sa protection que l'établissement de celles des communications qui ne présentent point de pareils bénéfices aussi directs , aussi immédiats.....* Nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer ici les contradictions manifestes où se jettent nécessairement les défenseurs , ou plutôt les promoteurs d'un faux système : tantôt ils engageaient le Gouvernement à ne point se charger de l'établissement de la Route en question , *attendu les chances désavantageuses* ; maintenant , ils lui donnent le même conseil , *attendu les chances favorables !*

Ne pourrait-on point avec plus de raison , avancer comme reposant sur des principes d'économie politique plus sages , que l'Administration d'un État , gardienne de la fortune publique , ne doit compromettre les capitaux de la Nation que dans des entreprises positives , dans des entreprises dont les avantages sont patents ; mais qu'elle peut laisser des compagnies particulières , avanturer leurs fonds dans des entreprises douteuses dont l'Administration éclairée n'aperçoit pas la possibilité du succès.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

Il résulte de la discussion qui précède que l'aliénation de la Route projetée serait une mesure malheureuse pour la Belgique ; et que cette com-

(1) On trouvera à la fin de cet écrit , le tableau général des dépenses pour l'établissement du prolongement de la route sur le territoire prussien , ainsi que pour l'établissement de la section de Verviers à la frontière qui doit réunir la route de Verviers à Anvers avec celle d'Eupen à Cologne.

munication doit être exécutée par les soins et au compte de l'État, et doit rester sa propriété exclusive, si l'on veut que les avantages, que cette entreprise promet à notre commerce à l'intérieur et à celui que nous entretenons avec les nations voisines, soient une vérité.

Nous avons indiqué dans notre Mémoire, les mesures qui nous semblent les plus convenables pour faciliter et assurer l'économie d'une pareille entreprise; nous joindrons ici quelques considérations plus détaillées au sujet du mode d'emprunt.

Les emprunts publics sont, en général, justement blâmés, parcequ'ils entraînent à la *dépense de leur revenu futur*, les nations qui recourent à cet engageant mais dangereux moyen d'obtenir des capitaux. — Mais lorsqu'un emprunt public a pour objet spécial, la création d'un établissement utile à la Nation, d'un établissement qui fera naître de nouvelles richesses nationales, *qui satisfera aux charges de la dette contractée*, alors l'emprunt public auquel le Gouvernement se décide, est une mesure sage qui doit mériter l'approbation de tous les citoyens.

Les principes qui ont été développés dans le cours de cet écrit, démontrent que l'emprunt nécessaire dans l'entreprise dont il s'agit, doit être contracté de manière à n'exiger que le moindre taux possible d'intérêt: attendu que l'établissement auquel il sera consacré, présentera une hypothèque toujours durable, et qu'en conséquence, il ne faut pas surcharger les *usagers actuels* au profit des *usagers à venir*.

Cependant le taux des fonds publics dans les circonstances actuelles, ne permettant pas d'espérer la négociation à bon marché d'un emprunt en rente perpétuelle, nous pensons qu'il serait plus avantageux pour l'État, et en même temps mieux dans la convenance des bailleurs de fonds, d'établir les bases de l'emprunt d'exécution de la route, sur le pied d'*obligations remboursables* à époques déterminées plus ou moins rapprochées, portant intérêt de 5 pour $\%$, garanties par l'État, et ayant en outre pour hypothèque la route et ses revenus.

Le remboursement successif ou en masse de ces obligations, serait opéré par un nouvel emprunt, à l'époque où, la route étant en plein rapport, pourra fournir seule la garantie nécessaire.

On nous objectera que les frais de négociation d'un second emprunt, pourraient être évités en créant, dès à présent, l'emprunt primitif en rente perpétuelle; mais nous ferons remarquer que lorsqu'il s'agit d'une entreprise toute nouvelle dans le pays, il est présumable que les conditions que les capitalistes mettraient dans les circonstances actuelles, à la fourniture de leurs fonds, seraient encore beaucoup plus coûteuses. Les mêmes motifs nous paraissent également devoir engager à ne point contracter l'emprunt primitif en masse, mais seulement à mesure des besoins du service: c'est-à-dire, de ne contracter d'abord que pour les fonds nécessaires à l'établissement de la route de Bruxelles à Anvers, où le roulage pourrait s'établir

dès le commencement de l'année prochaine, et pour commencer en même temps les terrassements dans les autres sections, où ce travail exigera plusieurs années. Peut-être même que les fonds dont il s'agit seraient, plus économiquement pour l'État, obtenus au moyen de bons du Trésor, remboursables lors de la formation ultérieure de l'emprunt. La confiance naîtra, il n'y a pas lieu d'en douter, à mesure de l'avancement des travaux; tandis qu'un emprunt en masse aussi considérable, plus facile peut-être à réaliser immédiatement, deviendrait nécessairement la proie des banquiers.

Si nous réclamons vivement contre tout amortissement obligé des capitaux demandés pour l'établissement de la route, ce n'est point par crainte d'insuffisance de revenus : l'examen attentif du tableau qui va suivre, ne doit laisser aucun doute sur la somme prodigieuse à laquelle pourraient annuellement s'élever les recettes d'un péage qui, offrant toutefois au Commerce une économie notable sur les frais ordinaires de transports des voies existantes, rembourserait intégralement l'emprunt en moins de dix années !

Tableau approximatif du produit réalisable des péages, sur la nouvelle route.

| | MOUVEMENT annuel préssumé. | PRIX DU TRANSPORT | | DROIT réalisable. | PRODUIT. |
|--|----------------------------------|------------------------------|---------------------------|----------------------|-----------------|
| | | Par les voies existantes. | Par la route projetée. | | |
| MARCHANDISES. | | | | | |
| EXPÉDITIONS D'ANVERS : | | | | | |
| Sur Liège, Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc. | Tonneaux. 34,000 | 24 00 | 20 00 | Par tonn. 17 00 | Francs. 578,000 |
| — Louvain, pour le pays de Namur, etc. | 18,000 | 7 00 | 5 00 | 2 30 | 68,400 |
| — Bruxelles, le Hainaut, etc. | 30,000 | 4 50 | 4 00 | 2 85 | 85,500 |
| — Malines Tirlemont, Vilvorde, etc. | 3,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 3,750 |
| IMPORTATIONS A ANVERS : | | | | | |
| Provenant de Liège, Verviers, etc. | 19,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 323,000 |
| — de Namur, etc., par Louvain. | 23,000 | 7 00 | 5 00 | 3 80 | 87,400 |
| — de Bruxelles, du Hainaut, etc. | 20,000 | 4 50 | 4 00 | 2 85 | 57,000 |
| — de Malines, Diest, Tirlemont, etc. | 8,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 10,000 |
| EXPÉDITIONS DE BRUXELLES : | | | | | |
| Sur Liège, Verviers, Spa, etc. | 8,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 136,400 |
| — Louvain, Tirlemont, St.-Trond, etc. | 7,000 | 6 50 | 6 00 | 4 50 | 31,500 |
| — Vilvorde, Malines, la Campine. | 6,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 7,500 |
| IMPORTATIONS DE BRUXELLES : | | | | | |
| Provenant du pays de Liège et du Limbourg. | 4,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 68,200 |
| — de Louvain, Tirlemont, etc. | 9,000 | 6 50 | 6 00 | 4 50 | 49,500 |
| — de Malines, Vilvorde, etc. | 1,000 | 1 50 | 1 00 | 0 75 | 750 |
| — de Lierre et la Campine. | 1,000 | 3 00 | 2 50 | 1 25 | 1,250 |
| EXPÉDITIONS DE LIÈGE : | | | | | |
| Sur Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc. | 10,000 | 3 50 | 3 00 | 2 50 | 25,000 |
| — St.-Trond, Waremmes, etc. | 2,000 | 6 00 | 5 00 | 4 25 | 8,500 |
| IMPORTATIONS A LIÈGE : | | | | | |
| Provenant de Verviers et environs. | 6,000 | 3 50 | 3 00 | 2 50 | 15,000 |
| — de St.-Trond, Waremmes, etc. | 6,000 | 6 00 | 5 00 | 4 00 | 24,000 |
| — de Tirlemont, Diest et environs. | 1,000 | 10 00 | 9 00 | 7 50 | 7,500 |
| — de Malines, Lierre et Louvain. | 4,000 | 18 00 | 16 00 | 13 00 | 52,000 |
| | | | | A reporter, fr. | 1,640,150 |

| MOUVEMENT | PRIX | | DROIT | PRODUIT. |
|--|------------------------------|---------------------------|-------------------|-----------|
| | DU TRANSPORT | | | |
| | Par les voies existantes. | Par la route projetée. | | |
| annuel préssumé. | | | réalizable. | |
| | | | Report, fr. | 1,640,150 |
| | Tonneaux. | | Par tonn. | |
| BOUILLES. | | | | |
| Anvers { pour l'exportation par l'Escaut. | 80,000 | 6 25 5 20 | 2 60 | 156,000 |
| — { pour la consommation de la ville. | 24,000 | 6 25 5 20 | 2 60 | 62,400 |
| — Son arrondissement. | 10,000 | 6 00 5 00 | 2 50 | 25,000 |
| Malines. | 6,000 | 6 00 4 50 | 2 10 | 12,600 |
| — Son arrondissement. | 3,000 | 6 00 4 50 | 2 00 | 6,000 |
| Louvain. | 11,000 | 6 50 5 00 | 3 70 | 40,760 |
| — Son arrondissement. | 8,000 | 6 50 5 00 | 3 70 | 29,200 |
| Tirlemont. | 5,700 | 10 00 8 00 | 7 00 | 36,500 |
| — Son arrondissement. | 8,000 | 10 00 8 00 | 7 00 | 56,000 |
| Waremme. | 1,000 | 5 00 4 00 | 3 60 | 3,600 |
| — Son arrondissement. | 7,000 | 2 50 2 00 | 1 80 | 12,600 |
| Verviers et Hodimont. | 20,000 | 6 00 4 50 | 4 00 | 80,000 |
| | Voyageurs. | | Par persoanne. | |
| VOYAGEURS. | | | | |
| Entre Anvers et Malines. | 98,000 | 2 10 2 00 | 1 60 | 156,800 |
| — Malines et Bruxelles. | 100,000 | 2 10 2 00 | 1 60 | 160,000 |
| — Bruxelles et Louvain. | 10,000 | 1 80 1 70 | 1 00 | 10,000 |
| — Malines et Louvain. | 25,000 | 2 10 2 00 | 1 60 | 40,000 |
| — Louvain et Tirlemont. | 55,000 | 1 80 1 70 | 1 40 | 77,000 |
| — Tirlemont et Waremme. | 30,000 | 3 50 3 40 | 3 00 | 90,000 |
| — Waremme et Liège. | 30,000 | 3 50 3 40 | 3 00 | 90,000 |
| — Liège et Chaud-Fontaine. | 57,000 | 1 00 0 90 | 0 80 | 45,600 |
| — Chaud-Fontaine et Verviers. | 19,000 | 2 00 1 90 | 1 60 | 30,400 |
| — Liège, Verviers et Aix par Battice. | 5,000 | 3 00 2 80 | 2 40 | 12,000 |
| | | | | |
| ARTICLES DIVERS. | | | | |
| Bétail, poisson frais, engrais, etc. (suivant détails donnés, p. 77 du Mémoire.) | | | | 61,000 |
| Passage public sur les ponts de Meuse et Ourthe. | id. | id. | id. | 5,650 |
| PRODUIT BRUT. | | | Fr. | 2,943,000 |
| A DÉDUIRE : les dépenses d'entretien et de surveillance des ouvrages, les frais d'administration générale et de perception. (Voyez p. 66 du Mémoire.) | | | | 375,000 |
| PRODUIT NET que l'on pourrait annuellement réaliser. | | | Fr. | 2,568,000 |

Le tonnage qui fournirait un pareil produit net de plus de 15 pour % du capital engagé dans l'entreprise, se compose simplement et uniquement des expéditions appartenant au commerce intérieur, sans aucune intervention d'expéditions entre la Belgique et l'Allemagne; nous n'avons point voulu compter sur un produit quelconque à charge du transit : nous n'avons compté à cet égard, ni sur les transports qui ont toujours eu lieu par nos routes pavées avec Aix-la-Chapelle, Eupen, Malmédy et les autres villes des provinces Rhénanes, ni sur les transports entre Cologne et Anvers par bateaux à vapeur, à peu près aussi coûteux mais plus prompts que le roulage ordinaire. Les frais d'entretien, d'établissement, et même d'amortissement

rapide, de la nouvelle route d'Anvers et Bruxelles à Verviers, n'ont pas besoin du secours d'un péage sur nos relations avec l'étranger.

L'évidence de la réalisation éventuelle de ce produit doit donc écarter toute crainte à l'égard de la marche du transit, par la nouvelle voie qu'on lui destine. Cette évidence répond également aux offres que des capitalistes pourraient faire, de prendre en concession sur un tarif semblable ou à peu près, l'exécution à leurs risques et périls de la route projetée, sauf indemnité pour le passage des transports du transit.

En ne faisant point figurer au tableau qui précède, les transports à résulter du commerce avec l'Allemagne, ce n'est point dans la vue d'accorder à ceux-ci des faveurs dont le commerce local supporterait tous les frais; cette question de politique commerciale est, suivant nous, indépendante de la décision à intervenir sur l'établissement de la route en fer; mais il importait que nous fissions connaître toute l'étendue des ressources que le seul commerce des villes Belges entre elles peut assurer à cette Entreprise Nationale.

Ayant ainsi démontré que les revenus réalisables de la route pourraient à la rigueur, produire plus de deux millions et demi chaque année, il en résulte que la garantie de l'emprunt par l'État, garantie indispensable pour l'obtention avantageuse des fonds, est purement fictive: puisqu'elle n'engage éventuellement sa responsabilité, qu'au paiement d'une rente inférieure de plus de moitié, à la valeur annuelle de l'hypothèque acquise.

Si l'établissement du canal d'Antoing avait été ordonné d'après les principes que nous proposons pour la route en fer, un péage de 25 cents par tonneau eût été bientôt reconnu suffisant pour couvrir le capital de construction et les dépenses annuelles. — Donnée en concession, les péages se sont nécessairement augmentés des bénéfices du concessionnaire; la charge inutile qui en résulte pour le commerce, ne provient point de la faute commise en concédant le canal pour une durée temporaire; la faute eût été plus grande encore si la concession avait été basée sur la perpétuité: en effet, le péage de 70 cents dans la concession déterminée à 21 ans par l'adjudication publique, n'était réductible à cette époque, en concession perpétuelle, d'après le calcul des annuités, qu'à 47 cents seulement, péage auquel le commerce eût été condamné pour toujours, et qui aurait été pour le concessionnaire une propriété d'une valeur infinie, la source d'une richesse sans bornes. — L'octroi du péage de 70 cents pour le terme limité de 21 ans a pu au contraire être racheté au moyen d'une prime d'un million de florins, qui à la vérité a augmenté d'environ moitié les dépenses à couvrir, mais qui a permis en même temps de réduire à 35 cents le péage que l'adjudication aurait fixé à 47 pour la perpétuité.

Il est à désirer pour la prospérité du commerce et de l'industrie que l'exemple que nous venons de citer, soit pris en mûre considération avant la décision à intervenir sur le mode d'entreprise de la Route en Fer.

NOTE

SUR LA DÉPENSE ET LES REVENUS PRÉSUMÉS

D'UNE ROUTE EN FER

DE VERVIERS A COLOGNE,

EN PROLONGEMENT DE LA ROUTE PROJÉTÉE

D'ANVERS ET BRUXELLES A VERVIERS.



Nous avons détaillé dans le mémoire publié au mois de mars dernier, toutes les données relatives au projet de la première partie de la route à établir entre l'Escaut et le Rhin, située sur le territoire belge, et limitée aux villes d'Anvers, de Bruxelles et de Verviers; et ce travail a prouvé que le recouvrement des dépenses d'établissement et d'entretien de cette partie était amplement assuré en ne comptant même que sur le simple mouvement commercial existant à l'intérieur du pays.

Nous croyons utile de joindre ici un aperçu des dépenses, des revenus, et des résultats du complément jusqu'à Cologne, de la communication dont il s'agit: cet aperçu basé sur l'avant projet dressé sur les lieux, démontre également les avantages que le commerce de transit avec l'Allemagne peut attendre de l'exécution entière de la nouvelle communication.

DEVIS.

SECTION DE VERVIERS A LA FRONTIÈRE PRÈS D'ENPEN.

Les terrains à acquérir, tant pour l'établissement du corps de la route et de ses dépendances que pour emprunt ou dépôt de terrassement, consistent en 26 hectares, dont le montant total de l'estimation s'élève, y compris les indemnités pour plantations et bâtiments, à . . . fr. 148,000

A REPORTER, FR.

148,000

| | |
|---|------------------|
| REPORT, FR. | 148,000 |
| Frais d'expertise, de levée de plan, d'acquisition, enregistrement, transcription, actes, etc. fr. | 12,000 |
| Les travaux de terrassements consistent en 140,000 mètres cubes de déblai à employer en remblai, dans la route ou à déposer sur berge. Le montant de l'estimation s'élève, y compris la conduite des travaux, etc., à la somme de fr. | 90,000 |
| L'estimation des ouvrages d'art, tels que 5 ponts sur la Vesdre; une galerie à Dolhain; 13 pontceaux et aqueducs; 3 passages voûtés et 6 traverses de chaussée; 12 traverses de chemins communaux; ouvrages aux abords de Verviers, etc., s'élève au montant de. fr. | 160,000 |
| L'estimation de la voie à rouage sur une longueur totale de 21,000 mètres; savoir: 16,000 pour la voie principale et 5,000 pour les gares d'évitement et les stations aux abords de Verviers et des plans inclinés, s'élève y compris les croisades, etc., au montant de. fr. | 560,000 |
| L'estimation du plan incliné de Verviers de 25 ^m et de celui de Baelen de 60 ^m , pour machines, bâtiments, réservoirs, treuils, engrenages, freins, cordes et poulies, ainsi que les objets de réchange, à la somme de fr. | 300,000 |
| L'estimation des dépendances, savoir: bureaux et hangards à la frontière; 2 maisons de péage; réservoirs, loges de gardes, barrières doubles, plates formes tournantes, bornes kilométriques, s'élève à la somme de. fr. | 70,000 |
| La durée de l'exécution étant d'environ une année et demie, les frais d'administration, conduite et surveillance des travaux, s'élèveront à fr. | 50,000 |
| Les frais d'étude du projet à. fr. | 3,000 |
| Ensemble pour la section de Verviers à la frontière d'Eupen fr. | <u>1,393,000</u> |

SECTION D'EUPEN A COLOGNE.

Les terrains à acquérir pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et

A REPORTER, FR.

1,393,000

REPORT, FR.

emprunts de terrassement sont estimés à 300 hectares, tant en prairies et jardins aux abords des villes, qu'en prairies ordinaires, terres labourables et terrains médiocres; le montant total y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties est estimé à la somme de. . . fr. 1,145,000

Frais d'expertise, de levée de plans, d'acquisition, etc. fr. 91,000

Les *travaux de terrassements*, consistant en 50 kilomètres de route en plaine, 18 kilomètres en pays de montagnes et 22 kilomètres en grands remblais ou déblais, sont estimés à la somme de. fr. 1,710,000

L'estimation des *ouvrages d'art*, tels que 5 ponts en charpente : un de 65^m d'ouverture sur la Roer, de 35^m sur l'Indebach, de 30^m sur la branche principale de l'Erft, de 20^m à Eschweiler, de 17 sur une dérivation de la Roer; de 16 pontceaux de 5^m d'ouverture; 20 de 1 à 2 mètres; 105 aqueducs ou buses; 8 passages de chaussées, 65 de chemins communaux; ouvrages aux abords de Cologne, Düren, Eupen, etc., s'élève à la somme totale de. fr. 541,000

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 121,000 mètres, savoir : 90,000 pour la voie principale, 22,500 pour les gares et 8,500 pour stations aux abords des villes et du plan incliné, etc., s'élève à la somme de fr. 3,216,000

L'estimation du *plan incliné*, à la descente de Stolberg, de 60^m de hauteur, pour une machine de la force de 80 chevaux, du bâtiment, réservoir, treuils, engrenages, cordes, poulies, ainsi que les objets de réchange, s'élève à la somme de fr. 159,000

L'estimation des *dépendances* de la route savoir : bâtiments pour l'exploitation à Eupen et à Cologne, maisons de péages, loges de garde, réservoirs, ponts à peser etc., s'élève à la somme de. fr. 241,000

La durée de l'exécution étant d'environ deux années, les *frais d'administration, conduite et*

A REPORTER, FR. 7,103,000 1,393,000

| | | | |
|---|-------------|-----------|-----------|
| | REPORT, FR. | 7,103,000 | 1,393,000 |
| <i>surveillance</i> des travaux, s'élèveront à . . . fr. | | 200,000 | |
| Les frais d'étude du projet. . . . » | | 25,000 | |
| | | <hr/> | |
| Ensemble. . . . fr. | | | 7,328,000 |
| | | | <hr/> |
| Montant des travaux. . . . fr. | | | 8,721,000 |
| Les intérêts de ce capital pendant l'exécution des ouvrages sont évalués au maximum de . . . fr. | | | 599,000 |
| | | | <hr/> |
| Coût total d'établissement. . . . fr. | | | 9,320,000 |
| | | | <hr/> |

DÉPENSES ANNUELLES.

| | | | |
|--|--------|--|---------|
| Rente à 5 p. % du capital de fr. 9,320,000 , employé dans la construction fr. | | | 466,000 |
| Frais d'entretien et d'administration des ouvrages, savoir : | | | |
| Entretien des terrassements. fr. | 27,500 | | |
| — des ouvrages d'art. » | 11,500 | | |
| — de la voie à rouage. » | 56,000 | | |
| — des plans inclinés et leur combustible » | 75,000 | | |
| Approvisionnement des réservoirs. . . . » | 10,000 | | |
| Personnel pour l'administration et surveil- lance; service et manœuvre des plans inclinés, réservoirs, pesages et barrières; police du rou- lage. fr. | 47,000 | | |
| | <hr/> | | |
| Ensemble. . . . fr. | | | 227,000 |
| Frais d'administration générale et de recette des péages. fr. | | | 35,000 |
| | | | <hr/> |
| TOTAL des dépenses annuelles. . . . fr. | | | 728,000 |
| | | | <hr/> |

Le moindre mouvement commercial dont la route de Cologne à Eupen et Verviers soit susceptible, en outre du tonnage en transit de l'Allemagne à la mer et *vice versa*, renseigné dans notre mémoire page 19 et 20, se compose : 1° du transport des houilles d'Eschweiler pour la consommation de Cologne, Düren, Eupen et environs et pour l'expédition vers le Rhin supérieur; 2° du transport des marchandises et des voyageurs entre les diverses villes prussiennes voisines de la nouvelle route. — Les quantités en sont inscrites au tableau suivant, démontrant un produit de péages suffisant pour couvrir la somme ci-dessus désignée de 728,000 francs, au moyen d'un tarif basé *pour les marchandises* à raison de 5 centimes par tonneau et par kilomètre, plus 36 centimes pour le plan incliné de Stolberg et 54 centimes pour le passage de ceux situés sur le territoire belge; et *pour les voyageurs* à raison de 5 centimes par personne et par kilomètre.

Tableau du produit présumé sur la Route en Fer de Verviers à Cologne.

| | MOUVEMENT présumé. | DISTANCE du PARCOURS en kilomètres. | DROIT par DISTANCE. | PRODUIT présumé. |
|--|-----------------------|---|---------------------------|---------------------|
| MARCHANDISES. | | | | |
| EXPÉDITIONS DE COLOGNE, DE L'ALLEMAGNE, ETC. | | | | |
| Sur Anvers et à l'exportation par mer | 10,000 | 100 | 5 90 | 59,000 |
| — Bruxelles et les Flandres Belges et Françaises. | 1,200 | 100 | 5 90 | 7,080 |
| — Liège, le pays de Namur et la Meuse supérieure. | 1,200 | 100 | 5 90 | 7,080 |
| — Aix-la-Chapelle, Eupen, Düren, Malmedy. | 10,000 | 65 | 3 50 | 35,000 |
| IMPORTATIONS A COLOGNE ET AU-DELA. | | | | |
| Provenant d'Anvers et du commerce maritime. | 30,000 | 100 | 5 90 | 177,000 |
| — de Bruxelles et des Flandres Belges et Françaises | 1,200 | 100 | 5 90 | 7,080 |
| — de Liège, de Namur et de la Meuse supérieure | 2,000 | 100 | 5 90 | 11,800 |
| — d'Aix-la-Chapelle, Eupen, Düren, Malmedy. | 6,000 | 65 | 3 50 | 21,000 |
| EXPÉDITIONS DES CHARBONNAGES D'ESCHWEILER ET STOLPERG. | | | | |
| Sur Cologne et le Rhin supérieur. | 80,000 | 57 | 3 20 | 256,000 |
| Sur Düren, Eupen et environs. | 6,000 | 15 | 1 10 | 6,600 |
| EXPÉDITIONS DE LA BELGIQUE. | | | | |
| Sur Aix-la-Chapelle, Eupen, Düren, Juliers, etc. | 2,200 | 25 | 1 40 | 3,080 |
| IMPORTATIONS EN BELGIQUE. | | | | |
| Provenant d'Aix-la-Chapelle, Eupen, Düren, Juliers, etc. | 1,800 | 25 | 1 40 | 2,520 |
| VOYAGEURS. | | | | |
| Entre Cologne et Aix-la-Chapelle. | 40,000 | 65 | 3 25 | 130,000 |
| — Düren et Cologne. | 5,000 | 40 | 2 00 | 10,000 |
| — Düren, Aix, Eupen et Malmedy. | 5,000 | 25 | 1 25 | 6,250 |
| — Verviers, Eupen et Aix-la-Chapelle. | 10,000 | 16 | 0 80 | 8,000 |
| Articles divers. | | | | 22,510 |
| Montant du revenu présumé. . . fr. | | | | 770,000 |

Ajoutant respectivement aux droits de péages dont il vient d'être fait mention, la dépense du hallage, d'après les sous-détails de notre mémoire, page 68; et comparant le total de ces frais au coût actuel des transports par les voies existantes, on reconnaît que l'exécution du prolongement de la route en fer d'Anvers jusqu'au Rhin procurera au commerce en général et au commerce allemand en particulier les économies suivantes :

En ce qui concerne le transport des voyageurs, le prix des places dans les messageries entre Cologne et Eupen, actuellement de 14 à 15 francs pour un trajet en 10 à 11 heures, ne coûtera par la nouvelle route, droits et hallage compris, que fr. 5-65 pour un trajet en 3 à 4 heures ;

En ce qui concerne l'approvisionnement de Cologne en houille, le transport des produits d'Eschweiler ne coûtera par la route en fer que fr. 4-50 au plus, tandis que les houilles de Mulheim ne peuvent remonter le Rhin jusqu'à Cologne que pour 6 à 8 francs au moins;

Enfin, quant au commerce de transit, les transports par le Rhin coûtant aujourd'hui, y compris l'octroi de navigation, savoir : de Cologne à la mer 22 francs par bateaux à voile, trajet en 10 à 12 jours, ou 30 francs par bateaux à vapeur, trajet en 3 à 4 jours; et de la mer à Cologne 36 par bateaux à voile, trajet en 14 jours, ou 40 francs par bateaux à vapeur, trajet en 5 jours; ces transports s'effectueront par la route en fer, en toute saison, et aussi bien en remonte qu'en descente, en 15 à 16 heures, pour 17 francs seulement, savoir :

| | | |
|---|-----|--------------|
| Péages de la route sur le territoire belge. | fr. | 6 20 |
| — sur le territoire prussien. | » | 5 90 |
| Halage entre Anvers et Cologne. | » | 4 90 |
| | fr. | <u>17 00</u> |

Pour apprécier les avantages que le commerce belge retirera de l'exécution complète de la route jusqu'au Rhin, il suffit d'appliquer au tonnage de ses expéditions habituelles vers l'Allemagne, les prix actuels du fret sur le Rhin, avec les droits de navigation fixés par la convention de Mayence, et de comparer la somme de ces frais au prix du transport par la route en fer projetée. — Pour faciliter ce calcul, nous rappellerons ici que la ville de Cologne et son entrepôt reçoivent, année commune, des ports des Pays-Bas, 32 à 46,000 tonneaux de marchandises coloniales et autres provenances maritimes; dans ce nombre, Anvers fournissait 12 à 14,000 tonneaux et envoyait en outre pour les places de commerce du Rhin, tant en amont qu'en aval de Cologne 14 à 16,000 tonneaux.

Un cinquième environ de ces expéditions avait lieu par bateaux à vapeur.

La dépense des transports pour un mouvement commercial semblable, coûterait par la voie existante, et d'après les tarifs actuels, savoir :

| | | |
|---|---------|------------------|
| Fret de 24,000 tonneaux par bateaux à voile, à 20 francs, terme moyen. | fr. | 480,000 |
| Fret de 6,000 tonneaux par bateaux à vapeur à 30 francs, terme moyen | fr. | 180,000 |
| Ensemble. | fr. | <u>660,000</u> |
| Droits de navigation sur les 30,000 tonneaux, savoir : | | |
| Octroi prussien, à 4 fr., terme moyen. fr. | 120,000 | |
| — hollandais, à 11 fr., terme moyen. » | 330,000 | |
| Ensemble. | fr. | <u>450,000</u> |
| A REPORTER, FR. | | <u>1,110,000</u> |

REPORT, FR.

1,110,000

Les expéditions en retour d'Allemagne sur Anvers, par la navigation du Rhin s'élevaient par année à 10,000 tonneaux : dont les frais de transport au taux actuel, coûteraient,

Fret de 8,000 tonneaux par bateaux à voile à 12 fr., terme moyen fr. 96,000

Fret de 2,000 tonneaux par bateaux à vapeur à 20 fr., terme moyen fr. 40,000

Ensemble. . . . fr. 136,000

Droits de navigation sur ces 10,000 tonneaux :

Octroi prussien à 4 fr. terme moyen. fr. 40,000

— hollandais à 6 fr. terme moyen. » 60,000

Ensemble. . . . fr. 100,000

Total des frais de transport par la navigation du Rhin fr. 1,346,000

Par la route en fer projetée, et en supposant qu'on les soumette aux mêmes droits de péage que ceux que nous avons proposés sur la circulation intérieure, ces transports du transit s'effectueraient pour la somme de, savoir :

Expéditions d'Anvers sur Cologne.

Halage des 30,000 tonneaux à 5 fr. . . fr. 150,000

Péage id. sur la route en Belgique à fr. 6-20. 186,000

— — — en Prusse à 5-90. fr. 177,000

Expéditions de Cologne à Anvers.

Halage de 10,000 tonneaux à fr. 5. . . fr. 50,000

Péage id. sur la route en Prusse à fr. 5-90. 59,000

— — — en Belgique à fr. 6-20. 62,000

Total des frais de transport par la route en fer fr. 684,000

Économie annuelle de la nouvelle route sur la navigation du Rhin, à l'égard du commerce du transit par la Belgique fr. 662,000

DES
VOITURES A VAPEUR

DESTINÉES AUX TRANSPORTS

SUR LES ROUTES ORDINAIRES.

Les succès récemment obtenus dans l'art d'appliquer la vapeur aux transports sur les routes ordinaires, sont-ils de nature à laisser supposer qu'on puisse, par leur moyen, éviter à l'avenir l'établissement dispendieux des Chemins de fer ?

Cette question ne peut rester indécise : il importe qu'elle soit résolue d'une manière incontestable, avant que la Représentation Nationale prononce sur la proposition qui lui a été soumise, pour l'ouverture de la nouvelle communication projetée d'Anvers aux frontières de Prusse.

Les renseignements qui vont suivre éclairciront suffisamment, nous l'espérons, la question dont il s'agit.

Les avantages considérables du remplacement des moteurs animés par des machines à vapeur, sont universellement reconnus aujourd'hui, non-seulement dans les usines et les manufactures, mais aussi comme moyens de transport sur terre et sur eau.

Depuis longtemps les machines stationnaires, pour l'usage des ateliers, des mines, etc., ont acquis toute la perfection désirable; il semblerait même impossible d'améliorer encore sensiblement leur construction à cet égard.

Les machines locomotives, celles employées comme moyens de transport, n'ont pleinement réussi, jusqu'à présent, que dans leur application à la navigation le long des côtes, ou sur les lacs et les grandes rivières; dans leur application au roulage, elles n'ont atteint un degré satisfaisant de perfection que depuis l'année 1829, et pour autant qu'elles sont employées sur des chemins à rainures de fer.

Sur les chaussées et les routes ordinaires, bien que depuis fort long-

temps plusieurs personnes aient successivement essayé divers genres de locomotives, le résultat de ces essais prouve seulement la possibilité de cette application de la vapeur, mais ne permet aucunement de préjuger sur les avantages à en résulter pour l'économie des transports.

On se rappelle que la voiture, qui la première attira l'attention du public, était celle de M. Griffith, construite en 1821 par les célèbres mécaniciens Bramah, de Londres, mais qui n'a jamais pu être mise en mouvement.

Les principaux constructeurs qui, depuis, se sont occupés de ce genre de machines en Angleterre, sont les suivants :

- en 1822 MM. Gordon ;
- 1824 — James, Burstall et Hill ;
- 1825 — Seaward ;
- 1826 — Gurney, Burstall et Gibbs ;
- 1827 — Gordon, Ogle et Summers ;
- 1828 — Gurney et Harland ;
- 1829 — Anderson et James ;
- 1830 — Hancock, Ogle, Brown, Summers, Gurney et Crawshay ;
- 1831 — Sir Dance, Gurney et Ward, Gibbs et Chapelain ;
- 1832 — D^r Church.

Mais ce n'est qu'à partir de 1833 que l'on trouve à citer des exemples d'un service effectif :

La compagnie Hancock, formée à Londres au mois d'avril dernier, pour l'entreprise d'omnibus à vapeur, entre la cité et les faubourgs d'Islington et de Paddington, avait commencé ce service d'abord par la voiture *l'Entreprise*, laquelle fut remplacée, en septembre, par *l'Infant* ; et celle-ci, depuis le mois de novembre, par *l'Autopsy*, dont la marche paraissait d'abord assez satisfaisante.

Cette dernière voiture qui a fait avec succès, il y a deux mois, le voyage de Londres à Brighton (*distance 51 milles*), et retour, avec douze passagers, était destinée à satisfaire journallement sur la route de Paddington, à douze courses de 12 milles et autant en retour.

MM. Maserone et Squire ont également construit, dans le courant de cette année, une voiture qu'ils destinent au service de la route de Londres à Windsor (*distance 23 milles*). Cette voiture à vapeur, qui conduit autant de voyageurs et de bagages qu'une diligence anglaise ordinaire à quatre chevaux, avait déjà parcouru, dit-on, vers la fin d'octobre plus de 1,500 milles, sans avoir eu besoin de la moindre réparation, ni à la machine ni à la chaudière ; quoique la route de Londres à Windsor présente des parties assez montueuses, le voyage s'est accompli, quelquefois, en moins de trois heures pour les 23 milles.

A Birmingham, les frères Heaton ont exécuté un remorqueur qui sou-

vent, et toujours avec grand succès, a parcouru la route de Dudley, dont les pentes sont considérables; cette machine a trainé, à plusieurs reprises, un chargement de deux à trois tonneaux en faisant 6 à 9 milles à l'heure.

Ces épreuves, sans résoudre complètement le problème, peuvent servir à constater la possibilité d'employer un jour des voitures à vapeur sur la plupart des routes en empierrement; il est d'ailleurs indubitable que le génie et la persévérance découvriront encore de nouveaux perfectionnements qui satisferont enfin, nous aimons à le croire, l'attente du public.

Pour comparer les avantages respectifs de ces voitures et de celles employées sur les routes à rainures, nous ne prendrons point pour base, les données des expériences actuelles. L'art de construire des voitures à vapeur pour les routes ordinaires est encore dans l'enfance; et ses produits, aujourd'hui, ne pourraient soutenir la comparaison, ni en vitesse ni en économie, avec les locomotives des chemins de fer; mais afin de faciliter la discussion, et de donner toutes les chances favorables au nouveau système de transport en question, nous supposerons la fabrication de ces voitures parvenue à un degré égal de perfection: c'est-à-dire, que nous admettrons qu'un voyage commencé avec une locomotive sur une route quelconque, puisse s'achever dans le temps prescrit, recommencer le lendemain et continuer ainsi plusieurs mois de suite sans autres interruptions fortuites que celles auxquelles sont assujetties toutes espèces de voitures.

Quant à la dépense de force, dans les deux systèmes, il est évident qu'avec une puissance intrinsèque toute semblable, une locomotive roulant sur rainures de fer, traitera toujours huit à douze fois plus de poids que sur une route de même pente, pavée ou empierrée.

Ce résultat de l'influence des routes sur l'effet utile des moteurs en usage pour les transports, se trouve démontré déjà à l'égard des chevaux qu'on emploie également pour le service des diligences ou du roulage sur les chemins de fer comme sur les chaussées ordinaires.

L'on sait, en effet, que le cheval qui, sur une route ordinaire et en plaine ne peut traîner, à vitesse donnée, que de 1 $\frac{1}{2}$, à 2 $\frac{1}{2}$, tonneaux, transporte dans le même temps, au moyen d'un chemin de fer, de 12 à 20 tonneaux et au-delà.

L'inclinaison de la voie ne change point sensiblement ce rapport de l'effet utile sur les deux genres de communication: les lois de la statique sont les mêmes dans les deux cas.

L'on peut donc, d'accord avec l'expérience, admettre comme axiôme: que l'effet utile d'un moteur quelconque de transport, est en proportion du plus ou moins de facilités que les routes présentent au roulage. Et, certes, la surface dure et lisse d'une rainure de métal, d'une ornière saillante en fer maléable, n'offre aux voitures aucun des obstacles que présente à chaque pas, la surface raboteuse ou mobile d'une chaussée ou d'un empierrement.

Nous admettrons volontiers, comme nous l'avons déjà dit, une amélioration successive et prochaine dans la construction des voitures à vapeur destinées aux routes ordinaires, mais quelque nombreux et positifs que ces perfectionnements puissent être, s'ils sont réellement avantageux à la marche et à l'économie des moteurs, les constructeurs de locomotives pour les chemins de fer s'en empareront aussitôt, parce que l'application de semblables perfectionnements leur sera toujours plus facile.

Ainsi, sous le rapport de la dépense de force, la comparaison repose uniquement sur les avantages respectifs des routes elle-mêmes et non des moteurs.

Quant à la comparaison des frais de transport entre les deux systèmes, question la plus intéressante pour le public, il importe de distinguer les éléments de cette dépense, en ce qui concerne le *halage*, d'avec ceux qui, sous le nom de *péage*, doivent couvrir les frais de construction et d'entretien des voies de communication.

Les difficultés et les accidents qu'ont rencontrés jusqu'ici les entrepreneurs de transports à la vapeur sur les routes ordinaires, ne permettent pas encore de fixer, pour le moment, le véritable coût de ces transports; mais il est toutefois possible de l'évaluer, dès-à-présent, avec une exactitude suffisante comparativement aux locomotives des chemins de fer, en prenant pour terme de comparaison le prix du halage par chevaux sur les deux espèces de chemins.

Or, on sait que sur les routes en fer d'Angleterre, où l'on emploie à la fois, comme sur le chemin de Darlington à Stockton, des locomotives et des chevaux, la dépense du halage par tonneau, est regardée comme sensiblement la même par l'un ou l'autre moteur, les locomotives n'y obtenant la préférence qu'à cause de leur plus grande vitesse et de l'avantage qu'elles procurent d'éviter l'encombrement.

Cette concurrence existante entre les transports par chevaux et par la vapeur, sur les routes à rainures, amène à conclure qu'il pourra exister sur les chaussées pavées ou empierrées, une concurrence semblable entre les chevaux et les remorqueurs ou voitures à vapeur, bien entendu lorsque cette espèce de moteurs aura atteint, vis-à-vis des chevaux, le degré de perfection que possèdent aujourd'hui les locomotives des routes en fer.

L'expérience démontrant que le prix du halage par chevaux sur les deux genres de routes, est comme la dépense de force, c'est-à-dire, dans le rapport de 8 : 1, on ne peut douter que le halage à la vapeur, quelque perfectionné qu'on le suppose, sur une route en pavage ou en empierrément, sera toujours au moins huit fois plus cher que l'emploi de la vapeur sur les chemins à rainures.

Déjà les compagnies qui essaient d'employer des locomotives sur diverses grandes routes d'Angleterre, demandent à peu près le même prix que les

omnibus et les diligences actuelles; et rien n'indique qu'à ce taux leur entreprise obtienne du bénéfice, il paraîtrait, au contraire, d'après des renseignements positifs, que cette nouvelle spéculation n'éprouve que de la perte aujourd'hui.

En outre, il est essentiel de remarquer que, malgré cette énorme différence entre la dépense de force sur empierrement ou sur rainures, la vitesse des locomotives employées sur chemins de fer sera toujours deux à trois fois plus grande que sur une chaussée ordinaire :

1° A cause de l'embarras inévitable des chariots et voitures de toute espèce, cavaliers, piétons, troupeaux, etc., qui circulent à volonté sur les chemins publics et vis-à-vis desquels la voiture à vapeur sera obligée de ménager sa course, de céder la moitié du pavé, de se détourner ou de se garer; tandis que sur une route en fer, spécialement établie pour la plus grande célérité et la plus grande économie des transports, les heures de départ des convois sont réglées de telle sorte que les rencontres n'ont lieu que dans les stations obligées à l'égard de l'embarquement ou du débarquement des voyageurs et des marchandises.

2° Parce que les routes ordinaires ne sont pas, en général, exécutées suivant des conditions aussi rigoureuses que les chemins de fer : en effet, tandis que dans l'établissement de ceux-ci on évite avec soin des pentes de plus de $\frac{1}{2}$ centimètre par mètre ou de $\frac{1}{100}$, et des courbes en dessous de 500 mètres de rayon; les routes ordinaires, outre le bombement de la chaussée et des tournants extrêmement brusques, présentent des rampes de $\frac{1}{4}$ ou 4 centimètres, terme moyen.

Résumant ce qui vient d'être dit à l'égard du halage, on doit être convaincu que l'emploi des locomotives sur les routes ordinaires ne sera jamais aussi avantageux que sur les routes à rainures; non précisément à cause des moteurs, mais particulièrement à cause des facilités qu'offre au roulage une voie formée de rainures planes, lisses et dures.

Mais, dit-on, la construction de cette espèce de route exige de grandes dépenses, tandis que nous possédons déjà des routes pavées dans les principales directions?

Examinons donc si l'économie qu'apporte au halage l'établissement d'une voie à ornières, peut compenser les péages nécessaires pour couvrir la dépense de cet établissement.

L'examen de cette question dans un sens général serait tout-à-fait oiseux ici. On conçoit facilement que le plus ou le moins d'obstacles du terrain et la valeur des matériaux peuvent rendre une construction plus ou moins coûteuse, et que, d'un autre côté, un mouvement commercial plus ou moins considérable modifie à son tour la hauteur du péage à établir; mais cette question, en tant qu'elle concerne les routes en fer projetées en Belgique, et notamment celle d'Anvers aux frontières de Prusse, peut et doit être résolue.

Les devis publiés, en mars dernier, pour ce projet, et les renseignements sur le tonnage auquel la route est destinée, ont démontré, d'une manière irrécusable, qu'un péage, par kilomètre, de 2 à 4 centimes pour chaque tonneau de marchandises, et de 4 centimes, terme moyen, par personne, suffira amplement pour couvrir toutes les dépenses d'établissement et d'entretien de cette nouvelle voie.

Ajoutant au péage dont il s'agit, les frais de halage, aujourd'hui bien connus à l'égard des locomotives sur les chemins de fer, on reconnaît que la dépense totale du transport ne s'élèvera, suivant les occasions d'un retour utile, pour les principaux trajets, savoir :

PAR TONNEAU DE MARCHANDISES :

| | | | |
|---|------|---|----|
| Entre Anvers et Cologne, qu'à. fr. | 9 | à | 16 |
| Entre Anvers et Liège, ou Bruxelles et Liège. | 4 | à | 8 |
| Entre Anvers et Bruxelles | 1 50 | à | 3 |

Tandis que par les routes existantes, le même transport, effectué au moyen de voitures à vapeur, coûterait, en admettant qu'il fût possible d'opérer ce transport, à 20 p. c. de moins que le prix actuel de roulage, savoir :

| | | | |
|--------------------------------------|----|---|----|
| Entre Anvers et Cologne. fr. | 50 | à | 60 |
| Entre Anvers et Liège. | 15 | à | 20 |
| Entre Anvers et Bruxelles | 6 | à | 10 |

Partant, l'économie certaine dont le commerce jouira par suite de l'exécution de la route en fer projetée, sera toujours de $\frac{2}{3}$ sur les frais de transport par les chaussées existantes, quels que soient les moteurs employés aux transports.

Relativement au transport des personnes, l'économie est égale; mais d'ailleurs, la célérité extrême qu'un chemin de fer peut seul leur offrir sans danger, motiverait encore une préférence incontestable en faveur de la nouvelle route, quand bien même la dépense s'y élèverait au taux des places dans les diligences des grandes routes ordinaires.

L'évidence des résultats énoncés ci-dessus, pour le présent comme pour l'avenir, ne doit pas cependant faire regarder comme entièrement inutiles les recherches coûteuses auxquelles se livrent ceux qui s'évertuent à employer la vapeur aux transports sur les chemins ordinaires : leurs efforts pourront être encore longtemps stériles, mais il est à espérer qu'un jour l'on verra sur nos chaussées, la vapeur en usage, de concurrence avec les chevaux; mais les progrès de la science, qui permettront enfin cet emploi, augmenteront en même temps le perfectionnement, et par suite, les avantages des locomotives des routes à rainures.

Parmi les promoteurs de ce nouveau moyen de transport sur les routes ordinaires, ceux dont les inventions ont obtenu un succès véritable, n'ont jamais pensé et ne cherchent pas à faire croire que l'emploi de la vapeur sur un pavé ou un empierrement, puisse combattre, d'économie, de vitesse et de sûreté, avec la vapeur employée sur ornieres de fer. L'objet qu'ils ambitionnent, le but qu'ils se proposent d'atteindre, est moins étendu mais plus certain : leurs remorqueurs et leurs voitures à vapeur ne sont pas destinés à annuler l'établissement ultérieur des chemins de fer, mais bien à satisfaire aux transports entre des points dont le mouvement commercial ne réclame pas encore cet établissement ou dans des localités où des voies à rainures ne sont pas encore établies.....

Subsidiary to the rail way train, they will prove to be of good use, they will, on the various cross- roads and branches, act as feeders to it, but never as substitutes.

Si les Anglais, vrais connaisseurs en fait d'industrie et de mécanique, n'étaient pas intimement convaincus du haut degré de supériorité des routes à rainures, verrait-on en présence des exploits successivement prônés dans les journaux, en présence de la marche soi-disant triomphale des voitures à vapeur dans les rues des grandes villes et sur les chemins publics, verrait-on encore exécuter aujourd'hui des routes en fer exigeant des capitaux considérables, entreprendrait-on dans le moment actuel la route de Londres à Birmingham dont les devis s'élèvent à :

| | 2,500,000 liv. st. ou 62,500,000 fr. | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|--------------|
| Celle de Newcastle à Carlisle. . . . | 360,000 | — 9,000,000 |
| — d'Edinburg à Glasgow. . . . | 410,000 | — 10,250,000 |
| — de Birmingham à Manchester. . . . | 1,500,000 | — 37,500,000 |
| — de Sheffield à Manchester . . . | 215,000 | — 5,360,000 |
| — de Londres à Greenwich. . . . | 400,000 | — 10,000,000 |
| — de Southampton à Londres. . . . | 1,033,000 | — 25,825,000 |
| — de Bristol à Londres. | 2,800,000 | — 70,000,000 |

Des voitures à vapeur, marchant sur l'ancienne chaussée entre Manchester et Liverpool, pourraient-elles répondre aujourd'hui à la rapidité que la foule des voyageurs exige? des remorqueurs y suffiraient-ils au transit des marchandises? Non, les exigences actuelles du Commerce ne peuvent être dorénavant satisfaites que par des routes de fer.

Bruxelles, le 21 décembre 1833.

Les ingénieurs,

SIMONS et DE RIDDER.

On peut ajouter à l'appui des considérations qui précèdent, que depuis le 15 novembre dernier, les voitures à vapeur de MM. Hancock et Macerone, les meilleures connues, ont entièrement staté leurs expériences, et qu'on ne se propose de les remettre en activité, avec les changements jugés nécessaires, qu'au retour de la belle saison.

Dans la tournée que l'un de nous vient de faire en Angleterre, en janvier et février de cette année, il a porté une attention particulière sur les locomoteurs destinés aux grandes routes, et il s'est assuré que dans toute l'étendue des trois royaumes, les nouvelles machines dont il s'agit, ne sont visibles, pour le moment, que dans les ateliers de leurs inventeurs.

Mars 1834.

RAPPORT

SUR

LE PROJET DRESSÉ PAR LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

D'INDUSTRIE NATIONALE,

Pour l'établissement des Chemins de Fer de Bruxelles à la Frontière de France
par Mons, et de Gand à Lille avec embranchement sur Tournay.



MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons examiné, avec tout le soin que l'importance du sujet réclame, le projet de chemin de fer de Bruxelles et Gand vers Paris, dressé par MM. les ingénieurs Vifquain, Noël et Demoor, et présenté par la Société Générale instituée pour favoriser le commerce et l'industrie nationale, que vous avez bien voulu nous communiquer par dépêche du 18 juin dernier, 4^e division, n^o 575.

En nous demandant notre opinion sur le tracé décrit dans ce projet, ainsi que sur les évaluations des dépenses, vous nous avez engagés à nous borner principalement à ce qui concernait le territoire belge, mais en embrassant toutefois la double supposition de l'exécution ou de l'inexécution de la continuation du projet en France.

Avant de répondre sur la question précise qui nous était posée, nous avons cru indispensable de discuter d'abord quelques points généraux qui rattachent les nouvelles routes projetées au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et dont la commission d'ingénieurs agissant pour ladite société n'avait pas eu besoin de s'occuper.

Esprit de la loi du 1^{er} mai 1834, relativement à la branche du sud. — La loi du 1^{er} mai 1834, en ordonnant l'exécution par l'État du chemin de fer d'Anvers et d'Ostende sur Cologne, a stipulé qu'une des branches s'étendrait au midi sur Bruxelles et vers la frontière de France par le Hainaut.

Déjà, à cette époque, deux directions se présentaient comme moyen de liaison avec le chemin de fer de Paris à Calais, dont le gouvernement français avait fait commencer l'étude.

La possibilité de l'un de ces embranchements de *Gand sur Tournay et*

Lille, était annoncée dans notre mémoire du mois de novembre 1833, à l'appui du projet de Malines à Ostende.

La concession de l'autre était demandée par un industriel de Mons et devait se diriger de *Bruzelles par Mons sur Valenciennes*.

La première de ces directions, à la vérité, assise en grande partie sur le territoire des Flandres, mais touchant aussi à celui du Hainaut, semblait pouvoir atteindre le but de la loi, quant à la branche vers la France, par l'économie qu'elle promettait.

La seconde était plus conforme au texte littéral de la loi, puisqu'elle partait directement de Bruxelles pour entrer en France en traversant par le milieu la province du Hainaut; mais, cette direction, nécessairement plus coûteuse d'établissement et de parcours que la première, semblait en principe devoir détruire tout l'avantage qu'on attendait du chemin de fer de l'État, dont le résultat pour le Hainaut devait être un abaissement notable du taux des péages sur les canaux de cette province.

A cette même époque, la connaissance des chemins de fer, encore peu avancée, faisait supposer que leur établissement ne pouvait avoir de réussite qu'en reliant des villes extrêmement peuplées ou des ports très commerçants, tels qu'Anvers et Cologne; on regardait alors généralement comme une entreprise hasardeuse, l'établissement d'un chemin de fer en Belgique pour les seules relations intérieures.

L'expérience du chemin de fer entre Bruxelles et Malines, en confirmant nos prévisions, a changé complètement l'opinion publique à cet égard; et aujourd'hui, quand bien même il serait démontré que la route de Bruxelles à Mons ne devrait pas être continuée sur Paris, il n'en serait pas moins évident qu'un chemin de fer entre Mons et Bruxelles se suffirait par les seuls produits des localités, et serait toujours d'une grande utilité commerciale.

Ayant ainsi établi la distinction entre l'esprit et la lettre de la loi, dont le premier voulait, sans nul doute, la direction la plus favorable sur Paris, et dont le texte précis prescrit la construction d'un chemin de fer *par le Hainaut*, nous allons examiner d'abord vers quel point de la frontière de France il convient que la grande route de Paris se dirige; et ensuite quel est le meilleur tracé à suivre entre Bruxelles et Mons, et, s'il y a lieu, entre Mons et la frontière.

Considérations sur la fixation du point de jonction avec les rails-ways français. — Quant à savoir où il convient d'atteindre la frontière, il importe de remarquer que ce n'est pas ici le cas, comme pour la route d'Anvers à Cologne, de fixer en quelque sorte nous-mêmes le point où le gouvernement voisin doit venir nous rejoindre, mais bien de s'assurer de la direction à préférer par la France sur son territoire, où le développement de ces nouvelles communications sera beaucoup plus considérable que sur le nôtre.

Direction à préférer pour la grande route de Paris vers la Belgique. — *Convenance et nécessité d'un embranchement spécial pour les charbonnages*

d'Anzin et du Hainaut. — Depuis longtemps, comme nous l'avons dit plus haut, le gouvernement français faisait dresser le projet d'une ligne directe de Paris sur Lille, avec embranchement sur Calais; lors de la conférence à Paris, entre les ingénieurs belges et français, nous voyons, qu'étudiée suivant plusieurs directions, il fut reconnu qu'elle serait d'autant plus à préférer, qu'elle se rapprocherait davantage du littoral et de l'importante ville d'Amiens; seulement, en supposant cette ligne principale de Paris à Lille exécutée, le voisinage des charbonnages d'Anzin et du Hainaut rendrait désirable un embranchement sur Valenciennes, qui fournirait également de ce côté une liaison plus courte avec Bruxelles.

Quoiqu'il résulte du mémoire que vous avez bien voulu nous communiquer, que les ingénieurs présents à cette conférence, posèrent comme préliminaires, sur la demande des ingénieurs de la société générale et avant toute discussion, « que la communication de Paris à Bruxelles devait être la plus courte, et être dirigée en conséquence sur Valenciennes et Mons, de préférence à la direction par Lille; » c'est-à-dire, qu'on devait l'établir, partie sur la grande route de Paris à Lille, et partie au moyen de l'embranchement vers les charbonnages; nous avons toutefois lieu de croire, monsieur le ministre, que la direction réellement la plus avantageuse à la France, comme à la généralité de la Belgique, est de conserver pour la grande communication projetée entre les deux royaumes, d'une part, la route de *Paris à Lille* dans son entier, traversant les contrées les plus riches et les plus populeuses de la France, et, d'autre part, la route de *Bruxelles à Lille, par Gand*, assise dans les Flandres, et reliant, en même temps, par le chemin le plus facile, *Ostende, Anvers, Liège* et le *Rhin*.

Sans parler des facilités topographiques, que cette direction seule peut offrir, surtout en ce qui concerne le terriroire belge, et qui compensent suffisamment l'excédant de longueur à parcourir (49 kilom. environ(1)), on conçoit que cette route, conduite ainsi de ville à ville (les plus populeuses), dont les relations s'entretiennent activement, sera la voie la plus agréable et la plus économique pour le public, et la plus productive dans ses revenus pour l'État.

Ainsi, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer à construire vers la France, comme route principale, c'est sur Lille que les Belges doivent la diriger, c'est sur Lille que les Français la désirent.

| | | | |
|---------------------------|--------|--------|--|
| (1) De Bruxelles à Gand, | 78 | kilom. | } 220 kilom. } Différence, 48 1/2 kilom. |
| Gand à Lille, | 69 | | |
| Lille à Miraumont, | 73 | | |
| Bruxelles à Mons, | 62 1/2 | | |
| Mons à Valenciennes, | 33 | | |
| Valenciennes à Miraumont, | 76 | | } 171 1/2 |

Quoique bien convaincu que la route principale de *Bruzelles sur Paris*, doit passer par *Gand et Lille*, on ne peut néanmoins plus douter aujourd'hui qu'une route en fer dirigée de Bruxelles vers les frontières de France par *Mons*, limitée même aux relations intérieures, ne soit d'une grande utilité commerciale; et rien ne s'opposerait non plus à ce qu'elle fût prolongée jusqu'à *St-Ghislain* ou *Boussu*.

Comparaison globale entre le projet de la société générale et celui de l'administration, pour le rail-way de Bruxelles à Mons et vers Valenciennes.
— C'est donc sous ce point de vue que nous allons examiner le projet de Bruxelles à Mons et vers la frontière de France, et non en l'envisageant comme section intégrante et obligatoire de la route principale entre Bruxelles et Paris.

Le tracé proposé par la société générale nous a paru parfaitement établi dans l'esprit qui devait la guider : elle a choisi à la fois, et l'endroit de la crête de partage à traverser le moins élevé, et le chemin le plus direct entre Bruxelles et Mons. Son tracé s'approche d'Enghien et traverse Soignies; mais tous ces avantages ne peuvent compenser, nous le pensons, ceux bien plus importants d'une direction que les ingénieurs de la société ont cru devoir rejeter, et qui déjà indiquée par nous, il y a trois ans, nous semble devoir être reproduite pour être comparée et mise en balance avec le projet de la société générale.

Ce projet que nous avons l'honneur de vous proposer, M. le ministre, peut s'établir absolument sur les mêmes bases et dans les mêmes dimensions que les autres branches du chemin de fer décrétées par la loi du 1^{er} mai, et déjà livrées à la circulation, de Malines à Anvers et à Bruxelles, ou en train d'exécution, d'Ostende vers Cologne, pour la somme de 8,300,000 francs jusqu'à Mons, ou pour 10 1/2 millions jusqu'à la frontière vers Valenciennes, tandis que le projet de la société générale nécessiterait une dépense d'environ moitié en sus (1).

Description du tracé par les charbonnages, proposé par l'administration.

— Notre tracé part de la station actuelle du chemin de fer, traverse l'Allée-Verte et le canal de Bruxelles, suit la vallée de la Senne jusqu'à Ronquières, de là il se dirige, par les carrières des Écaussines, sur le centre des charbonnages d'Houdeng; de Bruxelles jusqu'à Tubise, les pentes sont insensibles, de Tubise à Ronquières, elles atteignent trois millimètres, et, de là, 3 1/2 millimètres jusqu'au point de partage établi aux environs de Sartiau.

Cette crête, élevée de 130 mètres au-dessus de la mer, serait traversée

(1) La route de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, projetée par la société générale, est évaluée, pour double voie, à 16,600,405 francs, et l'embranchement de la station des Bogards à l'Allée-Verte, 1,066,056 fr. Ensemble 17,666,463 francs, ou, à simple voie, environ 12 à 13 millions.

par un souterrain de 16 à 1,900 mètres de longueur, dont les tranchées d'abordage seraient peu profondes. De ce point, le tracé descend par les vallées de Thiriau et de la Haine, en traversant les charbonnages de Sart-Lonchamp, la Louvière, Bois-du-Luc, Bracquegnies, jusqu'à Boussoit, par une pente de 4 $\frac{1}{2}$ millimètres, et de là jusqu'à Mons, qu'il atteint à la porte d'Havré, par une pente de 3 millimètres.

Avantages du tracé de l'administration. — Considéré comme chemin de fer de Bruxelles à Mons, nous croyons ce tracé préférable à l'autre : non, parce que les pentes y sont moins fortes, notamment sur le versant de Mons, où des transports considérables doivent se faire à la montée; non, parce que la facilité du parcours pour les locomotives, résultant des grands rayons de courbures, que le tracé de la société générale, notamment à la hauteur de Casteau, ne peut jamais offrir; mais bien parce qu'il sera l'artère vivifiante des meilleurs charbonnages et les plus avantageux de la Belgique, dont les produits sont préférés dans les principaux foyers commerciaux et industriels, à Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, et surtout en France. Nous disons artère vivifiante, parce que de ces houillères, d'une valeur de plus de cent millions, placées au sommet du point de partage, les produits descendront à très peu de frais des deux versants pour se répandre avec rapidité là où les besoins se feront sentir.

Considéré sous le rapport d'une jonction vers la France, le tracé au-delà de Mons présente encore cet avantage : qu'en passant au sud de la ville, on peut marcher en ligne droite sur Valenciennes, en restant constamment sur le terrain houiller et en évitant les traverses gênantes et coûteuses de la Haine et du canal de Condé, auxquelles on est astreint par le projet de la société générale.

Objections contre le tracé par les charbonnages. — Les objections faites par les ingénieurs de cette société contre le tracé que nous reproduisons, paraissent résulter uniquement de l'idée, qu'il s'agissait avant tout de la grande route de capitale à capitale, et que, pour atteindre ce but par le chemin le plus court, il fallait sacrifier toute autre considération.

Ayant adopté à cet effet la direction de Soignies et de Casteau, ils ne voyaient de passage possible par Mons, qu'à travers les prairies basses à l'aval de la ville. C'est ainsi qu'ils annoncent l'impossibilité de descendre de la crête de partage de Sartiau sans pentes excédant 5 millimètres et des tranchées profondes de 20 mètres, ou un souterrain de grande longueur.

Dans la vallée des Écaussines jusqu'à Tubise, ils croient également, ou à d'énormes indemnités pour propriétés bâties et usines à exproprier, ou à des redressements nombreux de rivières et même du canal de Charleroy, perdant de vue que, pour atteindre convenablement le niveau de ce point de partage, il fallait se tenir à mi-côte à partir de Tubise. C'est encore par suite de cette même idée dominante que la communication dont ils devaient s'occuper avait pour unique objet la jonction des deux capitales, qu'ils ont

choisi pour point de départ à Bruxelles un quartier de la ville éloigné de la station du chemin de fer existant, avec lequel ils semblent ne compter que sur des relations très secondaires.

Inconvénient d'une station spéciale à Bruxelles, pour la branche du Hainaut. — L'emplacement dans Bruxelles à l'endroit des Bogards, est sans contredit le plus favorable, comme station d'un chemin de fer aboutissant à la capitale, et qui serait destiné principalement au transport des voyageurs; il est réellement dans une position centrale par rapport aux divers quartiers de Bruxelles, et utiliserait un terrain qui n'a pas encore acquis aujourd'hui toute la valeur dont il est susceptible. Mais, quand on considère que la route dont il est question, n'est que le prolongement de l'une des branches du système général décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, l'on sent qu'on ne peut la séparer ainsi, par un intervalle d'environ 3,500 mètres, du tronc principal auquel elle appartient. En effet, un des principaux avantages pour les opérations commerciales, c'est l'économie du temps; et l'on perdrait une demi-heure pour se rendre de la station de l'Allée-Verte à celle des Bogards, tandis que la station étant une pour les divers embranchements aboutissant à la capitale, les voyageurs, qui n'auront point à s'y arrêter, pourront, sans perte de temps, continuer leur route, soit vers Anvers et l'intérieur du pays, soit vers la frontière de France. On parle bien d'un embranchement qui contournerait la ville pour aboutir à la station actuelle, mais cette jonction indirecte ne répondrait qu'imparfaitement au vœu de la loi, qui a entendu que le Hainaut obtint sur les ports d'Anvers, d'Ostende et de Cologne les mêmes avantages que ceux dont Liège et le restant du pays vont être mis en possession; d'ailleurs, la direction aboutissant aux Bogards dans l'intérieur de la ville, assujettie aux embarras de l'octroi, obligeant à des dépenses plus élevées pour acquisition de propriétés, force à traverser deux fois le canal de Charleroy et cinq fois la Senne, et nécessite ainsi des frais considérables qu'il importe d'éviter; tandis qu'avec une station unique, voisine du grand bassin du canal de Bruxelles, on favorise à la fois le Commerce, en diminuant pour l'État les frais d'administration, et en simplifiant beaucoup le service.

Choix de l'emplacement de la station à Mons. — Quant à la station de Mons, elle est évidemment mieux placée, comme nous le proposons, à la porte d'Havré, que derrière le fort la Haine, non-seulement à cause du rapprochement du quartier le plus fréquenté, le plus riche et le plus commerçant; non-seulement parce que la traversée des fortifications y est plus facile et beaucoup plus courte; mais surtout parce qu'elle permet, comme nous l'avons dit plus haut, de marcher droit sur Valenciennes, sans traverser le canal de Condé et en se rapprochant le plus près possible des houillères.

La société générale, dans son mémoire, page . . . , objecte qu'en portant le tracé sur la rive gauche, on gênera les communications des houil-

lères avec les rivages du canal ; mais nous pensons que cette objection s'évanouit , lorsqu'on se rappelle les routes de Northumberland et de Durham croisées à niveau , à chaque pas , par les nombreux rails-ways de ces charbonnages immenses.

Résumé de la discussion sur le choix entre les deux tracés. — L'objection en apparence la plus fondée concernant le tracé par les charbonnages , est celle (page. . .) , de traverser de Ronquières , à Braquegnies , des localités moins peuplées que la ligne de Soignies et Casteau , et de n'offrir aux transports des houillères du centre qu'un moyen moins utile , moins avantageux que les embranchements de canaux qu'on ouvre en ce moment à la navigation entre Seneffe et Houdeng. — Quant à la densité de la population dans les deux zones comparées , l'une par Soignies , l'autre par les charbonnages , on reconnaît , par les tableaux statistiques officiels , que cette dernière est au moins d'un quart plus considérable que dans la direction par Soignies.

Quant au transport des matières pondéreuses , il est hors de doute que le chemin tracé par les carrières des Écaussines et les charbonnages du centre , s'étendant de là jusqu'à Mons , en parcourant tout le terrain houiller , présente un tonnage bien plus considérable que les seules carrières de Quenast et de Soignies ; et nous pensons qu'une grande partie de ces produits seraient acquis au chemin de fer , de préférence au canal de Seneffe , puisqu'on pourrait en opérer le chargement immédiatement sur les waggons du chemin de fer , aux fosses et aux carrières , pour être transportés ensuite directement aux lieux de consommation situés dans les directions de Bruxelles ou de Valenciennes.

Il est à remarquer en outre , que le tracé que nous proposons , passant à un pas de la ville commerçante de Binche , comprend en ligne droite près de la moitié de la distance qui sépare Mons de l'important district de Charleroy : de cette manière un embranchement de moins de 4 lieues suffirait pour unir , par rail-way , ce district , ainsi que le riche bassin de la Sambre , avec Anvers , le Hainaut et les Flandres.

Observations générales sur les devis estimatifs de la société. — Sous le rapport des dépenses d'établissement , que nous n'avons données plus haut que d'une manière globale , les devis joints au présent rapport , et basés sur l'expérience des sections déjà livrées à la circulation , et eu égard à l'augmentation progressive du prix du fer , démontrent que cette somme , bien moindre que celle du projet rédigé pour la société générale , est cependant largement suffisante.

Nous savons bien que l'énorme différence entre le montant des évaluations de la société générale et les nôtres , ne doit pas être attribuée seulement à la direction plus économique , que le passage *par les charbonnages* offre sur celui *par Soignies* : la principale raison de cette énorme différence (de 10 ¹/₂ millions à 17 ¹/₂ millions) pour le chemin de la frontière de Valen-

ciennes à Bruxelles et jusqu'à la station de la route d'Anvers, réside dans le système coûteux que la société générale a cru devoir adopter pour la communication qu'elle avait en vue.

Système coûteux d'ouvrages inutiles proposés par la société. — DOUBLE VOIE d'ornières calculée dans les dépenses d'établissement, dès l'origine de l'entreprise, — emportant seule (voir note 1) une somme de plus de 3,000,000 fr. d'excédant.

VIADUCS SUR OU SOUS toutes les routes, chemins ou mêmes sentiers tant soit peu fréquentés, — exigeant une dépense spéciale (voir note 2) de plus de 500,000 fr.

CLÔTURE CONTINUE EN murs, haies, balustrades, fossés d'eau vive, fossés secs avec levées en terre, isolant complètement le chemin de fer des propriétés riveraines; — occasionnant (voir note 3) une dépense d'au moins 300,000 fr.

Considérations contre l'établissement immédiat de la 2^e voie. — N'est-il pas plus naturel et plus convenable de suivre, pour l'embranchement du Hainaut, pour la route de France, comme nous l'avons fait pour les diverses autres branches des chemins de fer ordonnés par la loi du premier mai, l'exemple si sage qu'avaient donné les administrateurs du chemin de fer de Darlington, entreprise la plus florissante, entre toutes les concessions du même genre, de l'Angleterre; de suivre l'exemple de Darlington, où les péages n'étant réglés que pour subvenir à la dépense d'une simple voie de rails de 28 livres, a pu, en moins de huit années, fournir au commerce deux voies de 70 livres, et les actions tripler en même temps leur valeur.

Le gouvernement des États-Unis n'a-t-il pas reconnu la prudente convenance de n'autoriser aucun chemin de fer, qu'à la condition expresse de livrer d'abord à la circulation une première voie avant de penser à en exécuter une seconde, laquelle ne doit raisonnablement s'établir qu'après avoir acquis la certitude qu'une voie unique devient insuffisante ?

Considérations contre la traversée générale des communications existantes par l'emploi exclusif des viaducs. — Au lieu de ces viaducs, que le gouvernement français sans avoir l'expérience des chemins de fer, veut imposer, comme condition *sine quâ non*, à l'établissement de toute route de ce genre, sous le vain prétexte que le parlement anglais l'a quelquefois ordonné dans des cas spéciaux; constructions qui entraînent avec elles l'obligation de placer le chemin de fer tour à tour sur un terrain trop élevé ou trop bas, afin de l'isoler entièrement des communications traversées; n'est-il pas plus raisonnable, lorsque le niveau naturel du terrain y invite, le commande, de croiser tout bonnement à niveau ces chemins; ces chaussées, qui peuvent ainsi y apporter leurs produits? (1)

(1) La société générale, tout en reconnaissant que les viaducs doivent entraîner à une augmentation de dépenses considérable, parait, croire toutefois qu'en définitive leur établissement

D'ailleurs il ne faut pas penser qu'au moyen de viaducs, on puisse diminuer de beaucoup le nombre des gardes nécessaires à la police de la route; et, loin de craindre le voisinage des barrières, comme le pensent MM. les ingénieurs de la société générale, le conducteur de convois gagne au contraire de l'assurance en voyant à des distances plus rapprochées des surveillants à poste fixe, qui lui répondent du bon état et de la sûreté du chemin, qui surveillent et empêchent les tentatives de la malveillance à leur proximité, qui éclairent la marche pendant la nuit et les temps brumeux, et sont toujours là pour prêter aide et assistance.

Considérations contre l'établissement de clôtures continues. — Au lieu de ces clôtures dispendieuses, dans lesquelles on veut enfermer hermétiquement la route, ne suffit-il pas, comme à la section de Bruxelles à Anvers, de se borner au simple contre-fossé ordinaire, dont le franc bord garni de plantes vivaces formera en peu d'années une barrière naturelle qui, loin de devoir être considérée comme une dépense, sera plutôt la source d'un revenu par la suite ?

Économie à résulter de la suppression des ouvrages regardés comme inutiles — De ces suppressions qu'une sage économie ordonne, seconde voie ajournée, clôtures et viaducs évités, résulterait déjà une diminution de plus de quatre millions de francs (voir note 4).

Examen détaillé des calculs de dépenses présentés par la société. — En outre, nous avons remarqué, M. le ministre, dans le devis de la société générale plusieurs prix trop élevés, si on les compare à ceux des travaux exécutés ou en construction au chemin de fer de l'État, et en appliquant ces derniers prix, qui ne sauraient plus être contestés aujourd'hui, aux quantités indiquées, l'estimation portée à 17,666,463 fr, 91 c. pour l'ensemble de la route de Bruxelles vers Valenciennes, y compris l'embranchement de l'Allée-Verte, pourrait subir, même en conservant la double voie et le système coûteux des viaducs, que nous regardons cependant comme réellement superflu, une réduction très-considérable, savoir :

Acquisitions de terrains. — 1° Sur l'article TERRAINS ET INDEMNITÉS :

Nous croyons que l'évaluation moyenne des terres et prairies peut être réduite par hectare à 4,000 et 6,000 francs, au lieu de 4,750 et 7,280 (voir note 5) d'où une diminution d'au moins 150,000 francs.

La somme pour indemnités de propriétés bâties, plantations, etc., de 565,000 francs, pour les 85 kilomètres, est très-élevée : elle revient, par kilomètre, à plus du double de ce qu'on a payé sur la section de Bruxelles

deviendrait moins coûteux que le service des gardes nécessaires aux traverses des routes à niveau. Cette comparaison n'est exacte qu'en ce qui concerne la construction du viaduc lui-même, mais non quant aux grands travaux de terrassements que ce système nécessite sur l'étendue entière du chemin de fer.

à Anvers, où cependant les terrains ont une valeur plus grande qu'entre Bruxelles, Mons et la frontière; à déduire en conséquence (voir note 6) 250,000 francs; et proportionnellement aux réductions qui précèdent, il y a lieu de diminuer sur les 10 p. c. de frais d'acquisitions, etc., la somme de 40,000 fr. (voir note 7).

Le montant minimum des réductions possibles sur l'article *terrains et indemnités* s'élève ainsi à 440,000 fr.

Travaux de terrassements. — 2° Sur l'article TERRASSEMENTS nous remarquerons d'abord que les prix de la société dépassent respectivement ceux des adjudications les plus élevées du chemin de fer, de 10 centimes à un franc par mètre cube, d'où résulte, sur la masse de ces travaux, une différence de plus d'un million de francs (voir note 8).

Cette énorme réduction ne paraîtra nullement étonnante si l'on considère que le prix moyen du mètre cube fouillé et transporté reviendrait, d'après les calculs de la société, à 1 fr. 21 c., tandis que sur les chemins achevés, ou près de l'être, le prix moyen du mètre cube de terre de toute nature, transport compris, ne coûte que 60 à 75 centimes.

Ci, réduction sur les *terrassements* de fr. 1,000,000.

Ouvrages d'art. — 3° sur l'article OUVRAGES D'ART :

§ *Viaducs.* — Sans parler de l'économie notable de plus de cinq cent mille francs, que l'on obtiendrait en passant, autant que possible, à niveau, les routes et chemins rencontrés, nous croyons devoir faire remarquer que la moyenne des prix d'évaluation répondant à environ 14,500 francs pour chaque passage, est extrêmement chère, surtout si l'on considère que dans les 42 viaducs, 7 ne sont destinés qu'au passage des piétons, et ne peuvent coûter que 5,000 francs au plus. — Les viaducs déjà construits pour le chemin de fer, quoiqu'à grandes dimensions, et tous destinés au passage des voitures, ne coûtent pas l'un parmi l'autre 12,000 francs; de ce chef il y a lieu à une réduction de 2,500 francs par viaduc, ou, sur la totalité, de 100,000 francs.

§ *Ponts et aqueducs.* — Une somme de 619,800 francs est portée en compte pour ces travaux, savoir : 464,000 sur la route vers Valenciennes et 155,800 sur l'embranchement.

L'élévation considérable de cette dépense est due, en grande partie, au choix du tracé pour l'entrée à Bruxelles et pour la traversée du canal de Mons; tracé qui nécessite la construction spéciale de *deux* ponts sur le canal de Charleroy, *un* sur le canal de Mons à Condé, *trois* sur la Senne, *trois* sur la Haine, et *un* sur les fossés de la ville de Bruxelles, montant ensemble à cent quatre vingt-cinq mille francs. (Voir note 9.)

Toutefois, en supposant ce tracé maintenu, on peut, d'après l'expérience du coût des ouvrages d'art semblables sur les sections de Bruxelles, Anvers et Termonde, regarder comme très-possible une réduction d'au moins 300,000 francs sur les évaluations de la société. (Voir note 10.)

§ *Barrières.* — Cet objet, qui comporte pour la route et l'embranchement, une somme totale de 220,000 francs peut être réduite d'environ moitié tout en supposant, comme la société générale, la construction de 20 loges de gardien, de 3 à 4,000 francs chacune, et l'établissement d'une barrière convenablement ornée, pour la traversée du boulevard à Bruxelles; ci, à rabattre (voir note 11), 100,000 francs.

§ *Clôtures.* — Cette dépense de 336,940 francs peut être supprimée presque en entier.

De ce chef, comme on l'a dit plus haut, il y a à déduire au moins 300,000 francs.

L'économie totale sur l'article *ouvrages d'art*, non compris la suppression des viaducs, s'élève donc à la somme de, savoir :

| | |
|------------------------------|----------------|
| Sur les viaducs . . . | fr. 100,000 |
| Sur les ponts et aqueducs. » | 300,000 |
| Sur les barrières. . . . » | 100,000 |
| Sur les clôtures. . . . » | 300,000 |
| Ensemble. . . . » | <u>800,000</u> |

Rail-way — 4° l'article RAIL-WAY :

La société générale calcule les rails à 25 kilog. le mètre courant; nous pensons, d'après l'expérience, que les rails actuels de 98 kilog. par barre, les plus pesants employés sur les routes exécutées, ou de 21 k. 44 par mètre, soit 22 kilog., ont une force suffisante, et que l'excédant de 6 kilog. par mètre courant de simple voie, entraînerait dans une dépense inutile de plus de 240,000 francs.

Admettant toutefois, malgré la concurrence qui s'établira nécessairement par suite des nombreux hauts-fourneaux qui s'érigent de toutes parts, que le prix des rails et de la fonte puisse s'augmenter encore jusqu'à 450 et 320 francs le tonneau, le sous-détail pour le mètre courant de simple voie, avec une fondation calculée largement, ne doit s'élever qu'à 41 fr. au lieu de 42-50 (voir note 12), ou 82 francs pour la double voie, ce qui donne pour cet article une réduction (voir note 13) de 250,000 fr.

Dépendances et stations. — 5° Sur les DÉPENDANCES ET STATIONS, comportant ensemble pour la route et l'embranchement de l'Allée-Verte, la somme de 1,208,000 francs, nous devons faire remarquer que, contrairement aux principes suivis dans le projet d'Anvers à Cologne, la société porte directement parmi les *dépenses d'établissement* du chemin de fer, les frais de construction des magasins, hangards, ateliers, etc., ressortissant spécialement de *l'exploitation des transports*.

L'imputation de cette nature de dépenses dans les frais d'établissement de la route, constitue un double recouvrement pour le même objet. En effet, les péages rembourseraient les capitaux affectés à cet égard, en payeraient les intérêts, tandis que, d'autre part, ces magasins, hangards ateliers, etc.,

ne seraient certes par livrés gratuitement aux entrepreneurs de l'exploitation.

En rétablissant donc cet article d'après les considérations qui précèdent, c'est-à-dire en ne comprenant dans les dépenses *d'établissement de la route*, que la partie des bâtiments et bureaux nécessaires à la *perception des péages* (droits de barrière), les ponts-balances, les réservoirs, les maisons de cantonniers et gardes, qui font réellement partie intégrante du chemin, nous ne trouvons au plus, pour stations et dépendances de l'espèce, que la somme de, savoir :

| | |
|--|------------------|
| Pour les 9 réservoirs à 10,000 fr. ci. fr. | 90,000 |
| Pour les 40 loges de garde de la route et les 2 idem de l'embranchement à 1,500 fr. fr. | 63,000 |
| Pour les 8 ponts à peser à 5,000 fr. » | 40,000 |
| Enfin, pour les plates-formes tournantes appartenant spécialement à la route, ainsi que pour les bâtiments et bureaux du service des péages, admettant une somme de. . . fr. | 150,000 |
| Ensemble. . . » | <u>343,000</u> |
| Et l'évaluation de la société étant de. . . » | <u>1,208,000</u> |
| Il en résulte une réduction indispensable sur les dépendances et stations, de fr. | 865,000 |

Réduction à opérer sur le montant des acquisitions et travaux effectifs. — Le montant total des devis de la Société pour les cinq articles de dépenses examinés ci-dessus, s'élevait à fr. 15,557,285

Et les réductions détaillées aux articles précédents, à » 3,355,000

L'évaluation de la société pour *acquisitions de terrains et travaux effectifs* se trouve donc réduite à. fr. 12,202,285

Frais généraux. — Au montant de ces dépenses elle ajoute pour *travaux imprévus, frais d'administration et conduite, et intérêts des capitaux pendant l'exécution*, une somme de plus de 2 millions (2,109,178-91), formant au delà de 13 1/2 p. c. du capital d'établissement. Or, ce capital se trouvant réduit, comme il vient d'être dit ci-dessus, à 12,202,285 fr., il y aurait lieu de réduire proportionnellement les imprévus et frais dont il s'agit, de plus 450,000 fr. (452,925), si l'on pouvait admettre les tantièmes respectivement alloués de ce chef.

Intérêts des capitaux pendant l'exécution. — Mais, excepté le taux de l'intérêt des capitaux pour les deux années d'exécution, qui est raisonnable, nous pensons que 5 p. c. d'imprévu est beaucoup trop dans une estimation de l'espèce : surtout si l'on considère que les réductions apportées aux devis de la société, n'ont été basées que sur des prix d'expérience comprenant tous frais quelconques.

Imprévus. — Néanmoins, admettant pour *imprévu*, sur les dépenses ainsi calculées, une somme d'un demi-million de francs, répondant à plus de

4 p. c. du principal, il en résulte encore une économie de plus de 270,000 (277,864-25).

Frais de direction et conduite. — En second lieu, nous estimons que les *frais d'administration et conduite* des travaux d'une branche de chemin de fer de 85 kilom. de longueur seulement, ne peuvent exiger, comme le porte la société générale, une somme de. fr. 490,054 47

Nous pensons que ce service peut être convenablement fait pour les sommes et avec les moyens ci-dessous :

| | |
|--|--------------------|
| Un ingénieur en chef-directeur, à 15,000 fr. Ci, | |
| pour 2 ans | fr. 30,000 |
| Deux ingénieurs ordinaires à 8,000 fr. Ci, | |
| pour 2 1/2 ans | » 40,000 |
| Six conducteurs à 5,000 fr. Ci, 2 1/2 ans | » 75,000 |
| Vingt surveillants à 2,500 fr. Ci, pour 2 ans. | » 100,000 |
| Frais de comptabilité, de bureaux, impres- | |
| sions, etc. | fr. 35,000 |
| Ensemble. | fr. 280,000 |

D'où nouvelle économie de. fr. 210,054

A la vérité, nous comptons ici sur un travail exécuté par et pour compte de l'État; car on sait que, si une entreprise de cette importance devait être administrée et dirigée par une compagnie particulière, cela entraînerait nécessairement à des dépenses supplémentaires pour traitements et honoraires des membres du bureau dirigeant, administrateurs, commissaires, trésorier, secrétaires, etc. etc., et dont le montant devrait être d'autant plus élevé que les travaux auraient été strictement calculés aux devis.

| | |
|--|-----------------------|
| Ainsi, ajoutant au montant des dépenses pour emprises de terrains et travaux effectifs réduit à. | fr. 12,202,285 |
| (a) Pour imprévu. | » 500,000 |
| (b) Pour frais d'administration et conduite. | » 280,000 |
| Ensemble. | fr. 12,982,285 |

(c) Enfin, les intérêts de ce capital à raison de 5 p. c. pour un an, moitié de la durée moyenne de l'exécution. fr. 649,115

Montant réduit des évaluations de la société pour l'embranchement du Hainaut. — On trouve pour coût total de la route et de son embranchement suivant le tracé de la société générale, sa double voie, ses viaducs, etc., la somme de. fr. 13,631,400

En résumé on voit que les devis présentés par la société générale au montant de, savoir :

| | | |
|---|-------------------|-----------------|
| Pour la route de Bruxelles vers la frontière de Valenciennes. | fr. 16,600,405 41 | } 17,666,463 91 |
| Pour l'embranchement des Bogaards à l'Allée-Verte, ci. | fr. 1,066,058 50 | |

peuvent être réduits de plus de 4 millions, tout en conservant les viaducs aux passages des chemins et en exécutant de prime abord la double voie; et qu'ils pourraient même être ramenés à moins de 10,600,000 francs, si l'on se contentait d'un système de route comme celui de Bruxelles à Anvers.

Réductions à opérer sur les évaluations de la société pour l'embranchement des Flandres. — Ayant motivé, article par article, les diverses réductions dont les devis de la société générale pour la route de Bruxelles à Mons et vers Valenciennes et pour son embranchement des Bogards à l'Allée-Verte, nous ont paru susceptibles, nous nous bornerons à vous faire remarquer, M. le Ministre, les résultats des modifications de même nature que nous croyons pouvoir être apportées aux évaluations présentées en même temps pour la route à simple voie, de Gand à la frontière vers Lille, ainsi que pour l'embranchement de Tournay.

Le devis de 6,148,927, fr. 43 c. pour la route, se réduirait, d'après nos calculs, à moins de 5,200,000 francs, et celui de 1,788,028 fr. 98 c. pour l'embranchement à 1,600,000 sans toutefois préjuger les changements éventuels dans la direction des tracés, soit pour obtenir économie d'exécution ou augmentation de revenus.

Considérations sur l'exécution ou l'inexécution du projet en France. — Après avoir ainsi examiné les projets présentés par la commission d'ingénieurs et sous le rapport du choix des tracés et sous celui des dépenses d'exécution, nous discuterons maintenant la question de savoir, si l'entreprise des travaux en Belgique est subordonnée à l'exécution du projet sur le territoire de la France, tant pour la grande route de Paris, que pour l'embranchement du Hainaut.

Lorsqu'à la suite des événements de 1830, le commerce belge, pour regagner les débouchés qu'il avait perdus, mettait tout son espoir dans une voie rapide et économique entre Anvers et le Rhin, l'opinion générale était alors qu'on ne devait y songer que pour autant que les deux gouvernements s'entendissent préalablement, par un traité formel, sur l'établissement simultané de cette nouvelle voie sur les deux territoires.

On pensait même que la route entière, pour offrir la plus grande somme d'avantages possibles, devait nécessairement appartenir à une même et unique société.

Impossibilité de réunir dans une même entreprise l'exécution des diverses sections d'une même route traversant des États différents. — A cette époque, et dans notre mémoire de mars 1833, nous disions à ce sujet : « que la » réunion dans une seule entreprise, des deux parties d'une même route, si » tuées dans des États différents, nous semblait d'une réalisation impossible ; » et que, toute désirable qu'elle pût paraître, nous pensions qu'elle n'offrirait aucun avantage positif ; que d'ailleurs elle exigerait l'assurance d'un » accord continu, intime, des deux gouvernements.

» Quoique travaillant séparément, la concordance relative aux bases de

- » l'entreprise, à la constitution des ouvrages, ne saurait manquer d'exister,
- » les deux nations y ayant un intérêt identique ; — mais, quant aux principes du recouvrement des dépenses, à la fixation des tarifs de péages, il
- » fallait que chaque gouvernement conservât le pouvoir d'introduire, par la
- » suite, sur son territoire, toutes les modifications qu'il jugerait utiles dans
- » son intérêt particulier ; — que toute crainte à l'égard d'une augmentation
- » arbitraire des péages, de la part de l'autre gouvernement, devait disparaître, si l'on considérait que chacun des deux pays, étant respectivement
- » intéressé à la réduction des frais de transports de la route entière, il ne
- » saurait augmenter ses propres droits de péages sans s'exposer à des représailles, qui annuleraient les bénéfices à résulter de cette augmentation,
- » et que la question du traité éventuel relatif au transit était absolument
- » indépendante de l'établissement partiel du chemin dans chaque pays ; —
- » qu'il était même hors de doute que ce traité, pour le transit réciproque,
- » deviendrait plus facile à conclure après l'achèvement du chemin dans les
- » deux pays, et leur serait d'autant plus avantageux, que chaque État aurait
- » construit sa partie d'après son propre intérêt. »

Ces principes, M. le Ministre, que nous avons émis à l'occasion de la route d'Anvers à Cologne, et qui se justifient journellement, peuvent et doivent s'appliquer à l'établissement des routes vers la France.

Vainement objecterait-on l'union des deux nations ; l'accord des deux gouvernements qui semble promettre une alliance inaltérable et engager à ne commencer que de commun accord ; nous pensons néanmoins que chacun doit rester maître chez soi et travailler, lorsque ses ressources le lui permettent, sur son propre territoire, sans se subordonner au voisin.

Possibilité financière de l'exécution de la section belge isolément. Il reste seulement à démontrer la possibilité d'exécution, sous le rapport financier, pour l'établissement de ces routes sur le territoire belge.

A cet égard, en observant que la société a déjà reconnu que le mouvement commercial en voyageurs, marchandises et houille, suffisait pour fournir un produit net de 7 $\frac{1}{2}$, p. c. dans la direction de Bruxelles à la frontière par Mons, lorsque les frais d'exécution montaient à plus de 17 $\frac{1}{2}$, millions ; à plus forte raison doit-on compter sur des bénéfices beaucoup plus considérables avec des dépenses d'établissement réduites à 10 $\frac{1}{2}$, millions.

Il est vrai que les calculs de la société sont basés sur la supposition d'une exécution simultanée dans ces deux pays, non-seulement sur la ligne entière de Paris à Gand et de Miraumont à Bruxelles par le Hainaut, mais encore avec l'espoir de la construction prochaine de divers autres embranchements, tels que ceux de Calais, de Dunkerque et de la Normandie.

Par contre, on doit remarquer qu'elle déduit du produit brut pour dépenses annuelles d'entretien du chemin, frais l'administration et de perception des péages, 2 $\frac{1}{2}$, p. c. du capital d'établissement (voir page...), taux beaucoup trop élevé même lorsqu'il s'agit d'un devis dont les dépenses

seraient strictement calculées pour un chemin à simple voie, et à plus forte raison pour une estimation de chemin à double voie, dont les dépenses sont aussi largement comptées que celles de la Société Générale.

Considérations sur le recouvrement des dépenses de la section belge, par le produit des seules relations intérieures. — Mouvement commercial. — Voyageurs. — Si l'on considère, d'après l'expérience de ce qui se passe sous nos yeux, que le nombre des voyageurs transportés autrefois par les messageries ordinaires s'accroît réellement dans la proportion de 1 à 5, au moyen d'un rail-way à bas prix, il est permis de croire que la même progression aura lieu entre Bruxelles et Mons, ainsi qu'entre Gand, Courtray et Tournay, comme on le voit se maintenir entre Malines et Bruxelles, Bruxelles et Anvers. Ainsi, lorsque les 15 diligences, qui circulaient jadis sur la chaussée de Bruxelles à Anvers, se trouvent remplacées aujourd'hui par un mouvement de 500,000 voyageurs, il est clair, en se rappelant le nombre de diligences de la route de Bruxelles sur Mons à la même époque, en 1831, et qui se composaient, savoir :

| | |
|--|----------------|
| Entre Bruxelles et Hal, de. | 11 diligences. |
| » Hal et Mons, | 7 id. |
| » Mons et St-Ghislain. | 5 id. |
| » St-Ghislain et Valenciennes. | 3 id. |

ou, en moyenne, de *Bruxelles jusqu'à Mons*, 8, de *Bruxelles à la frontière*, 7 diligences.

| | |
|--|---------------|
| Entre Gand et Deynze. | 8 diligences. |
| » Deynze et Courtray. | 7 » |
| » Courtray vers Lille. | 5 » |
| » Gand et Tournay, Gand et Mons. | 1 » |
| » Tournay et Lille. | 2 » |
| » Tournay et Courtray. | 1 » |

ou, en moyenne, de *Gand à Courtray et Tournay*, et même *jusqu'à Lille*, 7 diligences ;

Il est clair, disons-nous, qu'on peut en conclure avec assurance que, dès l'ouverture de ces sections *l'embranchement du Hainaut* sur le territoire belge, recevra au moins par année 270,000 voyageurs entre Bruxelles et Mons, et 230,000 de Mons à St-Ghislain ;

Et que *l'embranchement des Flandres* recevra au moins 250,000 voyageurs provenant de nos seules relations intérieures, et 50,000 au moins de l'augmentation de la circulation vers ou venant de Lille et ses environs, par le seul fait de l'établissement du rail-way en Belgique, dont le passage à Mouscron contre Roubaix et Tourcoing, mettra la partie la plus riche de la Flandre française en relation intime, prompte et économique, avec notre capitale et le port d'Anvers, avec Liège et l'Allemagne, et avec Gand, nos

Flandres et la Hollande ! — Et ce , sans rien compter de l'extension considérable dans le mouvement des voyageurs , à résulter de la continuation du chemin de fer de la frontière jusqu'à Paris.

Or, en admettant que le prix des places sur ces deux embranchements, ne soit pas plus élevé qu'aujourd'hui entre Bruxelles et Anvers, où, en moyenne, d'après les classes de voitures (voir n° 14), on ne paie environ que 3 $\frac{1}{2}$ cent. par kilomètre (taux de transport si minime, qu'on n'en a d'exemple nulle autre part), le montant du produit des voyageurs sur l'*embranchement du Hainaut*, à fr. 2,20 par place de Bruxelles jusqu'à Mons (distance de 63 kilom.), ou fr. 0,35 de Mons à St-Ghislain (distance de 10 kilom.), s'élèverait :

| | | |
|---|-----|--------------------|
| Pour les 270,000 voyageurs de Bruxelles à Mons, à | fr. | 394,000 |
| Et pour les 230,000 id, de Mons à St-Ghislain, à | » | 80,500 |
| Ensemble. | » | <u>674,500</u> (A) |

et sur l'*embranchement des Flandres*, à fr. 1,44 par place de Gand à Courtray (distance de 4 kilom.), et à fr. 0,70, terme moyen, entre Courtray, Tournay et la frontière (distance réduite de 20 kilom.), s'élèverait :

| | | |
|---|-----|--------------------|
| Pour les 350,000 voyageurs de Gand à Courtray, à | fr. | 504,000 |
| Et pour les 350,000 entre Courtray, Tournay et la frontière à | » | 245,000 |
| Ensemble. | fr. | <u>749,000</u> (B) |

Marchandises et houilles. — Quant aux marchandises, quoique l'expérience du chemin de fer de Bruxelles à Anvers ne puisse être encore invoquée, il est cependant hors de doute que le transport, depuis les marchandises précieuses dites de diligences, jusqu'aux matières pondéreuses, telles que les pierres et les houilles, sera comme on le remarque, pour le transport des personnes, aussi avantageux au commerce que productif sous le rapport des revenus ;

Et, en ne comptant de ce chef que sur un mouvement commercial bien moindre que celui annoncé par la société, et que nous sommes loin de regarder comme trop élevé, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut.

| | | |
|---|-----|---------|
| 20,000 tonneaux marchandises calculés à 7 fr. 87 c. pour toute la distance de 73 kilom., ci. | fr. | 157,400 |
| 50,000 tonneaux houille expédiée d'Houdeng sur Bruxelles, Anvers, etc., à 4 fr. 25 c. par tonneau, pour 50 kilom. | » | 212,500 |
| 40,000 tonneaux houille d'Houdeng sur Mons, à 1 fr. 27 c. par tonneau, pour 15 kilom., | » | 60,800 |

| | | |
|--|-----|--------------------|
| 10,000 tonneaux houille de Charleroy au Flénu et <i>vice versa</i> , à 1 fr. 70 c. par tonneau, pour 20 kilom., | fr. | 17,000 |
| 10,000 tonneaux houille du Flénu sur Bruxelles et An- vers, 5 fr. 69 c. par tonneau, pour 67 kilom. . . . | fr. | 56,950 |
| Ensemble environ, | fr. | <u>504,650 (C)</u> |

Sur l'embranchement des Flandres.

| | | |
|--|-----|--------------------|
| 30,000 tonneaux marchandises entre Gand, Courtray et Tournay, parcourant une distance moyenne de 50 kilom., à 6 fr. 25 c. par tonneau, ci. | fr. | 187,500 |
| 30,000 tonneaux houille entre Tournay et Courtray, à 2 fr. 55 par tonneau, pour 30 kilomètres | | 76,500 |
| Ensemble environ, | fr. | <u>264,000 (D)</u> |

Produit brut des recettes. — On trouve que le *produit brut*, voyageurs et marchandises, dans les deux directions par le Hainaut et par les Flandres, s'élèvera, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut.

| | | |
|--|-----|------------------|
| (A) Voyageurs. | fr. | 674,500 |
| (C) Marchandises et houilles | » | 504,650 |
| | fr. | <u>1,179,150</u> |

Sur l'embranchement des Flandres.

| | | |
|--|-----|------------------|
| (B) Voyageurs. | fr. | 749,000 |
| (D) Marchandises et houilles | fr. | 264,000 |
| | fr. | <u>1,013,000</u> |

Produit net. — Déduisant maintenant les frais d'entretien et d'administra-
tion du chemin proprement dit, ainsi que les dépenses pour l'exploitation
des transports, le revenu net, le moindre que l'on puisse espérer, s'élève
encore, pour la route de Mons, à. fr. 545,700
Et pour celle de Gand vers Lille, à » 456,000

Calcul des dépenses annuelles du chemin. — Les *dépenses annuelles de
l'administration, entretien, police et surveillance* du chemin proprement
dit, n'ont pas été évaluées d'après un tantième global du montant des frais
d'établissement; mais elles ont été déduites du coût effectif de cette nature
de dépenses sur les deux sections à simple voie en exploitation depuis

18 mois, qui soutiennent journellement 12 passages au moins de convois, marchant à la plus grande vitesse; — et nous faisons remarquer de plus que cet entretien ayant eu lieu dans les premiers temps de l'exploitation, alors que les remblais et la fondation du rail-way n'avait pu encore acquérir toute la fixité désirable, devait nécessairement être plus coûteux qu'un entretien ordinaire.

Nous avons donc porté de ce chef 2,500 fr. par kilomètre (voir n° 15) ou 182,500 fr. pour chacune des deux routes de Bruxelles à St-Ghislain, et de Gand à Courtray et Tournay, et vers Lille.

Calcul des frais d'exploitation des transports. — Quant aux dépenses d'exploitation des transports, nous les avons calculées pour les voyageurs d'après l'expérience des 18 mois d'exercice sur les sections déjà livrées à la circulation. On trouve qu'elles se réduisent, y compris 5 p. c. du capital de premier établissement du matériel, de la formation des stations, arsenaux, etc., par personne et par kilomètre, à 0,0135 fr. (voir n° 16). Cette dépense, dans notre mémoire de mars 1833, avait été portée, d'après les données que nous avons recueillies en Angleterre, à un centime et demi par personne et par kilomètre de distance parcourue.

L'économie obtenue sur le fret prévu pour les voyageurs, tend ainsi à confirmer nos prévisions relativement au fret de marchandises, annoncé au même mémoire, même page, à 0,035 fr. par tonneau et par kilomètre, taux moyen entre le retour à charge et le retour à vide. — Et ce prix doit être regardé comme tout à fait suffisant, si l'on considère qu'une grande quantité de marchandises pourraient être transportées, presque sans frais, par les convois de voyageurs pour lesquels la locomotive n'utilise pas actuellement, en les remorquant, toute sa force disponible (voir n° 17.) — Appliquant le chiffre de ce fret au tonnage présumé pour chaque route, on trouve pour dépenses d'exploitation, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut (voir n° 18), 450,950 fr., et sur celui des Flandres (voir n° 19), 374,500 fr.

Intérêts et amortissement des capitaux d'établissement. — Le capital d'établissement de l'embranchement du Hainaut étant (comme nous l'avons dit page...) de 9,450,000 fr., et celui de la route de Gand vers Lille, y compris la section de Tournay, de 6,750,000 fr.; le revenu net ci-dessus indiqué de 545,700 fr. pour la première, et de 456,000 fr. pour la seconde, répond, respectivement à 5 $\frac{3}{4}$ et 6 $\frac{3}{4}$ p. c. des fonds engagés dans l'entreprise. (Voir n° 20 et 21.)

Mais ce résultat, tout satisfaisant qu'il soit déjà en lui-même, est certes bien en dessous de ce qu'il sera en réalité; car cet intérêt de 5 à 7 p. c. assuré a été trouvé en forçant les dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation, tout en réduisant les chances de revenus dans leur cercle le plus restreint. — Et, quel que soit le sort des chemins de fer en France, qu'on y exécute ou qu'on n'y exécute point la route de Paris à nos fron-

tières, le succès de nos rail-ways, dans le Hainaut comme en Flandre n'en est pas moins assuré : car ils seront toujours la voie préférée, non-seulement pour les relations intérieures de la Belgique, mais encore, et nécessairement, celle que l'étranger choisira pour les relations du littoral du nord et de l'ouest de la France avec l'Allemagne centrale, comme de la Hollande avec Paris.

Mode d'exécution. — Nous ne nous arrêterons pas davantage à dénombrer tous les motifs qui doivent hâter l'exécution de ces routes sur notre territoire, et qui promettent un revenu bien supérieur à celui que nous venons d'établir. Nous pensons, monsieur le ministre, que les considérations qui précèdent suffisent pour résoudre affirmativement la question contenue dans votre dépêche précitée du 18 juin dernier, sur l'opportunité et l'exécution immédiate des nouvelles branches de chemin de fer dont il s'agit, considérées isolément ; cependant nous croirions, en nous bornant à cet exposé, n'avoir pas rempli en entier la tâche qui nous est imposée, si, en présence d'une société particulière qui offre d'exécuter à ses propres frais, à ses risques et périls, la route entière sur les deux territoires, nous ne cherchions à démontrer le tort immense qui résulterait pour le pays, si le gouvernement abandonnait, dans cette occasion, la marche qui lui a permis de doter les autres parties du royaume d'une communication économique qui mérite à si bon droit le beau nom que vous lui avez donné de *chemin populaire*.

Sans contredit, c'est une offre généreuse, attrayante, que la demande, au nom de l'intérêt public, de se charger de tous les soins, de tous les frais d'une aussi vaste entreprise à exécuter à travers tant d'États différents, avec des guerres, des événements politiques en perspective : — cent millions mis à découvert, et tout cela moyennant la concession d'un péage TEMPORAIRE de *quatre-vingt-dix neuf ans*, réductible à certaines périodes s'il produisait plus que les 10 p. c. du capital évalué pour l'exécution ; rendage qui comprend et les intérêts ordinaires et l'amortissement, et les chances malheureuses, enfin les bénéfices légitimes ; et encore si, par une activité inespérée du commerce, le produit dépassait le maximum ainsi fixé, l'excédant ne resterait que pour moitié dans les caisses de la société exécutante, l'autre moitié tournant au bénéfice de l'État. — C'est une offre presque irrésistible que celle de la société générale de débarrasser ainsi l'administration des peines, des soins minutieux, de la responsabilité journalière d'une semblable entreprise, et d'offrir en même temps, avec la chance de libre concurrence, des moyens de transport pour ces nouvelles routes en Belgique aussi économiques que ceux du chemin actuel de l'État, et en France pas plus chers que ceux du chemin de fer de Paris à St.-Germain, concédé après de sérieuses enquêtes publiques.....

Dangers d'une concession, même temporaire et à tarif réductible. — Toutefois, cette offre pesée attentivement, avec réflexion, dégagée de tout son

entourage, on voit qu'il ne s'agit simplement que de l'exécution de travaux publics en concordance dans deux États limitrophes, mais respectivement exécutables et avantageux sur chaque territoire en particulier, soit que l'État voisin exécute ou non sa part de l'entreprise.

On remarque que si, dans la portion belge de ces routes, un premier devis montant à 25,603,420 fr. 32 c. est reconnu réductible à 16,800,000 au plus, dont l'avance assure une rentrée, tous frais faits, de 5 à 7 p. c. au moins, il y a lieu de croire que l'avance à faire en France évaluée à 77 ¹/₂, millions pourrait donner les mêmes résultats; c'est-à-dire être réduite à 50 millions, somme qui, proportionnellement à la richesse de la France, n'est guère plus élevée que celle de 16 à 17 millions chez nous, et qui d'ailleurs assure un intérêt au moins égal à celui trouvé pour nos routes.

Ainsi ces capitaux énormes à mettre à découvert à la fois en France et en Belgique, pour réaliser la route de Paris à Bruxelles par Lille et par le Hainaut, sont ramenés, comme il vient d'être expliqué, à la somme maximum de 67 millions à dépenser pendant 4 à 5 années. Il ne s'agit plus, donc, réellement que d'une mise dehors annuelle de 13 à 17 millions, qui peut même, avant l'expiration de la première année, produire déjà d'assez gros intérêts, si l'on adopte pour l'exécution de ces nouvelles lignes l'application si heureuse du mode employé pour le chemin de l'État : savoir, d'entamer et de livrer successivement à la circulation les sections partielles susceptibles d'un service local immédiat, telles que de Gand à Deynze et à Courtray, de Bruxelles à Hal et à Tubise, dont les travaux sont moins importants que ceux de la section de Malines à Bruxelles, ouverte au public un an jour pour jour de la promulgation de la loi qui l'avait ordonnée. — Ce que l'on a fait alors pour des travaux d'un genre tout nouveau, malgré les embarras de l'organisation du personnel et du matériel, de la formation des projets d'Ostende à Verviers, de la mise en adjudications des ouvrages sur une grande partie de cette étendue, on peut sans doute à plus forte raison le faire aujourd'hui et obtenir plus facilement de semblables résultats.

En France, pourquoi ne pourrait-on pas suivre le même exemple, et ouvrir à la circulation les sections qui seront nécessairement si productives entre Pontoise et le boulevard de Paris, et entre Lille, Arras et Douay, pendant qu'on attaquerait avec activité les grands terrassements des divers points de partage à franchir ?

On a beau parler d'une concession de péages *temporaires* à tarif *réductible*; mais c'est pour quatre-vingt-dix neuf ans, un siècle, l'éternité. — Un tarif réductible, mais seulement lorsqu'il rapportera plus de 10 p. c. d'un capital doublé...

Et qu'on y fasse attention, ce tarif réductible n'est que celui relatif au *droit de barrière*; les voyageurs et marchandises, pour leur transport, resteraient soumis, pendant toute la durée de la concession, au tarif arbitraire

de la compagnie exploitante du fret tel qu'il lui plairait de le fixer.

Dans son rapport, la société générale, pour éviter tout reproche de monopole dans cette partie la plus lucrative du revenu d'un chemin de fer, a proposé de laisser l'exploitation des transports à la plus libre concurrence; c'est à cet effet qu'elle a compris, dans les frais d'établissement de la route proprement dite, la formation complète des stations avec tous les bâtiments nécessaires, non-seulement pour abriter les voyageurs, marchandises, voitures, que pour les arsenaux et ateliers de construction et réparation du matériel des transports, afin, dit-elle, que les entrepreneurs qui se présenteraient pour exécuter ce service, trouvassent entièrement préparés tous les moyens de l'accomplir. Le remède indiqué par la société générale semble impuissant contre le monopole qui s'établirait nécessairement, dès le principe, au profit de la société concessionnaire de la route: car, propriétaire de ces stations, dont les dépenses d'établissement et d'entretien lui seraient d'ailleurs largement remboursées par le produit des péages-barrières, elle se trouverait toujours à même d'opérer plus économiquement que toute autre compagnie l'exploitation des transports. Ainsi, quand bien même la société concessionnaire pressurerait ouvertement le public à l'égard du fret, il arriverait sur le chemin de fer ce qu'on voit tous les jours sur les chaussées ordinaires; on verrait, au moyen d'un rabais excessif, mais de peu de durée, étouffer successivement toute concurrence qui tendrait à partager des bénéfices trop faciles.

Cet examen sérieux de la proposition faite par la Société Générale pour favoriser l'industrie nationale, doit motiver suffisamment, nous semble-t-il, sa non acceptation.

En ce qui concerne le territoire belge, le gouvernement doit exécuter lui-même la route de Gand à Tournay, et, s'il y a lieu, jusqu'à la frontière vers Lille; aussi bien que l'embranchement du Hainaut, de Bruxelles à Mons et St.-Ghislain, et, au besoin, jusqu'à la frontière; comme il le fait du reste, déjà, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834, pour le tronç principal du chemin de fer d'Ostende et d'Anvers jusqu'à la frontière de Prusse.

Objections contre l'exécution par l'État. — On pourra peut-être objecter qu'il serait convenable que le gouvernement belge laissât les embranchements, vers la France, à la spéculation particulière, attendu que le gouvernement français donnera nécessairement en concession les routes dirigées de sa capitale vers nos frontières!

Nous répondrons, d'abord, qu'il ne nous semble pas du tout certain que le gouvernement français prenne cette décision. Il construit par lui-même ses chaussées royales; il a fait l'essai malheureux des concessions pour ses voies navigables; il est donc à espérer qu'éclairé par l'évidence, il y pensera à deux fois avant d'aliéner à des sociétés particulières les grandes lignes de chemins de fer, levier si puissant d'activité commerciale, tant qu'il reste dans les mains désintéressées du gouvernement.

Mais, en supposant même que le gouvernement français fût assez oublieux des intérêts généraux pour concéder ses chemins de fer, alors que le gouvernement belge donne l'exemple du succès le plus complet du système opposé, et que le gouvernement prussien lui-même semble déjà regretter les promesses d'appui qu'il avait données à des sociétés particulières, qui voulaient aussi se charger dans les provinces rhénanes de la continuation de la grande route d'Anvers à Cologne, serait-ce une raison pour suivre ses errements ?

Il est certainement à désirer que le même esprit préside à l'établissement et à la régie des chemins de fer entre les deux capitales, mais si la partie située sur le territoire français est nécessairement vouée au monopole, si elle est condamnée à subir pendant 99 ans les tarifs exorbitants et arbitraires d'une compagnie, nous ne voyons pas pourquoi on devrait exposer chez nous le commerce et l'industrie aux mêmes inconvénients.

La seule objection qui pourrait encore être élevée à ce sujet, tout en reconnaissant l'avantage que la Belgique trouverait, pour ses propres relations, dans l'exécution par l'État, serait celle qu'on alléguera peut-être, d'entraves à résulter des réglemens particuliers de deux administrations différentes pour l'exploitation d'une même route entre Bruxelles et Paris, entraves qui disparaîtraient si une même société en était concessionnaire.

Avantages d'une société unique pour la route entière. — Avec une société unique, propriétaire de la route entière de Paris à Gand et à Bruxelles, route dont la distance doit être généralement franchie de jour, même en hiver, il y aura moins de retards à craindre, dira-t-on, de la part de l'administration des douanes, vis-à-vis de laquelle la compagnie pourra prendre les arrangements nécessaires; moins de retards également dans la marche des convois, dont les heures pourront être fixées de capitale à capitale; objet essentiel, surtout, tant que la route n'aura qu'une seule voie; les changements de locomotives et de voitures n'étant plus obligatoires à la frontière, la responsabilité pour les marchandises expédiées d'un pays dans l'autre, l'uniformité du service, etc., etc.

À cette objection sérieuse en apparence, cependant très-facile à détruire complètement, nous répondrons que quand bien même une seule société serait maîtresse de la route entière dans les deux royaumes, les lois existantes des douanes et de police obligeraient nécessairement à arrêter les convois à la frontière, pour l'examen des passeports, la vérification des marchandises, ou leur plombage. — Que cette station obligatoire pourrait d'ailleurs toujours être utilisée pour la visite et le graissage des voitures et des locomotives, et que là les voyageurs et marchandises étant forcément tenus à déplacement, par suite de ces formalités, on conçoit qu'alors un changement de voiture y devient en quelque sorte indifférent. — Que ces formalités de douanes et de police, en effet très-génantes pour les voyageurs et le commerce, se répètent maintenant chaque jour au passage des messa-

geries ordinaires quoiqu'appartenant à la même entreprise pour les deux pays ; et qu'ainsi le chemin de fer serait nécessairement soumis à des formalités, à des gênes semblables, lors même que la Belgique et la France s'entendraient pour confier l'exécution et l'exploitation de cette voie commune à la même société.—Enfin, que le remède à ces retards, à ces inconvénients, ne dépend nullement de l'existence du service unique pour les deux pays; mais seulement de l'adoption simultanée, par les deux gouvernements, des grands principes de liberté commerciale.— Que si, un jour, il y a lieu d'espérer un traité qui fasse disparaître les barrières existantes entre les deux États, alors que la section française appartienne à son gouvernement ou à une compagnie, tandis que la section belge serait régie par l'État, il demeure toujours incontestable que l'intérêt commun des deux entreprises sera de donner réciproquement toutes les facilités possibles au commerce et aux voyageurs; alors, et seulement alors, les stations frontières pourront être remplacées par celles des villes les plus rapprochées de la limite sur les deux territoires.

Les projets de la société générale et l'éventualité de ses offres pour leur réalisation, viennent d'être discutés et comparés, dans leurs principaux éléments, avec le travail préparé pour l'accomplissement du système de chemins de fer décrété le 1^{er} mai 1834, et spécialement avec le projet d'embranchement par le Hainaut, qui nous était demandé par votre dépêche du 23 juin 1835, 4^e division, n° 2092.

Les avantages et les inconvénients des directions respectivement proposées, leur exécution par l'État ou par une compagnie concessionnaire, avec ou sans le concours du gouvernement voisin, ont été mûrement pesés;

Parallèle des résultats suivant le projet de la société générale et celui de l'administration.—Le parallèle entre ces divers projets et leurs résultats, avec ou sans continuation du chemin de fer en France, sont résumés dans les quatre tableaux suivants :

Le I^{er} donnant pour l'embranchement du Hainaut, et le II^e pour celui des Flandres, la comparaison des dépenses et des revenus tels qu'ils sont présentés dans les devis de la société supposant l'exécution simultanée en France, et d'après les nôtres, calculés dans l'hypothèse de l'exécution isolée en Belgique.— Et pour faciliter cette comparaison entre ces deux hypothèses contradictoires, le III^e tableau indique les résultats des projets de la société dans la supposition de l'inexécution qui a servi de base à nos calculs.— Finalement le IV^e tableau fait connaître les revenus à espérer des projets de l'administration après l'ouverture du prolongement du chemin de fer jusqu'à Paris.

TABLEAU I.

EMBRANCHEMENT DU HAINAUT.

| PARALLÈLE DES PROJETS | | |
|---|--|--|
| | DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, supposant l'exécution simultanée en France. | DE L'ADMINISTRATION, sans continuation du chemin en France. |
| Longueur totale du chemin de Bruxelles jusqu'à la frontière. | 84,235 mètres. | 85.000 mètres. |
| Coût total d'établissement, y com- pris les intérêts des capitaux pendant l'exécution, savoir : | | |
| De Bruxelles jusqu'à la frontière. | fr. 17,666,463 91 | fr. 10,500,000 |
| De Bruxelles jusqu'à St.-Ghislain seulement. | — | 9,450,000 |
| DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'ADMINISTRATION. | | |
| Chemin proprement dit. . . . | fr. 441,661 59 | fr. 182,500 |
| Exploitation des transports. . . | 804,540 | 450,950 |
| MOUVEMENT COMMERCIAL PRÉSUMÉ. Voyageurs. | 1,246,201 59 | 633,450 |
| Entre Bruxelles et la frontière. . | sur 81 kilom. 350,000 voyag. | sur 63 kilom. 270,000 voyag. |
| — — et Mons. | — | — 10 — 230,000 — |
| — Mons et St.-Ghislain. | — | — |
| Nombre moyen pour la distance entière. | 350,000 voyageurs sur 81 kilomètres. | 264,000 voyageurs sur 73 kilomètres. |
| Marchandises. | sur 82 kilom. 60,000 tonn. | sur 73 kilom. 20,000 tonn. |
| Entre Bruxelles et la frontière. . | — | — |
| — — et St.-Ghislain. | — | — |
| Houilles. | sur 40 kilom. 50,000 tonn. | — 67 — 10,000 — |
| Du Flénu vers Bruxelles. | — 15 — 75,000 — | — 50 — 50,000 — |
| — vers la France. | — | — 15 — 40,000 — |
| De Houdeng vers Bruxelles. . . . | — | — 20 — 10,000 — |
| — vers Mons. | — | — |
| De Charleroy vers Mons et vice versa. | — | — |
| Marchandises et houille ensemble, tonnage moyen pour la distance entière. | 99,200 tonneaux, sur 81 kilomètres. | 81,000 tonneaux, sur 67 kilomètres. |
| COUT DES TRANSPORTS. Par voyageurs. | | |
| Par kilomètre. { Halage. | fr. 0 017 | fr. 0 0135 |
| { Péage | 0 0414 | 0 0215 |
| Pour toute la distance de Bruxelles à Mons. | fr. 3 56 | fr. 2 20 |
| Par tonneau marchandises. | | |
| Par kilomètre. { Halage | fr. 0 04 | fr. 0 035 |
| { Péage | 0 09 | 0 09 |
| Pour toute la distance de Bruxelles à Mons. | fr. 8 06 | fr. 7 86 |
| Par tonneau houille. | | |
| Par kilomètre. { Halage | fr. 0 04 | fr. 0 035 |
| { Péage | 0 05 | 0 05 |
| Du Flénu à Bruxelles. | fr. 5 85 | fr. 5 70 |
| PRODUIT BRUT DES RECETTES. | | |
| Montant des péages. | fr. 1,768,150 | fr. 1,179,150 |
| id. du halage. | 804,540 | |
| PRODUIT NET. | | |
| Pour couvrir les intérêts du capital d'établissement. | fr. 1,326,488 41 | fr. 604,130 |
| Répondant à p. c. | 7 1/2 | 5 3/4 |

TABLEAU II. EMBRANCHEMENT DES FLANDRES.

| | PARALLÈLE DES PROJETS | |
|--|--|--|
| | DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, supposant l'exécution simultanée en France. | DE L'ADMINISTRATION, sans continuation du chemin en France. |
| Longueur totale du chemin de Gand à la frontière et à Tournay. . . . | 73,454 mètres. | 73,454 mètres. |
| Coût total d'établissement, y compris les intérêts des capitaux pendant l'exécution. | fr. 7,936,956 41 | fr. 6,750,000 |
| DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'ADMINISTRATION. | | |
| Route proprement dite. | fr. 198,423 91 | fr. 182,500 |
| Exploitation des transports. . . . | 345,500 } 543,923 91 | 374,500 } 557,000 |
| MOUVEMENT COMMERCIAL PRÉSUMÉ. | | |
| Voyageurs. | | |
| Entre Gand et Courtray. | sur 60 kilom. 225,000 voyag. | sur 41 kilom. 350,000 voyag. |
| — Courtray, Tournay et la frontière. | | — 20 — 350,000 — |
| Nombre moyen pour la distance entière. | 225,000 voyageurs sur 60 kilomètres. | 300,000 voyageurs, sur 73 kilomètres. |
| Marchandises et houilles. | | |
| Marchandises. | sur 60 kilom. 35,000 tonn. | sur 50 kilom. 30,000 tonn. |
| Houilles. | sur 20 kilom. 40,000 tonn. | — 30 — 30,000 — |
| Tonnage moyen pour la distance entière. | 39,450 tonneaux sur 73 1/2 kilomètres. | 32,650 tonneaux, sur 73 1/2 kilomètres. |
| COUT DES TRANSPORTS, HALAGE ET PÉAGES COMME A L'EMBRANCHEMENT DU HAINAUT. | | |
| Par voyageur. | | |
| De Gand à Courtray. | fr. 2 33 | fr. 1 44 |
| Entre Tournay et Courtray. . . . | 1 59 | 0 98 |
| Par tonneau marchandises. | | |
| De Gand à Courtray. | fr. 5 34 | fr. 5 12 |
| Par tonneau houille. | | |
| De Tournay à Courtray. | fr. 2 52 | fr. 2 38 |
| PRODUIT BRUT DES RECETTES. | | |
| Montant des péages. | 769,000 | fr. 1,013,000 |
| id. du halage. | 345,500 } 1,114,500 | |
| Produit net pour couvrir les inté- rêts du capital d'établissement. Répondant à p. c. | fr. 570,576 09 7 | fr. 456,000 6 3/4 |

TABLEAU III. Résultats à attendre des projets de la Société Générale, dans la supposition de l'exécution du chemin en France.

| | EMBRANCHEMENT DU HAINAUT PAR SOIGNIES. | EMBRANCHEMENT DES FLANDRES. |
|---|--|--|
| Coût d'établissement à simple voie. | fr. 14,221,753 10 | fr. 7,936,956 41 |
| DÉPENSES ANNUELLES. | | |
| Chemin proprement dit. . . . | fr. 355,543 82 | fr. 196,423 94 |
| Exploitation des transports. . . . | 455,684 } 811,227 82 | 467,991 } 666,414 94 |
| MOUVEMENT COMMERCIAL RÉDUIT AUX SEULES RELATIONS INTÉ- RIURES. | | |
| Voyageurs. | | |
| Entre Bruxelles et Mons. . . . | sur 61 kilom. 270,000 voyag | — |
| — Mons et la frontière. . . . | — 20 — 230,000 — | — |
| — Gand et Courtray. . . . | — | sur 41 kilom. 350,000 voyag. |
| — Courtray, Tournay et la frontière. | — | — 20 — 350,000 — |
| Nombre moyen pour la distance entière. | 288,600 voyageurs, sur 73 kilomètres. | 300,000 voyageurs, sur 73 kilomètres. |
| Marchandises | | |
| Entre Bruxelles et la frontière. . . | sur 81 kilom. 20,000 tonn. | — |
| — Gand et la frontière. . . . | — | sur 50 kilom. 30,000 tonn. |
| Houilles. | | |
| Du Flénu vers Bruxelles. | sur 67 kilom. 10,000 tonn. | — |
| — vers la France. | — 15 — 10,000 — | — |
| De Tournay à Courtray. | — | sur 30 kilom. 30,000 tonn. |
| Tonnage moyen pour la distance entière. | 36,500 tonneaux, sur 67 kilomètres. | 32,650 tonneaux, sur 73 1/2 kilomètres. |
| COUT DES TRANSPORTS. | | |
| Par voy. Par kilom. { halage. { péage. | fr. 0 017 } fr. 0 0584 0 0414 } | fr. 0 017 } fr. 0 057. 0 040 } |
| Par tonn. marchandises. { halage. Par kilomètre. { péage. | 0 04 } 0 13 0 09 } | 0 04 } 0 13 0 09 } |
| Par tonneau houille. Par { halage. kilomètre. { péage. | 0 04 } 0 09 0 05 } | 0 04 } 0 09 0 05 } |
| PRODUIT BRUT DES RECETTES. | | |
| Montant des péages. | fr. 1,085,172 } fr. 1,540,856 | fr. 1,056,000 } fr. 1,523,991 |
| — du halage. | 455,684 } | 467 991 } |
| PRODUIT NET. | | |
| Pour couvrir les intérêts du capi- tal d'établissement. | fr. 729,628 18 | fr. 857,576 09 |
| Répondant à p. c. | 5 1/8 | 10 4/5 |

TABEAU IV. Résultats à espérer des projets de l'administration après l'exécution du prolongement du chemin en France.

| | EMBRANCHEMENT PAR LES CHARBONNAGES. | EMBRANCHEMENT DES FLANDRES. |
|---|--|--|
| Coût d'établissement | fr. 10,500,000 | fr. 6,750,000 |
| DÉPENSES ANNUELLES. | | |
| Chemin proprement dit. | fr. 212,500 | fr. 183,750 |
| Exploitation des transports. | 637,500 } fr. 850,000 | 548,750 } fr. 732,500 |
| MOUVEMENT COMMERCIAL AUGMENTÉ DES APPORTS DU RAIL-WAY DE PARIS. | | |
| Voyageurs. | | |
| Entre Bruxelles et Mons. | sur 85 kilom. 350,000 voyag. | — |
| — Mons et la frontière. | — | — |
| — Gand et Courtray. | — | — |
| — Courtray, Tournay et la frontière. | — | sur 73 kilom. 350,000 voyag. |
| Nombre moyen pour la distance entière. | 350,000 voyageurs, sur 85 kilomètres. | 350,000 voyageurs, sur 73 kilomètres. |
| Marchandises. | | |
| Entre Bruxelles et la frontière. | sur 85 kilom. 50,000 tonn. | — |
| — Gand et la frontière. | — | sur 61 kilom. 60,000 tonn. |
| Houille. | | |
| Du Flénu vers Bruxelles. | sur 67 kilom. 10,000 tonn. | — |
| — vers la France. | — 18 — 100,000 — | — |
| De Tournay à Courtray. | — | sur 28 kilom. 30,000 tonn. |
| — vers la France. | — | — 18 — 70,000 — |
| Tonnage moyen pour la distance entière. | 79,000 tonneaux, sur 85 kilomètres. | 79,000 tonneaux, sur 73 kilomètres. |
| COUT DES TRANSPORTS | | |
| Par voyageur. | | |
| Par kilomètre. { Halage. | fr. 0 0135 } fr. 0 035 | fr. 0 0135 } fr. 0 035 |
| { Péage. | 0 0215 } | 0 0215 } |
| Par tonneau marchandises. | | |
| Par kilomètre. { Halage. | 0 035 } 0 125 | 0 035 } 0 125 |
| { Péage. | 0 09 } | 0 09 } |
| Par tonneau houille. | | |
| Par kilomètre. { Halage. | 0 035 } 0 085 | 0 035 } 0 085 |
| { Péage. | 0 05 } | 0 05 } |
| PRODUIT BRUT DES RECETTES. | | |
| Montant des péages. | fr. 1,143,000 | fr. 980,25 |
| id. du halage. | 637,500 } fr. 1,780,500 | 548,750 } fr. 1,529,000 |
| PRODUIT NET. | | |
| Pour couvrir les intérêts du capi- tal d'établissement. | fr. 930,500 | fr. 796,500 |
| Répondant à p. c. | 8 3/4 | 11 3/4 |

Les remarques les plus saillantes à faire sur ce parallèle sont :

1° Que l'exécution des projets de la Société Générale en Belgique est subordonnée à son adoption et à son exécution simultanée en France, tandis que la possibilité de l'établissement de celui que nous avons l'honneur de vous soumettre, monsieur le ministre, ne dépend nullement de la décision à intervenir de la part du gouvernement français.

2° Qu'en ce qui concerne l'embranchement du Hainaut, en supposant l'inexécution en France, le produit net est de :

Par le projet de la société. 5 $\frac{1}{8}$ p. c.

Par celui de l'administration 5 $\frac{3}{4}$ —

Avec continuation vers Paris, produit net :

Suivant le projet de la société. 7 p. c.

Par celui de l'administration. 8 $\frac{3}{4}$ —

3° Que, par contre, en ce qui concerne la route des Flandres, la société ayant mis en avant un tonnage trop faible pour le cas de la supposition de l'exécution en France, tonnage même en dessous de celui assuré par nos seules relations intérieures, il s'ensuit qu'en appliquant respectivement au même mouvement commercial rectifié le tarif élevé qu'elle propose et le nôtre, le produit net, dans la supposition de l'inexécution en France, s'élèverait réellement :

Par le projet de la société, à 10 $\frac{1}{8}$ p. c.

Et suivant le projet de l'administration. 6 $\frac{3}{4}$ p. c.

Différence résultant uniquement des divers taux des péages dont le pays serait grevé.

Avec continuation vers Paris, le produit net serait de :

Suivant le projet de la société. 7 p. c.

Par celui de l'administration. 11 $\frac{3}{4}$ p. c.

4° Que les projets de la société, quelque réduction que l'on puisse opérer sur ses évaluations, exigeraient toujours une avance de capitaux beaucoup plus considérable que pour l'établissement de ces routes suivant nos propositions.

5° Que l'abandon de l'entreprise à une compagnie particulière imposerait toujours aux relations commerciales, dans les provinces traversées, des frais de transport de plus de 60 p. c. plus élevés, quant aux voyageurs, que par le projet de l'administration, et de 2 à 5 p. c. au moins sur les marchandises et les houilles; et cependant, les éléments sur lesquels est basé le tarif que nous proposons, pour l'exécution par l'État, ne reposent uniquement que sur le mouvement commercial intérieur de la Belgique, et encore dans la supposition la plus défavorable, que le chemin de fer ne serait pas continué vers Paris.

6° Enfin, que, si le mouvement commercial présumé, restreint aux seules relations intérieures de la Belgique, est capable de fournir, avec économie pour le commerce, un intérêt des capitaux employés dans l'entre-

prise, sensiblement égal à celui calculé par la Société Générale, qui supposait une dépense d'établissement, un tonnage et un tarif beaucoup plus élevés, il ne doit plus rester de craintes sur la possibilité financière du projet.

Quant à l'obligation de l'exécution par l'État, elle nous semble évidente. Elle remplira le vœu de la loi; elle ouvrira une nouvelle source de revenus pour le trésor, qui permettra, dans un avenir peu éloigné, le dégrèvement des contributions; — seule, elle assure à la fois, au public, au commerce, avec les avantages de la célérité, l'avantage plus important encore des transports à bas prix, destinés à donner à l'industrie belge toute l'extension dont elle est susceptible.

Suivre une autre marche pour les embranchements vers la France, serait priver le Hainaut et les Flandres du bénéfice que ces provinces ont droit d'attendre de la loi du 1^{er} mai 1834, dont elles apprécient déjà les bienfaits sur les sections exécutées du chemin de fer.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que le rail-way d'Anvers à Bruxelles fut aussi demandé en concession: le tarif de la compagnie offrait une économie sur les moyens de transports existant à cette époque; — grâce à l'exécution par l'État, ce tarif de 3 fr. 17 c. par personne, se trouve réduit aujourd'hui à 1 fr. 53 c.; tout en diminuant d'environ $\frac{1}{3}$ la durée du temps employé au trajet, et en procurant un intérêt de plus de 15 p. c. des capitaux d'établissement.

Sur le rail-way de Manchester à Liverpool, exploité par une compagnie, le public se trouve soumis au droit exorbitant de 5 schellings (6 fr. 25 c.) pour un parcours qui n'a guère plus d'étendue que la route de Bruxelles à Anvers.

Qu'en France, à l'imitation du monopole des compagnies anglaises, on concède à des particuliers, comme au chemin de Paris à St.-Germain, des droits doubles des nôtres, soit; mais ici, nous le pensons, M. le ministre, le gouvernement doit persévérer dans un système dont la Belgique est fière d'avoir donné l'exemple.

Bruxelles, le 10 septembre 1836.

Les ingénieurs en chef directeurs.

SIMONS, DE RIDDER.

CHEMIN DE FER.

LOI DU 1^{er} MAI 1884.

**RÉCAPITULATION
DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT DU CHEMIN DE FER DE BRUXELLES**

VERS LA FRONTIÈRE DE FRANCE PAR MONG.

| | SECTION DE BRUXELLES | | SECTION DE TUBISE | | SECTION DE MEIGNAULT | | TOTAL pour la route DE BRUXELLES | | SECTION DE MONGS. | | TOTAL pour la route DE BRUXELLES | | SECTION DE ST.-GHEBLAIN. | | TOTAL pour la route DE BRUXELLES | |
|---|----------------------|-----------|-------------------|------------|----------------------|-----------|----------------------------------|------------|-------------------|---------------|----------------------------------|---------------|--------------------------|------------|----------------------------------|------------|
| | à | TUBISE. | à | MEIGNAULT. | à | MONGS. | à | MONGS. | à | ST.-GHEBLAIN. | à | ST.-GHEBLAIN. | à | QUIÉVRAIN. | à | QUIÉVRAIN. |
| LONGUEUR DES SECTIONS. | 21,500 | 20,000 | 21,000 | 62,500 | 10,000 | 72,500 | 12,500 | 85,000 | | | | | | | | |
| Acquisition de terrains. | 378,000 | 312,700 | 421,300 | 1,112,000 | 218,800 | 1,330,800 | 142,600 | 1,473,400 | | | | | | | | |
| Travaux de terrassements. | 224,300 | 567,300 | 839,000 | 1,640,800 | 169,900 | 1,810,500 | 73,300 | 1,883,800 | | | | | | | | |
| Ouvrages d'art. | 136,500 | 62,000 | 1,301,500 | 1,500,000 | 55,000 | 1,555,000 | 43,000 | 1,598,000 | | | | | | | | |
| Voie à rouage | 1,127,500 | 1,025,000 | 1,107,000 | 3,259,500 | 533,000 | 3,792,500 | 635,500 | 4,428,000 | | | | | | | | |
| Dépandances. | 98,300 | 65,300 | 92,300 | 255,900 | 86,700 | 342,600 | 67,700 | 410,300 | | | | | | | | |
| Frais d'administration et conduite des travaux. | 60,000 | 65,000 | 85,000 | 210,000 | 30,000 | 240,000 | 30,000 | 270,000 | | | | | | | | |
| MONTANT DES TRAVAUX. | 2,034,600 | 2,067,300 | 3,846,100 | 7,973,000 | 1,063,400 | 9,071,400 | 992,100 | 10,063,500 | | | | | | | | |
| Intérêts des capitaux pendant l'exécution . . . | 65,400 | 102,700 | 153,900 | 323,000 | 56,600 | 379,600 | 57,900 | 436,500 | | | | | | | | |
| COUT TOTAL. | 2,100,000 | 2,200,000 | 4,000,000 | 8,300,000 | 1,150,000 | 9,450,000 | 1,050,000 | 10,500,000 | | | | | | | | |

NOTES.

N° 1.

Double voie.

Au devis de la route de Bruxelles à la frontière,
de 80,735 mètres de long^r, il y a pour rail-way, fr. 7,155,475

Au devis de l'embranchement vers l'Allée-Verte, de
3,500 mètres. » 309,500

Ensemble pour 84,235 mètres à double voie. » 7,464,975

Les sous-détails du devis de la
société portant le mètre courant
de simple voie à 42 fr. 50 c., les
84,235 mètres courants à ce prix
reviendraient à. fr. 3,579,987 50

Ajoutant, pour stations et gares,
20,000 mètres courants, ci. . . . » 850,000

Ensemble. . . . » 4,429,987 50

Économie résultant de la suppression d'une voie, » 3,034,987 50

N° 2.

Viaducs.

Les 42 viaducs projetés sont estimés par la So-
ciété Générale à. » 608,000

En évaluant à 2,500 fr., l'un parmi l'autre, les ou-
vrages en terrassements, rails, barrières, etc., à exécu-
ter pour remplacer ces 42 viaducs par des passages à
niveau, il ne faudrait qu'une somme de. » 105,000

D'où réduction de. » 503,000

N° 3.

Clôtures continues.

Le devis pour la route de Mons porte pour cet
article. » 322,940

Celui pour l'embranchement de l'Allée-Verte. . . . » 14,000

Ensemble. . . . » 336,940

En admettant, pour clôtures réellement utiles aux
abords des stations, une somme de. » 36,940

Différence à déduire du devis de la Société Générale. fr. 300,000

N° 4. RÉCAPITULATION DES ÉCONOMIES PRINCIPALES.

| | | |
|--|-----|---------------------|
| La suppression de la seconde voie offre une | | |
| économie (voir N° 1), | fr. | 3,034,987 50 |
| — des viaducs — (voir N° 2), | » | 503,000 |
| — des clôtures — (voir N° 3), | » | 300,000 |
| Ensemble. | » | 3,837,987 50 |
| Et proportionnellement : 1° Sur l'imprévu, 5 p. c. | » | 191,899 37 |
| | | <hr/> |
| | | 4,029,886 87 |
| 2° Sur les frais d'administration et conduite, 3 p. c. | » | 120,896 61 |
| | | <hr/> |
| | | 4,150,783 48 |
| 3° Sur les intérêts pendant l'exécution, 5 p. c. | » | 207,539 17 |
| Économie totale. | » | <u>4,358,322 65</u> |

N° 5.

Terrains.

| | | |
|--|-----|----------------|
| Le devis de la société porte, p ^r 86 ^h 25 ^a de terre labourable, une somme de 411,400 fr., ce qui revient, terme moyen, à | fr. | 4,750 l'hect. |
| Et pour 68. 50 de prairies, une somme de 498,700 fr. ou, terme moyen, à | » | 7,280 |
| En calculant respectivement ces terrains à 4,000 et à 6,000 fr., taux très élevé si l'on considère qu'il ne s'agit ici que de terrains en rase campagne, ceux aux abords des villes et villages étant comptés séparément, on ne trouve : pour les terres, que 345,000 } et pour les prairies. 411,000 } ci. | » | 756,000 |
| Ces deux articles figurant au devis de la société comme ci-dessus, à. | » | 910,000 |
| Partant, économie de. | fr. | <u>154,000</u> |

N° 6.

Indemnités.

| | | |
|--|-----|----------------|
| Au devis pour la route vers Valenciennes de 80,735 mètres de longueur, il est porté. | fr. | 490,000 |
| A celui pour l'embranchement de l'Allée-Verte de 3,500 mètres de longueur, il est porté. | » | 75,000 |
| Ensemble. | fr. | <u>565,000</u> |

Ce qui revient, terme moyen, sur la longueur totale des 84,235 mètres, par kilomètre, à. . . . fr. 6,700

La somme portée pour indemnités au détail estimatif de Bruxelles à Anvers, que l'expérience a démontré être suffisante, n'était que de 121,000 fr. pour les 45 kilom. environ de longueur ou par kilom. . . . » 2,700

Différence par kilom., 4,000

En n'admettant seulement qu'une réduction de 3,000 fr. par kilomètre, le devis de la société devrait diminuer de ce chef de. . . . » 252,705

N° 7. Frais d'acquisitions, etc.

La diminution sur le chiffre *Terrains*, de 154,000 fr. (voir n° 5), ajoutée à celle du chiffre *Indemnités*, de 252,705 fr. (voir n° 6), formant ensemble la somme de 406,705 fr. à laquelle il faut également ajouter en déduction les 10 p. c. comptés en frais d'acquisitions. . . . ci » 40,670

N° 8. Terrassements.

La société porte au devis de la route de Valenciennes pour les 2,236,900 mètres cubes, savoir :

| | | | |
|--------------|-----------|---|-----------|
| Fouille, fr. | 827,406 | } | 2,725,787 |
| Transport, » | 1,898,381 | | |

et à celui de l'embranchement de l'Allée-Verte, pour les 51,400 m. ³, savoir :

| | | | |
|--------------|--------|---|--------|
| Fouille, fr. | 11,308 | } | 49,147 |
| Transport, » | 37,839 | | |

Total, pour les 2,288,300 m. ³, la somme de 2,774,934
Equivalent, terme moyen, par mètre cube à. . . . fr. 1 21

Le prix moyen des terrassements exécutés au chemin de fer de l'État s'est élevé, fouille et transport compris, comme suit :

| | |
|---------------------------------------|--------------|
| Section de Malines à Bruxelles. . . . | fr. 0,71 1/2 |
| — Malines à Anvers. . . . » | 0,70 |
| — Malines à Termonde. . . . » | 0,75 |
| — Louvain à Tirlemont. . . . » | 0,72 |
| — Tirlemont à Waremme. . . . » | 0,54 |

| | |
|---|------------------|
| En appliquant aux quantités du devis de la société le taux le plus élevé de ces moyennes. ci fr. | 0 75 |
| Différence par mètre cube | 0 46 |
| ou sur les 2,288,300m. ³ , la somme totale à déduire de. . . » | <u>1,052,618</u> |

N° 9. Ces ponts sont estimés, savoir :

| | |
|--|----------------|
| Au devis pour la route de Valenciennes : | |
| Pont fixe sur le canal de Charleroy avec redressement | fr. 30,000 |
| Un pont sur la Senne à Lembeck. » | 30,000 |
| Un pont biais sur le canal de Condé. » | 18,000 |
| Un pont de 8 ^m sur le fossé de la ville de Bruxelles. . . » | 12,000 |
| Trois ponts sur la Haine, à 10,000 fr. chacun. . . » | 30,000 |
| Pour l'embranchement : | |
| Deux ponts de 12 ^m sur la Senne, à 25,000 fr. chacun. » | 50,000 |
| Un pont mobile sur le canal de Charleroy. » | 15,000 |
| | <u>185,000</u> |

N° 10. Les ponts et aqueducs de la section de Bruxelles à Anvers parmi lesquels on compte deux grands ponts de 30 à 61 mètres d'ouverture, savoir :

Le pont sur la Nèthe à Duffel, de 61 mètres d'ouverture, en 7 arches, avec partie mobile en fer de 8 mètres d'ouverture pour la navigation, ci. . fr. 156,780 43

Le pont de la Dyle à Malines, de 30 mètres d'ouverture, en 2 arches. » 58,382

215,162 43

Sept ponts de 5 à 13 mètres d'ouverture, savoir :

| | |
|---|-----------------|
| Pont tournant sur le canal de Louvain, de 8 mètres 20 d'ouverture. . . fr. | 51,994 75 |
| Pont sur la Senne à Laeken, de 12 mètres d'ouverture. » | 13,829 15 |
| Deux ponts à Sempst et Epeghem, chacun de 13 mètres d'ouverture, en 2 arches, ensemble. » | 25,210 44 |
| Un pont de 11 mètres d'ouverture sur le Vryvliet. » | 6,630 03 |
| Un pont de 6 mètres 50 d'ouverture, à Malines. » | 7,242 96 |
| Un pont de 5 mètres d'ouverture sur le canal d'Heerenthals. » | <u>3,799 33</u> |

108,706 66

Dix-huit pontceaux de 1 à 3 mètres 40 d'ouverture, savoir :

| | | | | |
|---|------------------------------|-----|-------|----|
| 1 | aqueduc de 3 40 d'ouverture. | fr. | 3,874 | 22 |
| 1 | id. 3 30 | id. | 1,556 | 17 |
| 1 | id. 2 50 | id. | 1,295 | 03 |
| 1 | id. 2 20 | id. | 1,168 | 11 |
| 1 | id. 2 00 | id. | 884 | 23 |
| 1 | id. 1 70 | id. | 973 | 78 |
| 2 | id. 1 50 | id. | 1,647 | 63 |
| 2 | id. 1 45 | id. | 1,384 | 88 |
| 2 | id. 1 20 | id. | 1,629 | 77 |
| 6 | id. 1 00 | id. | 3,559 | 32 |

17,973 14

Quatre-vingt-neuf aqueducs de 0-40 à 0-80 d'ouverture, savoir :

| | | | | |
|----|-------------------------------|-----|-------|----|
| 8 | aqueducs de 0 80 d'ouverture. | fr. | 3,408 | 90 |
| 15 | id. 0 60 | id. | 4,523 | 29 |
| 19 | id. 0 50 | id. | 4,026 | 52 |
| 47 | id. 0 40 | id. | 4,060 | 84 |

16,019 55

Ces ouvrages n'ont coûté ensemble que. fr. 357,861 78

Déduisant les grands ponts de la Nèthe et de la Dyle, 215,162 43

Reste pour tous autres travaux d'art de la route de Bruxelles à Anvers, sur 45 kilomètres de longueur, 142,699 35

Calculant, proportionnellement à la longueur de la section de Bruxelles à la frontière par Mons, d'environ 85 kilomètres, eu égard à l'importance des cours d'eau traversés, on trouve que le double de cette somme serait plus que suffisante. ci 285,398 70

| | | | |
|---|---------|---|----------------|
| Le devis de la société pour la route de Bruxelles à la frontière donne. | 464,000 | } | <u>619,800</u> |
| et pour l'embranchement de l'Allée-Verte, 155,800 | 155,800 | | |
| Différence à déduire, fr. <u><u>334,401 30</u></u> | | | |

N° 11. Au devis pour la route, 46 barrières mobiles, dont 21 avec loges de garde, sont comptées ensemble, fr. 190,000

Au devis pour l'embranchement 5 dito avec loges. » 30,000

Ensemble pour les 51 barrières. 220,000

Estimant la construction des 26 loges à 3,500 fr. l'une parmi l'autre, ci. fr. 91,000

Ajoutant pour 10 barrières de grands chemins d'après le coût de celles exécutées à 1,000 francs l'une, ci. fr. 10,000

Et pour les 41 barrières de chemins de
traverse à 100 fr. l'une, ci. fr. 4,100

Plus, pour l'embellissement des bar-
rières du boulevard et des abords de
Bruxelles. ci 14,900

Ensemble, 120,000

Différence à déduire, fr. 100,000

N° 12. *Sous-détail du mètre courant de rail-way à simple voie.*

Les rails étant, comme au chemin de l'État, supportés par des traverses
distantes d'un yard (ou 0 m. 914), leur longueur ordinaire par 5 portées
égale 4 m. 57; pour cette longueur, la dépense se compose comme suit :

Pour les deux barres.

| | | |
|--|-----|-------|
| 9. 14 mètres courants à 20 kilog. par portée ou 200 kilog. à 450 fr. le tonneau | fr. | 90 |
| 2 coussinets d'abouts de 9 ¹ / ₄ kilog. et 8 intermé- diaires de 7 ¹ / ₄ kilog. Ensemble 80 kilog. à 320 fr. le tonneau. | | 25 60 |
| 12 chevilles et 20 clavettes. Ensemble 9 kilog. à 700 francs, le tonneau | | 6 30 |
| 5 traverses en bois blanc de 2 m. 70 de longueur, ²² / ₁₆ d'équarrissage, à fr. 3-75 | | 18 75 |

Massif de fondation et engravellement.

| | |
|--|-------|
| Première couche gravier et pierraille, 4-60 m. ³ à fr. 6-20. | 28 50 |
| Deuxième couche 2-30 m. ³ à fr. 4-00. | 9 20 |

37 70

| | |
|---|------|
| Formation des banquettes et rigoles, main-d'œu- vre et fourniture. | 3 75 |
| Pose du rail-way. | 5 35 |

Ensemble par longueur de barre de 5 portées, fr. 187 45

Soit par mètre courant de simple voie. 41

N° 13. La société porte à ses devis :

| | |
|--|---------------|
| Pour la route vers Valenciennes, long. 82,535 m. | fr. 7,015,475 |
| Pour l'embranchement de l'Allée-Verte, 3,500 " | " 297,500 |

Ensemble pour 86,035 mètres. 7,312,975

D'après le sous-détail donné au n° 12, cette lon-
gueur à double voie, à fr. 82 au lieu de 85, ne
revient qu'à. ci 7,054,870

D'où réduction sur le rail-way de fr. 258,105

N° 14 D'après l'état des recettes du chemin de fer de Bruxelles à Anvers, effectuées du 1^{er} mai au 15 août de cette année, le nombre total des voyageurs s'est élevé à 369,452, qui ont produit une somme de fr. 376,240-05.

Sur ce nombre de 369,452 voyageurs, 122,433 ont parcouru la route entière et les autres 247,025 voyageurs seulement la moitié de cette distance; ce qui revient, en réduite,

$$\text{à } 122,433 + \frac{247,025}{2} = 245,945 \text{ parcourant la distance entière de 45 kilomètres.}$$

$$\text{Donc } \frac{376,240 \text{ fr.}}{245,945 \text{ voy.}} = \text{fr. } 1 \text{ 53 en moyenne par place;}$$

$$\text{Et } \frac{\text{fr. } 1 \text{ 53}}{45 \text{ kilom.}} = 0 \text{ 034, soit fr. } 0 \text{ 03 } 1\frac{1}{2} \text{ par voyageur et par kilomètre.}$$

N° 15. Les dépenses d'entretien et de réparation de la section de Malines à Bruxelles, y compris les frais d'administration, surveillance, police et cantonniers, s'étant élevées pendant la première année d'exercice à fr. 47,683, pour 22 kilomètres, ou fr. 2,170 par kilomètre, on estime que la dépense annuelle maximum sur les embranchements du Hainaut et des Flandres, pour le mouvement commercial prévu, ne dépassera pas, par kilomètre, la somme de 2,500 francs.

Partant, les dépenses de cette espèce pour l'embranchement de Bruxelles jusqu'à St.-Ghislain, de 73 kilom. de longueur, coûteraient. fr. 182,500

Et pour la route de Gand à Courtray et Tournay et jusqu'à la frontière, aussi de 73 kilom. de longueur, 182,500

N° 16. Les dépenses pour l'exploitation des transports comprenant l'entretien et la réparation des voitures et locomotives; le combustible, graisse, etc.; traitement des machinistes; direction et surveillance du matériel, y compris les frais d'administration des recettes, contrôle, receveurs, gardes-convois, etc., se sont élevées pour la section de Bruxelles à Malines, pendant l'année 1835-1836, à fr. 140,000

Ajoutant, pour intérêts à 5 p. c. du capital de premier établissement du matériel, bâtiments et ateliers des stations, ci. 20,000

Dépense totale, fr. 160,000

Le nombre total des voyageurs transportés pendant la même année sur cette section s'est élevé à 563,210, dont : 504,862 personnes ont parcouru la distance entière, et 58,348 seulement la moitié de la distance, ce qui équivaut à 534,036 voyageurs parcourant la distance entière ou 22 kilomètres.

Il en résulte qu'en divisant le montant de la dépense (fr. 160,000) par la longueur du chemin et le nombre moyen de voyageurs qui l'ont parcouru

en entier, on trouve, pour coût du fret par personne et par kilomètre, fr. 0,0135.

N° 17. Le nombre de voyages effectués sur la section de Malines à Bruxelles, du 7 mai 1835 au 30 avril 1836, a été de 3,690 ou 1,845 voyages dans chaque direction.

Le nombre total de personnes transportées étant de 563,210, chaque convoi n'a donc porté moyennement que 152 personnes, ou, avec les bagages, un poids de 15 tonnes environ.

Or, ainsi que l'expérience des jours d'affluence le démontre, nos locomotives sont capables de remorquer chacune, sans ralentir leur vitesse ordinaire de 41 kilomètres à l'heure, 5 à 600 personnes ou 30 à 40 tonnes, au lieu de 15, poids moyen du transport utile actuel.

Il s'en suit qu'on aurait pu ajouter, terme moyen, à chaque convoi 15 à 20 tonnes de marchandises; ce qui aurait fait, par année de 300 jours seulement, à 10 voyages par jour, un tonnage total de 40 à 50,000 tonnes opéré sans augmentation sensible de la dépense obligée pour le transport des voyageurs.

N° 18. *Calcul du fret sur l'embranchement du Hainaut.*

| | | |
|--|-------------|----------------|
| 270,000 voyageurs parcourant 63 kilomètres à fr. 0 0,135 par kilomètre. . . . | fr. 229,500 | |
| 230,000 voyageurs parcourant 10 kilomètres à fr. 0 0,135 par kilomètre. . . . | » 31,050 | |
| | | <u>260,550</u> |
| 20,000 tonn. march. parcourant 73 kilom. à fr. 0,035 par kilomètre. . . . | » 51,200 | |
| 50,000 tonnes houille 50 kilomètres à fr. 0,035 par kilomètre. . . . | » 87,500 | |
| 40,000 tonnes houille 15 kilomètres à fr. 0,035 par kilomètre. . . . | » 21,200 | |
| 10,000 tonnes houille 20 kilomètres à fr. 0,035 par kilomètre. . . . | » 7,000 | |
| 10,000 tonnes houille 67 kilomètres à fr. 0,035 par kilomètre. . . . | » 23,500 | |
| | | <u>190,400</u> |
| Dépense totale. . . . | fr. 450,950 | |

N° 19. *Calcul du fret sur l'embranchement des Flandres.*

| | | |
|---|-------------|----------------|
| 350,000 voyageurs parcourant 41 kilom. à fr. 00,135 par kilom. . . . | fr. 196,000 | |
| 350,000 voyageurs parcourant 20 kilom. à fr. 00,135 par kilom. . . . | » 94,500 | |
| | | <u>290,500</u> |

| | | |
|---|---------------|--------------------|
| 30,000 tonneaux marchandises 50 kilom. à fr. 0,35 par kilom. » | 52,500 | |
| 30,000 tonneaux houille 30 kilomètres à fr. 0,035 par kilom. » | <u>31,500</u> | |
| | | 84,000 |
| Dépense totale. | | fr. <u>374,500</u> |

N° 20. *Calcul du revenu net sur l'embranchement du Hainaut*

| | | |
|--|---|----------------------|
| Le capital d'établissement de la route de Bruxelles jusqu'à Saint-Ghislain, étant de 9,450,000 fr., les intérêts annuels à 5 p. c. s'élèvent à la somme de. | | 472,500 |
| Ajoutant : 1° pour dépenses annuelles d'en- tretien du chemin proprement dit. fr. 182,500 | } | fr. 633,450 |
| 2° pour frais d'exploitation des trans- ports. » 450,950 | | |
| Total à couvrir. | | fr. <u>1,105,950</u> |
| Le produit brut des recettes présumées s'é- levant à. | | » <u>1,179,150</u> |
| Bénéfice, répondant à $\frac{3}{4}$ p. c. en sus des intérêts du capital d'établissement. | | fr. 73,200 |

N° 21. *Calcul du revenu net sur la route des Flandres.*

| | | |
|--|---|--------------------|
| Le capital d'établissement de la route de Gand à la frontière vers Lille, y compris la sec- tion de Tournay, étant de 6,750,000 fr., les intérêts annuels à 5 p. c. s'élèvent à la somme de | | fr. 337,500 |
| Ajoutant : 1° pour dépenses annuelles d'en- tretien du chemin proprement dit. fr. 182,500 | } | 557,000 |
| 2° pour frais d'exploitation des transports. » 374,500 | | |
| Total à couvrir. | | fr. <u>894,500</u> |
| Le produit brut des recettes présumées s'élève à. | | » <u>1,013,000</u> |
| Bénéfice, répondant à $1\frac{3}{4}$ p. c. en sus des intérêts du capital d'établissement. | | fr. <u>118,500</u> |

RAPPORT

SUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER DE GAND VERS LILLE,

AVEC EMBRANCHEMENT SUR TOURNAY



MONSIEUR LE MINISTRE ,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le résultat des études faites en conformité des instructions de votre département , sur les avantages qui résulteraient pour le pays , de l'exécution , aux frais de l'État , d'une route en fer de Gand à la frontière de France.

Considérations générales.

Déjà avant la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834, lorsque les avantages attachés à ce nouveau moyen de transport étaient encore généralement contestés , alors que la branche d'Ostende paraissait devoir s'exécuter plutôt sous un point de vue politique que commercial et même être onéreuse à l'État , nous faisons remarquer dans notre mémoire de novembre 1833 , l'utilité d'ouvrir une route de Gand à Lille , nous disions « que l'établissement d'un chemin de fer de Malines à Ostende acquerrait une nouvelle importance par suite des opérations commencées par le gouvernement français pour établir une route de Paris à Calais qui entraînerait nécessairement la construction d'une jonction simultanée de Gand sur Lille , ville du premier ordre , chef-lieu du département le plus peuplé de la France , (un million d'habitants) , etc. , et qu'ainsi les revenus de l'embranchement de Malines par Gand à la frontière de France , augmenteraient de tout l'apport des relations des quatre principales villes de la Belgique avec Paris et la Flandre française. »

Importance commerciale de la ville de Gand.

Nous faisons observer encore « que Gand , seconde ville de la Belgique , sous le rapport de la population , était la première peut-être par le nom-

- » bre et l'importance de ses manufactures ; cité qu'on regarde à juste titre
- » comme le Manchester de la Belgique ; située au confluent de l'Escaut et de
- » la Lys, entrepôt naturel des échanges pour les produits du Hainaut et de
- » la Flandre française avec la Hollande ; dont les relations journalières
- » avec Bruxelles et Anvers sont si actives, et qu'un moyen plus expéditif
- » multiplierait encore, à l'avantage respectif de ces trois villes et de tout
- » le pays. »

Importance commerciale des villes de Lille et de Roubaix.

A l'importance commerciale et industrielle des villes de Gand et de Tournay, comme motivant l'exécution de l'embranchement des Flandres, nous ferons également remarquer toutes les ressources, que le département du Nord et les villes de Lille et de Roubaix en particulier, offrent à l'établissement de la route que nous proposons ; à cet effet, il nous suffira de citer les paroles de la Chambre de commerce de Lille, dans sa séance du 4 décembre 1835 ; elle disait : « Si l'on établit un parallèle entre le départe-

- » ment du Nord et les autres départements de la France, sous le rapport
- » de leur richesse de toute nature, l'on reste convaincu, qu'après celui de
- » la Seine, il n'en est aucun qui puisse lui être comparé sans défaveur ; les
- » chiffres suivants suffiront pour établir cette conviction.

- » Pour une superficie de 559,000 hectares, le département du Nord
- » présente une population de 997,000 habitants. En 1834, le produit de
- » ses contributions indirectes s'est élevé à 7,763,000 fr. ; celui des patentes
- » à 900,000 fr. pour 36,000 patentés.

- » Sous le rapport de son importance industrielle, il suffit de citer ses
- » 189 filatures de coton, ses 426 établissements destinés au tissage, ses
- » 132 fabriques de sucre indigène, etc.

- » Il est facile de juger de la marche progressive du développement de nos
- » industries, en jetant les yeux sur le tableau ci-dessous, qui donne le
- » nombre des machines à vapeur, dont l'établissement dans ce département
- » a été autorisé par l'administration, à partir du 1^{er} janvier 1829, jusqu'au
- » 1^{er} décembre 1835.

| Années. | Nombre de machines. |
|--------------------------------|---------------------|
| 1829. | 2 |
| 1830. | 7 |
| 1831. | 8 |
| 1832. | 30 |
| 1833. | 50 |
| 1834. | 54 |
| 1835. (les onze premiers mois) | <u>93</u> |

Total pour les 7 années 244 machines.

» Le nombre des machines actuellement en activité dans le département ,
 » est de 329 d'une force totale de 4,606 chevaux. Lille et ses environs en
 » comptent 168, force 2,352 chevaux.

» Cette ville , qui , avec ses faubourgs , présente une population de plus
 » de 100,000 âmes , a donné naissance , par ses diverses industries , à un
 » mouvement commercial dont il est difficile de calculer l'importance.

» D'après un aperçu fait en avril 1834 , lors de l'exposition des produits de
 » l'industrie , le produit des filatures de coton de Lille , Roubaix et Tour-
 » coing , s'élève annuellement à une valeur de 19,162,000 francs. La fa-
 » brication d'huile , tant par des machines à vapeur que par des moulins
 » à vent , livre au commerce , pour l'arrondissement de Lille seulement ,
 » 196,800 tonnes par an. Enfin Lille , par son important commerce de
 » denrées coloniales , sa fabrication de fil de lin et son commerce de toiles
 » et sarraux , est en rapports suivis avec tous les principaux centres com-
 » merciaux. »

Inutilité de rechercher la possibilité d'exécution sous le rapport financiers.

D'après ce qui précède , nous croyons complètement inutile , monsieur le
 Ministre , de chercher à prouver la convenance qu'il y a de diriger de Gand
 sur Lille , l'une des branches du chemin de fer , destinées à compléter le
 système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 , en présence de la facilité d'exé-
 cution qu'offre le terrain qui sépare ces populeuses cités , dont la richesse et
 l'importance manufacturière assurent à un rail-way tous les éléments de vie
 et de succès désirables.

Choix du tracé.

Deux directions à la fois faciles et peu coûteuses d'exécution se présentent :
 l'une par le bassin de l'Escaut , l'autre par celui de la Lys.

Le développement du parcours étant sensiblement le même par les deux
 lignes et les dépenses d'établissement à peu près égales de part et d'autre ,
 le choix du tracé ne peut toutefois être douteux , le bassin de la Lys offrant
 des avantages beaucoup plus considérables sous tous les rapports :

A l'égard de la population et de l'industrie des Flandres , la situation de
 cette rivière étant plus centrale que celle de l'Escaut , le tracé le long de la
 Lys présente seul la possibilité d'établir de courts embranchements très pro-
 ductifs sur Thielt , Roulers , Menin et principalement sur Ypres , qui , au
 moyen de son canal , joindrait Nieuport avec Tournay et Courtrai.

C'est encore par le bassin de la Lys qu'il faut se *diriger* , parce que
 Courtrai présente une population de près de 20,000 âmes , tandis que celle
 d'Audenarde n'atteint pas le chiffre de 6,000 , et qu'en général , la popula-

tion le long de ce tracé, est plus considérable qu'en suivant la rive de l'Escaut.

La France étant naturellement portée à conduire son chemin de fer vers notre frontière, de manière à desservir les intérêts des villes industrielles de Roubaix et de Tourcoing, on ne saurait mieux établir la direction du tracé sur Lille, à partir de Courtray, qu'en marchant sur Mouscron pour atteindre la frontière française.

Nécessité d'un embranchement sur Tournay.

Pour rendre la route de Gand à la frontière de France aussi productive qu'utile, et pour ne laisser aucun doute sur la faculté de pouvoir amortir dans un court espace de temps, les capitaux nécessaires à son établissement, il est indispensable d'y attirer par un embranchement sur Tournay, les productions minérales de la province du Hainaut, les provenances de l'Escaut supérieur et aussi les apports de cette ville manufacturière d'une population de près de 30,000 âmes, dont le commerce avec Lille, Roubaix et la frontière est d'une grande importance.

Cet embranchement réunissant ainsi l'Escaut à la Lys, près de la frontière, communication si vivement désirée depuis nombre d'années, les bassins de ces deux rivières s'approvisionneront maintenant, avec une égale facilité, des houilles, pierres, chaux, fers, etc., dont la presque totalité de ces produits sont astreints aujourd'hui à descendre l'Escaut jusqu'à Gand, pour remonter ensuite à grand frais le cours sinueux de la Lys, avantage immense que l'on n'aurait point obtenu sans une grande augmentation de dépenses, si le tracé de la route principale eût été assis dans le bassin de l'Escaut.

Le point d'origine de cette branche à Mouscron, permet de desservir à la fois les relations entre Tournay, Lille, Courtray et Gand et promet ainsi un mouvement considérable de voyageurs.

Enfin, son adoption peut seule permettre d'exécuter la route principale jusqu'à Mouscron, dès le principe, sans exposer l'État à une chance désavantageuse, tandis que la prudence exigerait au contraire de s'arrêter à Courtray jusqu'à ce que la France mit elle-même à exécution la partie de Lille à Roubaix et à la frontière, si la branche vers Tournay n'était point décrétée.

Description du tracé.

Ayant ainsi déterminé la direction générale à suivre pour cette communication, nous allons décrire maintenant le tracé dans ses principaux détails.

Le point de départ à Gand a déjà fait l'objet d'une étude spéciale pour les abords de la station de cette ville.

Nous exposons à l'appui de nos propositions, que l'enclos dit *la Prairie*

des Moines est l'emplacement qui satisfait le mieux, sous tous les rapports, au service des voyageurs et des marchandises.

Placée dans le grand coude que forme l'Escaut supérieur avec le bas Escaut, la station sera d'un accès facile pour les importations considérables qui ont lieu par cette rivière, artère principale de cette populeuse cité. Cet emplacement offre aussi l'avantage de pouvoir être relié facilement par un embranchement de peu d'étendue au canal de Terneusen, communication sur laquelle se rétablira nécessairement, entre le Hainaut et la Hollande, un mouvement commercial d'autant plus désirable pour la Belgique, que ce canal doit servir en même temps de moyen d'écoulement pour les eaux de la Flandre.

Cette station est également le plus rapprochée possible du centre de la ville; elle aboutirait à la rue dite *de Brabant*, qui la mettrait directement en communication avec le quartier le plus commerçant et le plus fréquenté, sans être astreint au passage d'aucun pont mobile.

Nos études nous avaient amenés d'abord à porter le point d'arrivage à proximité de l'entrepôt actuel, dans les prairies *de la Bylocke*; mais cet emplacement offrait l'inconvénient majeur d'être séparé de la ville par le canal *de la Coupure* qu'il faudrait traverser sur des ponts tournants dont le service entraverait souvent le passage des nombreux voyageurs du chemin de fer et paralyserait ainsi en partie son action.

Sous le rapport de la défense militaire, des considérations stratégiques, comme nous l'avons dit dans notre mémoire de 1833, commandent impérieusement de profiter de la direction favorable des canaux et cours d'eau existant entre Ostende et Malines, et, en conséquence, le choix du tracé entre Malines et Gand doit être limité aux localités de la rive droite de l'Escaut, et au-delà, à celles du midi du canal de Gand à Ostende, considérations qui viennent encore militer en faveur de l'emplacement de la station de Gand que nous proposons, et qui a reçu l'assentiment de la régence et de la chambre de commerce de cette ville.

Le point de départ ainsi déterminé, la route traversera l'Escaut au sud de la citadelle, sur un pont destiné à recevoir en même temps le chemin de fer de Malines à Ostende, et se dirigera ensuite sur Peteghem, Haerlebeke et Courtray, que l'on touchera au sud, en laissant constamment la grande route pavée de Gand à Courtray au nord; de cette dernière ville le tracé contourne les mouvements de terrain prononcés, en se dirigeant sur Marcke, Aelbeke, et passe au sud de Mouscron, où viendra s'embrancher le chemin de fer de Tournay.

De Mouscron, le tracé, en décrivant une courbe sur Herseaux, atteindrait Estampuis pour se diriger ensuite par un alignement droit sur l'angle de la chaussée de Courtray, au grand coude que forme l'Escaut au-delà de Ramegnies, où enfin il traverse cette chaussée pour la longer ensuite jusqu'à l'entrée de Tournay, à la porte *des Sept-Fontaines*.

Ce point d'arrivée aboutissant ainsi aux quais de l'Escaut, offre l'emplacement le plus favorable pour le débarquement et le chargement sur le chemin de fer, des houilles et autres provenances du Hainaut.

Évaluation des dépenses.

Après avoir ainsi déterminé dans son ensemble la direction de cette route, nous allons passer à l'évaluation des dépenses.

Nous croyons inutile d'en appuyer le devis par des sous-détails minutieux, les données dont nous nous servons reposant sur l'expérience du coût des sections déjà livrées aujourd'hui à la circulation, et que chacun peut retrouver aisément dans le compte rendu aux chambres le 1^{er} mars dernier.

Acquisition de terrains et indemnités pour deux voies.

Les terrains à acquérir pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et emprunts de terrassements, les redressements de cours d'eau et chemins, sont estimés à 175 hectares dont 145 de terre labourable, 18 de prairies, 10 de jardins et vergers, et 2 de bois taillis;

L'évaluation de ces terrains, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, récoltes, etc., s'élevaient à fr. 1,060,000

Et les frais d'acquisition, expertise, levée de plans terri-
ers, enregistrement, actes et transcriptions, frais de
procédure, etc., à » 90,000

Total. » 1,150,000

Terrassements pour deux voies

Les travaux de terrassements pour établissement de la route et de ses dépendances, le redressement des chemins et des cours d'eau, abords des ponts, etc., sont estimés pour les 980,000^m³, tant à transporter en remblai qu'à déposer sur berge, ou à emprunter au-delà des francs bords, à la somme de » 685,000

Ouvrages d'art pour deux voies.

Les ouvrages d'art consistant en un pont fixe sur l'Escaut à Gand et 2 ponts sur les fossés de la ville, 4 viaducs, 28 pontceaux de 1 à 4 mètres d'ouverture, 110 aqueducs de 0,60, à 0,80^c d'ouverture; 40 traverses de chemins communaux; ouvrages aux abords de Gand, Courtray et Tournay, sont estimés ensemble à la somme de. » 360,000

A REPORTER, FR. 2,195,000

Rail-way. — Exécution à simple voie.

L'estimation de la voie à rouages, sur une longueur de 95,000^m, dont 77,000^m pour la voie principale et 18,000^m en double voie pour croisement de convois, gares d'évitement pour les stations, s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose du gravier, billes, coussinets, ornieres, chevilles et clavettes, etc., au montant de » 3,863,000

Dépendances.

Les constructions et dépendances de la route, savoir : un atelier pour les réparations, 3 remises pour les locomotives, 3 idem pour les diligences, 4 fours à coak avec hangars et accessoires ; 8 bureaux de recette et de surveillants, 45 loges de garde, 90 barrières ; clôtures aux abords des stations et bornes kilométriques. 432,000

La durée de l'exécution étant d'environ 2 années, les frais d'administration, direction, conduite et surveillance des travaux sont estimés, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de » 130,000

Montant des travaux. fr. 6,620,000

Intérêt des capitaux pendant l'exécution. » 380,000

Total pour l'établissement de la route. . . fr. 7,000,000

Moyens de transports.

Pour compléter les devis des dépenses nécessaires à la mise en action de cette route, il reste à détailler celles du matériel à employer au transport des voyageurs et des marchandises, basées sur le mouvement commercial présumé, renseigné dans la suite de ce rapport ; savoir :

10 locomotives pour le service des voyageurs, et 4 pour le transport des marchandises, estimées, y compris *tenders*, pièces de rechange et accessoires, à la somme de fr. 610,000

20 diligences, 50 chars-à-bancs et 80 waggons pour le service des voyageurs, estimés ensemble à la somme de » 510,000

12 fourgons couverts, 20 waggons spéciaux et 110 waggons ordinaires, évalués à. » 345,000

6 grandes plates-formes pour les locomotives, 6 moyennes pour les diligences, 10 petites pour les waggons,

A REPORTER, FR. 1,465,000

| | | |
|--|-------------|-----------|
| | REPORT, FR. | 1,465,000 |
| 3 ponts à peser, 10 grues hydrauliques, 10 réservoirs d'alimentation, et 10 pompes avec accessoires, s'élevant à » | | 95,000 |
| Montant du matériel. | fr. | 1,560,000 |
| Intérêt de ce capital pendant l'exécution. » | | 40,000 |
| Total pour le matériel. | fr. | 1,600,000 |

D'après l'expérience de ce qui se passe sous nos yeux, le nombre des voyageurs transportés par les messageries ordinaires s'accroît avec un tarif à bas prix, dans une proportion qu'il serait difficile d'assigner encore aujourd'hui; nous croyons toutefois rester en-dessous de la réalité en prenant pour base des revenus les évaluations suivantes :

Tableau de la circulation présumée des voyageurs et du produit des péages, à raison de 3 $\frac{1}{2}$ centimes, prix moyen des places par personne et par kilomètre (1).

| MOUVEMENT PRÉSUMÉ. | DISTANCE du PARCOURS. | PÉAGE par distance, transport compris. | PRODUIT. | |
|--|-----------------------|--|----------|-----------|
| Entre Gand et Mouscron (en destination pour la France, Lille, Roubaix, etc.). . . | 250,000 | 55 | 1 92 | 480,000 |
| Entre Gand et Tournay. | 250,000 | 74 | 2 59 | 647,500 |
| Entre Gand et Courtray (en destination pour Warcoing, Escanaffle, Inglemunter, etc.). | 100,000 | 43 | 1 50 | 150,000 |
| Entre Gand et Haerlebeke. | 5,000 | 38 | 1 33 | 6,650 |
| Entre Gand et Deynze (en destination pour Thielt, Roulers, etc.). | 30,000 | 15 | » 52 | 15,600 |
| Entre Tournay et Mouscron (en destination pour la France, Lille et Roubaix; et sur Menin, Ypres, Nieuport, etc.). . . | 150,000 | 19 | » 66 | 99,000 |
| Entre Tournay et Courtray (en destination sur Roulers, etc.). | 80,000 | 32 | 1 12 | 89,600 |
| Parcours des distances intermédiaires : Deynze et Vive-St-Éloi, Vive-St-Éloi et Haerlebeke, Haerlebeke et Courtray, Courtray et Mouscron, etc. | 50,000 | 10 | » 35 | 17,500 |
| Produit des recettes sur les voyageurs. | | | | 1,505,850 |

(1) Entre Bruxelles et Anvers les 6/10 environ, du nombre des voyageurs, paient fr. 1-20 et 2 francs, et 1/10 3 fr. et 3 fr. 50 pour un parcours de 44 kilomètres.

En estimant le produit brut du transport des voyageurs à la somme de 1,500,000 fr. par année commune, nous croyons rester en-dessous de la réalité; en effet, les villes de Lille, de Roubaix et de Tourcoing, ont de grandes relations avec les Flandres, elles égalent au moins en importance celles du port d'Anvers sous le rapport du commerce intérieur; les villes de Gand, de Tournay et de Courtray, comparées à Bruxelles, Malines et Vilvorde, n'offrent pas une population de beaucoup inférieure à celles-ci, en même temps qu'elles sont *tout aussi* commerçantes et plus industrielles.

La population du pays traversé est généralement plus dense qu'entre Bruxelles et Anvers : si donc l'on considère que le chemin de fer entre ces deux dernières villes produit un million de recette pour 44 kilomètres de distance, on reste convaincu que notre estimation portée à un million et demi de francs, pour un parcours de 74 kilomètres, entre Gand et Tournay, est un chiffre *minimum*, surtout en présence de l'exécution prochaine de la route de Paris à Lille.

Quant au transport des marchandises, il est hors de doute que le chemin de fer liant l'Escaut à la Lys recevra la majeure partie des houilles et autres provenances du Hainaut sur presque toute son étendue, notamment en temps d'interruption de la navigation des rivières et des canaux; nous pensons donc rester encore à cet égard sous le chiffre de la réalité dans le tableau qui va suivre.

Tableau du produit présumé des péages sur les marchandises.

| TONNAGE PRÉSUMÉ. | PÉAGE PAR DISTANCE, transport compris. | PRODUIT. | |
|---|---|----------|---------|
| 1 ^o Marchandises pondéreuses, houille, chaux, pierres à bâtir, fer, bois, etc., entre Gand, Courtray et Tournay, parcourant une distance moyenne de 50 kilomètres, à 0-07 c. par tonne et par kilomètre (1). | 40,000 | 3 50 | 140,000 |
| 2 ^o Marchandises coloniales et manufacturées, sels, grains, café, toiles, draps, etc., parcourant la distance de 60 kilomètres, à 0-10 c. par tonne et par kilomètre (1). | 20,000 | 6 00 | 120,000 |
| 3 ^o Marchandises précieuses ou susceptibles de s'avarier dites de diligences, pour 60 kilomètres, à 0-03 c. par 100 kilogrammes et par kilomètre (1). | 3,000 | 18 00 | 54,000 |
| 4 ^o Service des postes et numéraire. | | | 50,000 |
| Produit des recettes sur les marchandises. | | | 364,000 |

(1) En déterminant le chiffre du péage, on a eu égard aux différents moyens de transport qu'exigent les diverses espèces de marchandises d'après leur poids, leur volume et leur valeur. On a en conséquence fixé à 7 centimes par tonneau et par kilomètre, transport compris, le péage

Résumant, on trouve pour le produit brut des recettes de la route, savoir :

| | | |
|------------------------------------|-----|------------------|
| Sur les voyageurs. | fr. | 1,505,850 |
| Sur les marchandises. | » | 364,000 |
| Montant brut des produits. | fr. | <u>1,869,850</u> |

Les dépenses annuelles du chemin de fer et de ses dépendances, pour effectuer le transport des voyageurs et des marchandises, reposent sur les données des deux années d'expérience de l'exploitation de la route de Bruxelles à Anvers, savoir : l'entretien des terrassements, des ouvrages d'art du rail-way ; le renouvellement des fers et des bois de la voie à rouages, les réparations des bâtiments, le salaire des gardes-police et l'administration pour la conduite des ouvrages, sont évalués ensemble à la somme de. fr. 220,000

Les dépenses annuelles d'exploitation reposant sur les mêmes bases d'expérience donnent : pour les réparations, y compris le renouvellement successif des locomotives, des voitures pour les voyageurs, des waggons pour les marchandises, des plates-formes tournantes, ponts à peser, grues hydrauliques et accessoires, aiguilles d'évitement, etc., une somme de. fr. 295,000

Pour les fournitures de combustible, graisse, huile, éclairage, nettoyage, etc., nécessaires au transport des voyageurs et des marchandises, ci. » 220,000

Pour le salaire des machinistes, conduite et surveillance du matériel. » 70,000

580,000

Les frais annuels de perception se composent du personnel pour les recettes, des gardes convois, police des stations, messagers de service, papier et impressions, chauffage et éclairage, mobilier des bureaux, etc., estimés ensemble à la somme de. fr. 140,000

Montant des dépenses annuelles . . . » 940,000

Le capital à réaliser pour l'établissement de la route et le matériel nécessaire à son exploitation, a été évalué à la somme de 8,600,000 francs.

sur les matières pondéreuses et de première nécessité ; à 10 centimes celui des denrées coloniales ou des produits manufacturés, qui doivent être également favorisés ; et à 3 centimes par 100 kilogrammes les petits paquets dits de diligences, objets précieux, etc., susceptibles de s'avarier.

En supposant qu'un emprunt soit affecté à la réalisation de cette somme, portant intérêt à 4 1/2 p. % et qu'il soit négocié au taux de 90, le capital nominal à émettre, s'élèverait, tous frais compris, à fr. 9,600,000

| | | |
|---|-----|------------------|
| Déduisant du produit brut des recettes, ci. | fr. | 1,869,850 |
| 1° Le montant des dépenses annuelles. | fr. | 940,000 |
| 2° Les intérêts du capital nominal plus | | |
| 1 % d'amortissement, ci. | | 528,000 |
| | fr. | <u>1,468,000</u> |
| Bénéfice net. | » | <u>401,850</u> |

Un semblable résultat, Monsieur le Ministre, obtenu au moyen d'un tarif aussi minime que celui proposé, appliqué à un mouvement commercial restreint aux seules relations intérieures de la Belgique, ne doit laisser aucune crainte, aucun doute, sur la possibilité financière du projet.

Quant à l'obligation de l'exécution par l'État, comme nous avons eu l'honneur de l'exposer à M^r votre prédécesseur, dans notre rapport du 10 septembre dernier, n° 1503, elle nous semble évidente, elle ouvrira une nouvelle source de revenus pour le trésor; seule, elle peut assurer à la fois, à l'État, pour l'armée et pour le service des postes, au public, et surtout au commerce et à l'industrie de cette fertile contrée, les avantages d'un transport rapide et économique.

Enfin, cette nouvelle entreprise effectuée par les soins du gouvernement répandra encore dans la classe ouvrière, sans gréver d'aucun impôt le contribuable, plus de 8 millions de francs dans le cours de 2 années, en même temps qu'elle concourra puissamment au progrès de l'industrie, du commerce et de la civilisation.

Bruxelles, le 1^{er} mai 1837.

Les Ingénieurs en chef Directeurs,

SIMONS, DE RIDDER.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT,

D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION,

DU 1^{er} MAI 1834, JOUR DU COMMENCEMENT DES TRAVAUX,

JUSQU'AU MOIS DE JANVIER 1837.

RAPPORT

PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

LE 1^{er} MARS 1837,

SUIVI DU TABLEAU DES DEMANDES EN CONCESSION AU 1^{er} JANVIER 1837.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DES CHAMBRES.

MESSIEURS,

Après une discussion dont le pays a gardé le souvenir, vous avez, sur la proposition du Roi, décidé qu'il sera établi, aux frais de l'État, un système de grandes communications par des chemins de fer (1).

Vous n'avez pas voulu que ces grandes communications pussent tomber dans le domaine des concessions privées; vous les avez rattachées à l'existence même de la Belgique.

Cette idée était audacieuse peut-être, mais il n'y a pas de grande idée sans audace.

Les chemins de fer qui constituent ce nouveau système de communications, ont pour point central Malines et se dirigent, à l'Est, vers la frontière de Prusse, par Louvain, Liège et Verviers; au Nord, sur Anvers; à l'Ouest, sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges; au Midi sur Bruxelles, et de Bruxelles vers la frontière de France, par le Hainaut.

Les travaux ont été commencés immédiatement après la promulgation de la loi.

Trois sections ont été livrées à la circulation :

Le 5 mai 1835, celle de Malines à Bruxelles, d'un développement de 20,350 mètres;

Le 3 mai 1836, celle de Malines à Anvers, d'un développement de 23,680 mètres;

Et le 2 janvier 1837, celle de Malines à Termonde, d'un développement de 26,750 mètres.

Ces sections présentent réunies 70,780 mètres; c'est à dire plus de 14 lieues de 5,000 mètres.

L'exploitation offre donc trois périodes : durant la première, de *douze mois*, une seule section a été exploitée; durant la seconde, de *huit mois*, deux l'ont été; enfin, durant la troisième, commencée le 2 janvier, trois le seront.

Sur chacune de ces sections le transport des voyageurs est seul organisé.

(1) Loi du 1^{er} mai 1834.

Six sections, dont plusieurs, nous l'espérons, pourront être ouvertes avant la fin de 1837, sont en exécution.

Ce sont les sections :

| | Mètres. |
|---------------------------------|---------|
| De Louvain à Tirlemont. | 18,900 |
| De Tirlemont à Waremme. | 23,260 |
| De Malines à Louvain. | 25,700 |
| De Termonde à Gand. | 28,340 |
| De Waremme à Ans. | 19,670 |
| De Gand à Bruges. | 40,460 |

Les études de trois sections sont achevées et les opérations préparatoires terminées, au point de permettre la prochaine mise en adjudication des travaux. Ce sont les sections de Bruxelles à Tubise, d'Ans à la Meuse et de Liège à Verviers.

Les opérations préparatoires se poursuivent sur deux autres sections : celles de Bruges à Ostende et de Verviers à la frontière de Prusse.

Il est des obstacles qui sont inhérents à l'exécution matérielle ; ceux-là l'art doit les vaincre.

Il en est d'autres, qui sont inhérents au choix des tracés, au choix des stations et aux acquisitions des terrains ; obstacles antérieurs à toute exécution matérielle et qui entraînent souvent de notables retards.

Quant au choix des tracés, la question la plus grave qui ait arrêté jusqu'à présent l'Administration, est celle que soulève la direction de l'embranchement du Hainaut : deux directions sont proposées pour atteindre Mons ; l'une partant de Bruxelles à la gauche ; l'autre à la droite du canal de Charleroy ; l'une par Ronquières, les Écaussines et les charbonnages du Centre ; l'autre par Soignies et Castiau.

Quant au choix des stations, le Gouvernement pense que le chemin de fer doit se tenir en dehors du système d'imposition et de police municipale, dût ce principe momentanément contrarier certains intérêts locaux.

Quant aux acquisitions des terrains, nous pouvons, en général, nous féliciter des facilités que nous avons rencontrées ; une section entière, celle de Tirlemont à Waremme, a été mise à exécution sans intervention judiciaire ; malheureusement, au-delà de Liège, la concession de la route de la Vesdre prépare peut-être les plus sérieuses difficultés à l'Administration.

Les six sections en exécution et les cinq sections à l'étude forment, avec les trois sections ouvertes, l'objet de la loi du 1^{er} mai 1834.

Un premier complément que nous devons dès aujourd'hui considérer comme indispensable, est la section de Gand vers Lille par Courtray, avec un embranchement sur Tournay ; l'avant-projet de cette section est très avancé ; prochainement vous serez appelés à donner cette première extension à la loi du 1^{er} mai 1834.

Les Chambres, en abandonnant au Gouvernement la direction exclusive d'une aussi vaste entreprise, lui ont imposé l'obligation de présenter chaque année un compte détaillé de toutes les opérations.

Mon honorable prédécesseur vous a fait, le 4 août 1835, un rapport qui s'arrête au 1^{er} juillet 1835.

J'aurais pu me borner à vous présenter un résumé des opérations à partir de cette époque.

D'après les instructions données par mon prédécesseur, j'ai cru devoir remonter jusqu'aux premiers travaux, et réunir, dans un rapport général, tous les renseignements, tant sur l'exécution que sur l'entretien et l'exploitation, depuis la promulgation de la loi du 1^{er} mai 1834, jusqu'aux premiers jours de janvier 1837.

Ce rapport se divise en deux parties.

L'une comprend tout ce qui est relatif aux frais d'établissement, tant pour la construction de la route, que pour le matériel nécessaire à son exploitation, et tout ce qui concerne les frais d'entretien des sections successivement livrées à la circulation.

L'autre offre tous les renseignements sur le mode et sur les frais de perception, sur le montant des recettes et le mouvement des voyageurs.

PREMIÈRE PARTIE.

Frais d'établissement, d'entretien et de transport.

Cette partie du rapport est l'ouvrage des deux Ingénieurs en chef Directeurs des travaux; ils ont fait précéder ce compte-rendu de considérations générales sur lesquelles je crois devoir appeler toute l'attention des Chambres.

Les dépenses d'entretien, comme celles de construction, ont été imputées sur le produit des bons du trésor et de l'emprunt.

Ces dépenses néanmoins sont présentées comme distinctes dans les comptes; les dépenses d'établissement forment l'objet du Titre 1^{er}; les dépenses d'entretien celui du Titre II; quelques dépenses mixtes sont réunies dans le Titre III, mais il y est renvoyé dans les deux titres précédents.

Cette distinction n'ayant jamais été perdue de vue, il est facile, quoique les imputations se soient faites indistinctement sur un fonds commun, de distinguer la nature des dépenses, et de savoir, de la manière la plus certaine

et la plus précise, ce qui a été dépensé pour l'exécution proprement dite, et ce qui a été consacré aux frais d'entretien.

Les frais d'entretien et de perception, devant à l'avenir être imputés sur le budget ordinaire des dépenses de l'État, et les frais d'exécution et de premier établissement seuls sur les fonds de l'emprunt, la distinction des dépenses, qui n'était qu'une précaution administrative, sera désormais une obligation légale.

Les dépenses comprennent donc les frais de construction des trois sections achevées, les frais des travaux sur les sections en construction, les frais d'études et d'opérations préparatoires sur les sections en projet; enfin les frais d'entretien et d'exploitation des trois sections livrées à la circulation.

Les trois sections achevées ont coûté respectivement :

| | |
|---|---------------------|
| La section de Malines à Bruxelles. | fr. 1,290,381 00 |
| Celle de Malines à Anvers. | 2,222,817 00 |
| Celle de Malines à Termonde. | 1,618,435 00 |
| Total pour les trois sections ouvertes. | <u>5,131,633 00</u> |

L'Administration n'a pas toujours pu se borner à exproprier ce qui lui était rigoureusement nécessaire; il existe en quelque sorte des excédants d'emprises: terrains qui ont même quelquefois augmenté de valeur par la proximité du chemin de fer. Sans égard à cette augmentation de prix, ces terrains le long des sections achevées, sont évalués à plus de 200,000 francs, somme qu'on pourra un jour déduire, au moins en partie, du total des dépenses d'établissement.

A ces dépenses il faudra, d'autre part, ajouter une partie des frais du matériel de transport et d'établissement des stations, frais dont le total s'élève à fr. 1,848,855.

Il se peut donc que pour les trois sections ouvertes, les frais de construction soient réduits à cinq millions; à cette somme il faut, dès à présent, ajouter environ un million pour le matériel nécessaire à l'exploitation.

Toutefois, ce chiffre de six millions ne peut être considéré comme définitif, le matériel nécessaire au transport des marchandises n'y étant point compris, et les stations n'étant encore que provisoires ou insuffisantes.

Les sommes suivantes ont été dépensées pour les sections en construction :

| | |
|---|-------------------------|
| Louvain à Tirlemont. | fr. 2,348,011 00 |
| Tirlemont à Waremme. | 1,657,828 00 |
| Malines à Louvain. | 1,140,723 00 |
| Termonde à Gand. | 849,238 00 |
| Waremme à Ans. | 596,150 00 |
| Gand à Bruges. | 12,000 00 |
| Ensemble pour les sections en construction. | <u>fr. 6,603,950 00</u> |

Il a été dépensé pour les sections en projet :

| | |
|---|----------------------|
| Bruxelles à Tubise. | fr. 7,000 00 |
| Ans à la Meuse. | 9,000 00 |
| Liège à Verviers. | 25,000 00 |
| Bruges à Ostende et Mons à la frontière. | 7,500 00 |
| Gand sur Lille et Tubise à Mons. | 6,500 00 |
| Total pour les sections en projet. | fr. 55,000 00 |

Les dépenses d'entretien et d'exploitation se répartissent de la manière suivante :

1° Entretien et police de la route proprement dite.

| | | | |
|---|---|-----|-----------|
| Section de Malines | } du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836. | fr. | 54,646 70 |
| à Bruxelles, | | | |
| | } du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janv. 1837 | » | 37,326 56 |
| Section de Malines à Anvers, du 1 ^{er} mai 1836 au | | | |
| 1 ^{er} janvier 1837 | | | 49,554 22 |
| Section de Malines à Termonde (<i>pour mémoire</i>). | | | |

A cette première catégorie de dépenses il faut ajouter l'entretien des stations et des dépendances fixes, à savoir :

| | |
|--|-------------------|
| Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836. | 1,260 14 |
| Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837. | 564 76 |
| Total. | 143,352 38 |

2° Frais de transport.

| | |
|---|-------------------|
| Du 1 ^{er} novembre 1834 au 1 ^{er} mai 1835. | 4,151 50 |
| Du 1 ^{er} mai 1835 au 1 ^{er} mai 1836. | 121,485 59 |
| Du 1 ^{er} mai 1836 au 1 ^{er} janvier 1837. | 167,560 77 |
| Total. fr. | 293,197 86 |

Cette deuxième catégorie de dépenses comprend les frais de transport, tant pour la consommation que pour l'entretien des locomotives et voitures.

A ces deux catégories de dépenses d'exploitation, il faut en ajouter une troisième : *les frais de perception*.

Cette troisième catégorie de dépenses est l'objet de la deuxième partie du compte-rendu.

DEUXIÈME PARTIE.

Mode et frais de perception; montant des recettes et mouvement des voyageurs.

Il n'est pas fait mention des frais de perception dans le compte-rendu par les deux Ingénieurs en chef Directeurs, cette partie de l'exploitation se faisant sans leur intermédiaire.

Les frais de perception consistent dans les traitements du contrôleur, des commis attachés à son bureau, des receveurs, des commis attachés aux bureaux des recettes, des facteurs, messagers et portiers des stations; enfin dans les frais de papiers et d'impression.

Il faut encore comprendre dans les frais de perception, les frais de surveillance des convois, dépenses qui consistent dans les traitements des gardes préposés à ce service.

Voici quels ont été les frais de perception :

De mai 1835 à mai 1836 :

| | | | | |
|---------------------------------|-----|--------|----|-----------|
| Traitements. | fr. | 13,502 | 80 | |
| Papiers et impressions. | » | 4,726 | 50 | 18,229 30 |

De mai à décembre 1836.

| | | | | |
|---|-----|--------|----|------------------|
| Traitements. | fr. | 16,847 | 43 | |
| Papier et impressions. | » | 8,247 | 75 | 25,095 18 |
| | | | | <u>43,324 48</u> |
| Il a été dépensé pour frais de surveillance des convois : | | | | |
| De mai 1835 à mai 1836. | | 5,238 | 38 | |
| De mai à décembre 1836. | | 11,496 | 61 | 16,734 99 |
| | | | | <u>60,059 47</u> |

Réunissons toutes ces dépenses dans une récapitulation générale.

DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

| | | | | |
|--|-----------|----|---------------------|---------------------|
| Sections achevées, au nombre de trois. Fr. | 5,131,633 | 00 | } Fr. 13,639,498 00 | |
| Stations et matériel des transports. | 1,848,855 | 00 | | |
| Sections en construction. | 6,603,950 | 00 | | |
| Sections en projet | 55,000 | 00 | | |
| ENTRETIEN ET EXPLOITATION DES TROIS SECTIONS ACHÉVÉES. | | | | } Fr. 14,136,047 71 |
| Entretien de la route proprement dite. | 143,352 | 38 | | |
| Frais de transport. | 293,197 | 86 | | |
| Frais de perception. | 60,059 | 47 | | |

Il faudrait ajouter à ce total 470,691 fr., pour fournitures en magasin et qui attendent leur destination, et 58,917 fr. pour dépenses extraordinaires; la somme dépensée ou engagée serait alors de 14,665,655 fr. 71.

La somme intégrale de 14,665,655 fr. 71 a été imputée sur les crédits ouverts par les lois du 1^{er} mai 1834 et du 18 juin 1836.

Si les frais quelconques d'entretien et d'exploitation avaient pu être imputés sur le budget ordinaire de l'État, la somme disponible sur les fonds

spéciaux destinés aux travaux d'exécution serait plus considérable d'un demi-million environ ; c'est une circonstance qu'il ne faut pas perdre de vue.

Tout en faisant supporter aux fonds de construction les frais d'entretien et d'exploitation, le Gouvernement a fait verser au trésor public la recette entière, 1,094,130 35 fr., montant du produit du 5 mai 1835 au 31 décembre 1837.

Nous avons vu, qu'en anticipant sur l'année 1837, il faut distinguer trois périodes dans l'exploitation ; c'est d'après cette distinction qu'il est nécessaire d'examiner les deux tableaux suivants, dont l'un est relatif au *montant des recettes*, l'autre au *mouvement des voyageurs* : aucune de ces périodes n'offre d'expérience complète ; nous sommes réduits à compléter les résultats par des conjectures.

RECETTES.

PREMIÈRE PÉRIODE. — Douze mois.

EXPLOITATION D'UNE SECTION.

Malines à Bruxelles.

| | | |
|------------------------|-----------|---------------|
| 1835. Mois de mai. | | fr. 21,588 05 |
| juin. | | 36,260 40 |
| juillet. | | 49,109 45 |
| août. | | 44,097 15 |
| septembre. | | 45,371 15 |
| octobre. | | 32,658 00 |
| novembre. | | 20,973 25 |
| décembre. | | 18,940 05 |
| 1836. Mois de janvier. | | 19,288 10 |
| février. | | 20,195 65 |
| mars. | | 22,065 05 |
| avril. | | 28,847 85 |

DEUXIÈME PÉRIODE. — Huit mois.

EXPLOITATION DE DEUX SECTIONS.

Malines à Bruxelles et à Anvers.

| | | |
|--------------------|-----------|----------------|
| 1836. Mois de mai. | | fr. 107,848 65 |
| juin. | | 104,443 20 |
| juillet. | | 110,189 55 |
| août. | | 116,820 50 |
| septembre. | | 105,615 40 |
| octobre. | | 85,999 90 |
| novembre. | | 55,080 30 |
| décembre. | | 48,738 70 |

TROISIÈME PÉRIODE.

EXPLOITATION DE TROIS SECTIONS.

Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde.

| | | |
|------------------------|-----------------------------------|---------------|
| 1837. Mois de janvier. | 1 ^{re} dizaine. | fr. 18,106 00 |
| | 2 ^e dizaine. | 18,143 45 |
| | 3 ^e dizaine. | 21,427 35 |
| Mois de février. | 1 ^{re} dizaine. | 20,654 65 |
| | 2 ^e dizaine. | 19,416 00 |
| | 3 ^e dizaine (8 jours). | 15,802 45 |
| Mois de mars. | 1 ^{re} dizaine. | 22,085 90 |
| | 2 ^e dizaine. | 23,065 45 |

MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

PREMIÈRE PÉRIODE.

Section de Malines à Bruxelles.

| MOIS. | BRUXELLES. | MALINES. | TOTAL. |
|------------------------|------------|----------|------------------------|
| 1835. Mai | 17,210 | 16,077 | 33,287 |
| Juin. | 26,794 | 25,649 | 52,443 |
| Juillet. | 39,841 | 37,961 | 77,802 |
| Août. | 36,964 | 35,417 | 72,381 |
| Septembre. | 36,922 | 35,600 | 72,522 |
| Octobre. | 26,146 | 24,683 | 50,829 |
| Novembre. | 16,764 | 16,423 | 33,187 |
| Décembre. | 14,701 | 14,287 | 28,988 |
| 1836. Janvier. | 14,767 | 13,942 | 28,709 |
| Février. | 15,867 | 14,972 | 30,759 |
| Mars. | 17,692 | 17,015 | 34,707 |
| Avril. | 24,105 | 23,391 | 47,496 |
| | | | 563,216 pour un an. |

DEUXIÈME PÉRIODE.

Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.

| MOIS. | BRUXELLES. | MALINES. | ANVERS. | TOTAL. |
|---------------------|------------|----------|---------|-------------------------------|
| 1836. Mai | 43,749 | 25,561 | 32,169 | 101,479 |
| Juin. | 42,425 | 23,753 | 32,351 | 98,529 |
| Juillet. | 46,427 | 30,395 | 36,015 | 112,837 |
| Août. | 48,619 | 31,590 | 39,545 | 119,754 |
| Septembre. | 43,967 | 28,455 | 30,674 | 103,096 |
| Octobre. | 35,608 | 26,180 | 28,652 | 90,440 |
| Novembre. | 20,084 | 20,994 | 15,028 | 56,106 |
| Décembre. | 21,307 | 13,760 | 12,237 | 47,304 |
| | | | | 729,545 pour huit mois. |

TROISIÈME PÉRIODE.

Sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde.

| MOIS. | BRUXELLES. | MALINES. | ANVERS. | TERMONDE. | TOTAL. |
|---|------------|----------|---------|-----------|----------|
| 1837. Janvier, 1 ^{re} dizaine. . | 7,400 | 5,543 | 4,225 | 1,162 | } 56,713 |
| 2 ^e dizaine. . | 7,017 | 5,132 | 4,046 | 1,071 | |
| 3 ^e dizaine. . | 8,582 | 6,464 | 4,814 | 1,257 | |
| Février, 1 ^{re} dizaine. . | 8,306 | 6,460 | 5,172 | 1,393 | } 55,468 |
| 2 ^e dizaine. . | 7,987 | 5,577 | 4,572 | 1,272 | |
| 3 ^e dizaine. . | 5,870 | 4,398 | 3,563 | 896 | |
| Mars, 1 ^{re} dizaine. . | 8,459 | 6,539 | 5,282 | 1,680 | } 44,888 |
| 2 ^e dizaine. . | 9,077 | 6,643 | 5,528 | 1,702 | |

Ce deuxième tableau est défectueux en ce que l'on a négligé d'indiquer les voyageurs d'après la distance à parcourir; les éléments d'une statistique de ce genre se trouvent dans les comptes-rendus de dizaine en dizaine; mais ce serait un travail immense, que de faire aujourd'hui ce dépouillement.

Durant la 1^{re} période (*mai 1835 à mai 1836 — 12 mois*), la seule section de Malines à Bruxelles a rapporté fr. 359,394 15; elle a été parcourue, en tout ou en partie, par 563,210 voyageurs.

Durant la 2^e période (*mai à décembre 1836 — 8 mois*), les deux sections de Malines à Bruxelles et à Anvers ont rapporté fr. 734,736 20, et ont été parcourues, en tout ou en partie, par 729,545 voyageurs.

On remarquera, en premier lieu, que pendant la seconde période le montant de la recette en francs a été à peu près égal au nombre des voyageurs; de sorte que l'on pourrait supposer que chaque voyageur, sans égard à la distance parcourue, à payé 1 fr.

La troisième période, commencée au 2 janvier de cette année, offre le même résultat.

On remarquera, en second lieu que, *durant les douze mois* formant la première période, du 5 mai 1835 au 3 mai 1836, où la section de Malines à Bruxelles a été seule ouverte, environ 500,000 voyageurs ont parcouru cette section; que, durant la *seconde période de huit mois*, ce nombre se serait au moins doublé, si la période avait atteint le terme d'une année; on peut supposer que, pendant la *troisième période*, ouverte le 2 janvier 1837, le nombre doit se tripler, et l'on peut regarder le service actuel comme organisé pour transporter, par an et par section, 500,000 voyageurs.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin de fer forment l'objet du chapitre V du *budget des Travaux Publics*; d'après des évaluations fondées sur l'expérience des huit derniers mois de 1836, l'on a supposé que ces dépenses seraient les suivantes pour le *service actuel* de l'an-

née 1837, sur les trois sections de Malines à Bruxelles, Anvers et Termonde, à raison de 500,000 voyageurs sur chacune :

| | | |
|--|-------------|---------|
| 1° Entretien et police de la route proprement dite | fr. 200,000 | |
| 2° Dépenses de transport. | 425,000 | |
| 3° Frais de perception. | 120,000 | |
| Total. | | 745,000 |

Nous avons vu que les trois sections, avec le matériel nécessaire à leur exploitation *actuelle*, ont coûté environ six millions.

Ces six millions de *capital réel* représentent dans l'emprunt négocié à raison de 92; un *capital nominal* de fr. 6,480,000.

Ces 6,480,000 fr. nécessitent pour l'intérêt

| | | |
|--|-------------|-----------|
| à 4 p. % | fr. 259,200 | |
| Et pour l'amortissement à raison de 1 p. % | 64,800 | |
| Total. | fr. 324,000 | 1,069,000 |

Les frais d'entretien et d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement du capital d'établissement, exigent donc une somme annuelle de 1,069,000 fr.

Pour qu'il n'y ait point de perte, il faut que la recette des trois sections ouvertes, exploitées pour le transport des voyageurs à raison de 500,000 sur chacune, s'élève annuellement à 1,069,000 fr.

C'est le *minimum* à demander à la recette.

Tout fait supposer que ce *minimum* sera dépassé.

En prenant pour base la première période de 12 mois, où une seule section était exploitée, et, en supposant que pendant la troisième période où trois sections le seront, les produits soient mois par mois triplés, la recette totale approchera pour l'année, de 1,500,000 fr., somme qu'il faut toutefois considérer comme un *maximum*, la section de Malines à Termonde ne pouvant être pleinement productive que prolongée jusques à Gand.

Tout ce qui excédera fr. 1,069,000 doit donc être considéré comme formant le fonds de réserve et le bénéfice.

La recette s'est jusqu'aujourd'hui effectuée par les soins du département chargé des travaux publics; et il ne peut en être autrement; la communication décrétée par la loi du 1^{er} mai 1834 n'a pas encore reçu tout son développement, et sur les sections achevées le service se borne au transport des voyageurs. Lorsque le système de communications existera dans son ensemble et que le double transport des voyageurs et des marchandises sera organisé, il y aura lieu de rechercher si cette administration doit être re-

mise au département des Finances, ou demeurer dans une catégorie à part, comme celle des postes.

Les chemins de fer, dans leur entier développement, toucheront par deux points à la frontière française, par deux points à la mer du Nord et à l'Escaut, et par un point à la frontière de Prusse.

Ils traverseront six provinces, les provinces d'Anvers, de Brabant, des deux Flandres, du Hainaut et de Liège; ils *relieront* les principales villes de la Belgique.

Trois provinces en sont provisoirement exclues : les provinces de Namur, du Luxembourg et du Limbourg.

Malgré cette exclusion, la loi du 1^{er} mai 1834 est le plus vaste système de communications intérieure et extérieure conçu dans aucun pays.

L'expérience commencée le 5 mai 1835 est encore incomplète.

Elle est incomplète parce que les trois sections exploitées ne forment qu'une partie du nouveau système de communication.

Elle est incomplète parce que ces trois sections ne sont encore exploitées que pour le transport des voyageurs.

Elle est incomplète parce que plusieurs influences du chemin de fer sont encore inconnues ou non appréciables.

C'est ainsi, par exemple, que nous ignorons de quel secours sera le chemin de fer pour la poste, à laquelle il offre un rapide moyen de transport, en facilitant merveilleusement la distribution des lettres à l'intérieur et en attirant dans le pays le transit des lettres de l'étranger; placés entre la France, l'Angleterre, l'Allemagne et la Hollande, notre position à cet égard peut devenir unique.

Enfin, l'expérience est incomplète parce qu'il est réservé à l'industrie privée d'achever sur plusieurs points, par des entreprises secondaires ou partielles, le nouveau système des grandes communications de l'État.

Lorsque toutes les influences du chemin de fer seront connues et susceptibles d'appréciation, lorsque le système sera complet en lui-même et par les accessoires que nous attendons de l'industrie privée, lorsqu'au transport des voyageurs sera venu se joindre celui des marchandises, lorsque les ports d'Ostende et d'Anvers seront à la distance, l'un de quatre, l'autre de six heures de la frontière de Prusse, lorsque la plupart des villes de la Belgique seront comme groupées autour de la capitale, lorsque tous ces résultats inhérents à l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834 seront obtenus, la grande question du chemin de fer pourra être posée et résolue.

Et peut-être nous manquera-t-il encore un élément de solution; le chemin de fer belge ne doit être qu'une section du chemin de fer européen. Au sortir de notre révolution, il nous a été réservé de prendre sur le continent une initiative qui n'était point sans danger; mais nés de la veille, en nous appropriant une des plus belles inventions modernes, nous faisons acte de nationalité. Nous avons donné rendez-vous à nos frontières à deux

puissantes nations ; rendez-vous pacifique , le seul digne de notre siècle. Que si le chemin de fer belge restait un phénomène pour cette partie du continent , le problème serait incomplet sans doute , mais il n'y aurait aucun mécompte pour nous ; quand même la communication ne serait qu'intérieure , les résultats , ainsi restreints , justifieraient encore les législateurs de 1834 , et nous accepterions , non sans fierté , le monopole que nous abandonneraient les peuples nos voisins.

En se détachant de la Hollande , la Belgique n'ignorait pas qu'elle avait à se reconstituer politiquement et matériellement ; la reconstitution politique , elle , l'a achevée sans compromettre aucun principe essentiel d'ordre ni de liberté ; la reconstitution matérielle , elle l'a commencée au milieu de difficiles circonstances ; elle la poursuit en supportant les énormes dépenses qu'exige un armistice exécuté avec des arrière-pensées , bien qu'accepté sans réserve. Quand ce peuple , nouveau-né parmi les peuples , aura accompli sa double tâche , il y aura folie à lui contester le droit d'exister , crime à porter atteinte au fait de son existence. Lorsque l'enfant présumé non viable devient homme , qu'importent les querelles qui entouraient son berceau ? Nous ne sommes en demeure de remplir aucun de nos devoirs de nation ; qu'on nous laisse faire ; nous ne demandons qu'une chose : la paix , dùt-on nous oublier.

Bruxelles , le 1^{er} mars 1837.

Le Ministre des Travaux Publics ,

NOTHOMB.

PREMIÈRE PARTIE.

CONSIDÉRATIONS

373

LE COMPTE GÉNÉRAL DES DÉPENSES

D'ÉTABLISSEMENT ET D'ENTRETIEN,

A L'ÉPOQUE DU 1^{er} JANVIER 1837.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Satisfaisant à votre dépêche du 23 décembre dernier (4^e division, n^o 2108), nous avons l'honneur de vous adresser le compte détaillé des dépenses du chemin de fer, à partir du 1^{er} mai 1834 jusqu'au commencement de la présente année.

Divisions adoptées dans la rédaction du compte.

Nous avons conservé soigneusement dans sa rédaction les deux grandes divisions du projet : d'une part, ce qui concerne *la route proprement dite*, d'autre part, *les stations et le matériel des transports* ; en séparant en outre pour chacune de ces catégories, les dépenses *de construction ou de premier établissement* de celles courantes et annuelles *d'entretien d'exploitation*.

Cette division des frais d'établissement en deux catégories, telle qu'elle fut proposée en principe dans notre Mémoire de mars 1833, contrairement aux usages reçus, a pour objet de faciliter le règlement du taux des péages et de pouvoir déterminer, avec exactitude, le prix réel des transports.

Difficultés d'une séparation absolue entre les frais d'entretien et ceux de construction.

Quant à la distinction partielle des dépenses en frais de construction ou d'entretien, nous avons apporté toute notre attention à les renseigner séparément avec toute la précision possible; mais nous devons faire observer que, pendant la marche des travaux, lorsqu'on doit livrer successivement à la circulation les parties de route praticables avant l'achèvement total du système, la comptabilité de certaines natures de dépenses ne saurait encore être tenue rigoureusement à part: notamment, en ce qui concerne les ateliers et les matières premières destinées à la fois à la construction et aux réparations; les frais de direction, conduite et surveillance des travaux; enfin, les entreprises générales, telles que les fournitures de fers pour le rail-way. Toutefois, nous en avons indiqué la répartition globale, par article, au titre III spécialement consacré aux dépenses mixtes de l'espèce, lesquelles y sont renseignées au montant total de leur paiement effectif.

Soldes restant à payer portés en dépense et paiements d'avances non comptés.

Nous avons cru devoir considérer comme payées, toutes les acquisitions de terrains approuvées par votre département et dont les tableaux ont été transmis, pour exécution, aux notaires chargés de la passation des actes; quoique, comme nous l'avons déjà fait remarquer précédemment dans le compte-rendu en août 1835, l'acquittement des propriétés emprises soit souvent retardé par les formalités à remplir pour la vérification des titres et hypothèques.

Nous avons également regardé comme entièrement soldés tous travaux et fournitures effectués; et nous les avons portés en compte au montant total de leur réception, soit définitive soit provisoire, sans déduction des retenues pour garantie prescrites par les cahiers des charges.

Par contre, ne sont point portés en dépense les à-comptes délivrés sur ouvrages spéciaux, tels que locomotives et mécanismes en train d'exécution chez les constructeurs.

Quant aux approvisionnements en magasin, pièces de rechanges disponibles pour machines, engins et outils à l'usage des ateliers, leur montant, déduit à chaque article, est reporté à la récapitulation générale pour valoir sur compte nouveau.

Comparaison du prix réel d'exécution aux évaluations du devis.

Les dépenses d'établissement pour la route proprement dite, s'élèvent, jusqu'ici, à près de douze millions de francs. (*Voir la récapitulation générale, tableau A.*) Dans cette somme figure, au montant de fr. 5,131,633, la construction des trois sections actuellement livrées à la circulation; coût

inférieur à notre estimation primitive, qu'on avait si vivement contestée, et qu'on ne voulait pas admettre comme suffisante lors de la présentation de nos avant-projets (1).

Ce résultat, en confirmant d'une manière si satisfaisante nos prévisions en ce qui concerne les sections déjà achevées malgré toutes les difficultés inhérentes à un travail dont on n'avait encore aucune expérience en Belgique, difficultés que nous avons dû surmonter au milieu des embarras et des entraves de toute espèce, doit donner maintenant pleine confiance pour l'achèvement des autres sections encore en train d'exécution sur plus de 150 kilomètres d'étendue.

Montant des travaux en train d'exécution.

Dans le chiffre de près de 7 millions que ces travaux entamés ont déjà atteint, c'est-à-dire, plus de moitié de leur estimation totale, sont compris les ouvrages les plus importants de l'entreprise : le grand tunnel de Cumplich, les immenses remblais à travers les vallons de la Geete; ouvrages dont la réussite pouvait justement inspirer quelques craintes, et qui doivent être aujourd'hui considérés comme entièrement terminés.

Plus de deux cents aqueducs, cent ponts et pontceaux, y compris ceux appartenant aux sections déjà exploitées, ont été construits avec l'économie et la solidité désirables; et sur cette quantité considérable d'ouvrages d'art, maintenant établis pour le chemin de fer, deux ou trois seulement et de peu d'importance, qui devaient être bâtis sur un sol tourbeux, ont plus ou

| | |
|---|---------------|
| (1) Dans le Mémoire sur la route d'Anvers à Cologne, publié en mars 1833, la section d'Anvers à Malines est évaluée à | fr. 1,597,500 |
| Ibidem., celle de Malines à Bruxelles, à | » 1,333,420 |
| Le Mémoire sur la route d'Ostende, publié en novembre même année, porte la section de Malines à Termonde à | » 1,730,000 |
| Ensemble. | fr. 4,660,920 |

| | |
|---|---------------|
| Le coût effectif pour ces trois sections, y compris la valeur des terrains à revendre, ainsi que l'établissement d'une grande partie de la double voie entre Malines et Anvers déjà exécutée, s'est élevé à | fr. 5,131,633 |
| Déduisant pour les terrains à revendre (54 1/2 hectares), ci. | fr. 230,000 |
| Et pour la partie de 2 ^e voie déjà effectuée, portée séparément au Mémoire de novembre 1833, à fr. 1,145,000, ci. | » 260,000 |
| Reste pour coût effectif à comparer à l'évaluation du devis primitif, ci. | fr. 4,641,633 |
| Economie obtenue dans l'exécution. | » 19,287 |

Encore doit-on remarquer que le grand pont de la Nèthe, qui n'avait été projeté qu'en charpente, a été exécuté en maçonnerie: que les rails employés sont généralement de 15^e plus pesants qu'ils n'avaient été calculés; et que, comme on le sait, la largeur des voies et de l'entre-voie est notablement augmentée.

moins fléchi, comme on pouvait s'y attendre, sous le poids énorme des terres d'une levée de 20 mètres de hauteur. Aussitôt que le mouvement de ce sol compressible aura cessé, les mesures sont arrêtées pour reprendre ces trois ouvrages en galerie souterraine dans le remblai.

Époque probable d'ouverture des nouvelles sections.

Il ne reste donc aujourd'hui, pour ouvrir entièrement à la circulation le chemin de fer, de Gand jusque sur les hauteurs de Liège, que le parachèvement des terrasses et la pose du rail-way, pour laquelle les bois et les fers sont en grande partie à pied-d'œuvre. Bientôt, nous l'espérons, la branche de Malines vers Ostende atteignant déjà Wetteren, facilitera sensiblement les relations des Flandres avec Anvers et la capitale; et, si la grande tranchée entamée récemment avec tant de vigueur aux abords de Louvain, retarde cependant jusqu'en septembre prochain l'ouverture des sections de la branche de l'Est, il ne faut l'attribuer qu'aux discussions prolongées que le tracé proposé rencontra avant son adoption.

Des discussions de même nature et plus animées encore, de la part de la régence de Liège, ont forcé à suspendre, pendant toute une campagne, l'ouverture des travaux, non-seulement dans les plans inclinés des abords de la Meuse, mais même sur les sections aboutissantes de Waremmes et de Verriers, que les changements demandés par cette régence auraient nécessairement modifiés.

Coup-d'œil général sur les résultats et la marche de l'entreprise.

Quoi qu'il en soit de ces retards, lorsque aujourd'hui on a la certitude qu'avant la fin de cette année, les quatre villes principales du royaume seront reliées par le chemin de fer, nous pensons qu'il y a lieu d'être très-satisfait de l'état actuel d'avancement du travail.

Qu'on énumère l'ouvrage fait depuis l'époque de la promulgation de la loi : à peine en deux années et demie, outre trois sections successivement fournies au public, on verra les travaux, sinon achevés, au moins près de l'être, ou en pleine activité, depuis les hauteurs de Liège jusqu'à Bruges.

Activité progressive des travaux.

Qu'on remarque également que de la somme de 14 millions de francs employée dans un si court espace de temps, 1,500,000 seulement furent dépensés pendant la première campagne; 5,800,000 pendant la seconde; tandis que dans les huit derniers mois écoulés, lorsque l'expérience avait pleinement assuré notre marche, sept millions, ou moitié de toute la dépense jusqu'à ce jour, reçurent leur emploi. — Gradation d'activité irrécusable et qui mon-

tre, en même temps, que la prudence autant que le zèle présiderent jusqu'ici aux travaux du chemin de fer.

Et il ne faut pas, non plus, perdre de vue que, pour avoir dépensé ces 14 millions, il a fallu en combiner successivement, en proposer, débattre et défendre une à une, chaque allocation partielle et les mettre ensuite à exécution; et dans le même temps établir une exploitation d'un service minutieux et difficile, dont on n'avait pas d'exemple, et qui a déjà fait rentrer *plus d'un million* dans les caisses de l'État.

Création de valeurs immédiatement réalisables avec bénéfice.

Quand on sait que cette somme dépensée, mais déjà ainsi en partie remboursée, est représentée, dès ce moment, par une création de valeurs réelles : 600 hectares de terrains, dont 140 restent disponibles et peuvent être revendus avec bénéfice; 10 millions de kilogrammes fer; un matériel superbe de locomotives, voitures, etc.; valeurs réelles, dont la cession, si le gouvernement pouvait en avoir la pensée, ferait rentrer aussitôt au trésor, non-seulement ses avances, mais doublerait, triplerait indubitablement les capitaux engagés, sans que, pour cela, le public fût grévé d'aucune augmentation dans le tarif actuel, tarif cependant le plus minime connu (*Tab. D et E*); alors, on doit convenir qu'on ne pouvait exiger, ni même espérer davantage.

Marche adoptée par la Direction.

Cet heureux résultat, qui vient donc confirmer le bienfait attaché à l'*exécution par l'État* des grands travaux d'utilité publique, et qui engagera probablement les gouvernements voisins à suivre la même marche pour l'établissement des chemins de fer qui bientôt sillonneront l'Europe; nous pensons, Monsieur le Ministre, et nous croyons ne pouvoir nous dispenser de vous le dire, c'est uniquement au *mode d'exécution et d'entreprise adopté* qu'on le doit; mode d'exécution et d'entreprise que votre Département a bien voulu admettre jusqu'ici sur nos propositions, malgré les contradictions et les critiques que toute innovation rencontre naturellement en principe et qu'elle éprouve encore.

C'est au choix d'un *personnel spécial*, au *système économique* de nos ouvrages, aux *bordereaux de prix* qui font la base de nos adjudications, et même à l'adoption sans adjudication de *marchés particuliers* pour certaines fournitures; à l'emploi, dans certains cas, d'une *régie judiciaire*; enfin, aux conditions inusitées introduites dans nos cahiers des charges. C'est à l'ensemble de ces modifications, contraires à la routine, que l'on doit l'économie évidente et la promptitude obtenues dans les travaux qui nous ont été confiés.

Pense-t-on que si l'on avait été obligé de suivre, pour l'établissement du chemin de fer, les formalités administratives ordinaires des autres travaux publics, impuissantes pour le bien, impuissantes contre le mal; pense-t-on qu'on aurait obtenu d'aussi prompts, d'aussi beaux résultats: en moins de trois années, des travaux effectifs pour près de quinze millions? (1).

Et cependant nos ouvrages, parmi lesquels plusieurs d'une importance majeure, le pont de Duffel de 80 mètres de longueur, coupé par un large passage pour la navigation à voile; le pont si hardi jeté sur la Dyle, d'une économie sans exemple; la galerie souterraine de Cumptich de 900 mètres d'étendue, exécutée, à travers le terrain le plus difficile, en moins d'une année, sont construits de manière à n'avoir pas à craindre la comparaison avec les meilleurs ouvrages existants, projetés et exécutés par l'administration des Ponts et Chaussées.

A vrai dire, un luxe superflu ne domine pas dans la construction de nos ouvrages: nous avons pensé que la magnificence du chemin de fer devait résider tout entière dans la sûreté et l'économie des transports. Si, en abandonnant un système plus dispendieux, nous pouvions avoir à regretter le sacrifice de notre amour-propre, au moins nous avons la satisfaction de croire qu'aucun ouvrage de même nature n'a été construit avec une plus sage économie que les nôtres.

En créant pour la Direction des travaux du chemin de fer une organisation spéciale, l'arrêté royal du 26 juillet 1834 a réellement donné à cette entreprise nationale toute l'impulsion que son importance commandait.

Tant qu'on a marché dans l'esprit de cet arrêté, les résultats les plus satisfaisants furent obtenus; si parfois cette impulsion s'est trouvée ralentie, c'est que la routine cherchait à reprendre son ascendant

Contrôle et surveillance des travaux.

Mais qu'on ne croie pas qu'en débarrassant l'administration du chemin de fer des entraves qui auraient gêné son action, on ait pour cela abandonné sans contrôle, ni surveillance, des travaux si considérables.

Chaque section, chaque service spécial, chaque ouvrage important, est confié à un Ingénieur résidant sur les travaux, assisté de conducteurs et surveillants bien rétribués et en nombre suffisant. (Voir Tab. C.)

Ces chefs de section ou de service, qui ont dressé les plans et devis d'exé-

(1) L'efficacité du mode suivi au chemin de fer devient frappante, par exemple, dans l'emploi de l'emprunt des 30 millions: sur les 12 millions affectés à ce travail spécial, déjà plus de 5 millions ont reçu leur destination.

cution, discutés et arrêtés avec eux à la Direction centrale, sont chargés exclusivement des métrés et réceptions dont les procès-verbaux servent de base à la délivrance des certificats de paiement auxquels ces pièces justificatives restent toujours annexées.

Pour contrôle de la Direction, pour l'examen de nos projets et l'inspection de nos travaux, l'administration supérieure a tous les éléments, les moyens nécessaires; sur toutes les questions d'art importantes, des commissions d'Ingénieurs ou l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées furent consultés ou entendus.

Le pont de la Nèthe, le pont de la Dyle, le choix des tracés aux abords des grandes villes, le mode d'entreprise par bordereau, la forme et le poids des ornières, le système de nos locomotives, firent l'objet d'autant de discussions, après lesquelles nos propositions furent généralement maintenues et adoptées par votre Département.

Quant à la *solidité* des ouvrages, elle est incontestable : ils ont fait leurs preuves, on les voit se maintenir dans le meilleur état.

Quant à l'*économie*, ce n'est que par les détails du compte général, que ce rapport accompagne, qu'on peut bien l'apprécier. A cet effet, à chaque article de dépense, nous avons cité les pièces justificatives reposant au Ministère et à la Cour des comptes.

Application des divers modes l'entreprises suivant la nature des travaux.

Nous avons cru devoir, aussi, indiquer expressément le mode d'entreprise suivi pour chaque ouvrage : ceux mis en adjudication publique, ceux exécutés en régie par la Direction; et ceux enfin, entrepris sur soumission particulière. L'application de ces modes différents a toujours été motivée par la nature et l'objet des travaux.

Ouvrages par adjudication publique.

Les terrassements et ouvrages d'art ordinaires; tels que pontceaux et aqueducs, nous ont paru, dès le principe, pouvoir être donnés au rabais en adjudication publique, ces travaux étant généralement familiers aux entrepreneurs du pays; mais, contrairement au système en usage pour ces entreprises, au lieu de les adjuger à *forfait*, avec la condition ordinaire de risques et périls pour l'entrepreneur, condition que l'on sait être tout à fait illusoire, nous conseillâmes et l'Administration supérieure adopta le mode par *bordereau de prix*, où l'adjudicataire capable est à l'abri de toute chance de perte, et qui n'oblige le Gouvernement à payer que les constructions *réellement* exécutées d'après les ordres de l'Administration. Suivant ce mode, si des travaux sont mal construits, l'Ingénieur n'a point d'excuse, puisqu'il devait les voir par lui-même, ou les faire suivre par ses lieutenants chargés d'en tenir attachement journalier.

Les entreprises de fers et de bois pour rail-way, fournitures ici de la plus grande importance, ont été également offertes en adjudication publique au rabais : les bois, par lots à la portée des plus petits propriétaires; les fers, par quantités assez considérables pour annihiler la dépense d'outillage que cette nouvelle fabrication devait exiger. Mais, si, pour les billes, il y avait avantage à sous-diviser les entreprises, pour les fers, au contraire, nous avons tenu fortement à ce que l'entrepreneur d'une partie de rails dût fournir en même temps les accessoires nécessaires à leur emploi, quelle que fût l'économie apparente qu'on offrait sur l'entreprise séparée de la fonte.

Ouvrages ou fournitures par marchés particuliers.

Les adjudications successives de ces fers, malgré une concurrence assez marquante, ne nous ayant pas paru devoir être acceptées, nous avons dû conseiller chaque fois leur rejet et provoquer des soumissions particulières pour l'obtention de marchés à des prix plus raisonnables dans les principaux établissements du pays.

De semblables marchés, mais sans l'épreuve d'adjudication publique, qui, dans l'espèce, aurait été dangereuse, furent adoptés pour la fourniture des locomotives, rouages et mécanismes divers, pour lesquels on ne peut raisonnablement contracter sans avoir la conviction intime du talent et de la probité reconnue du fabricant auquel on se confie.

On ne pouvait, non plus, traiter par adjudication publique, à forfait, ni même au bordereau, pour l'exécution des bâtiments et dépendances des stations, dont l'ensemble ni les détails ne sont pas encore de nature à être fixés à l'avance.

En conséquence, c'est encore par simple soumission, sur bordereau de prix à la mesure effective, que ces constructions s'exécutent; l'administration étant entièrement mattresse de restreindre ou d'étendre les quantités d'ouvrages, selon sa convenance, d'après les besoins du service. Dans toute entreprise de ce dernier genre, la même marche serait suivie par les particuliers, par le commerce, ainsi que par les sociétés concessionnaires.

La pose et la fondation du rail-way ne firent qu'une seule fois l'objet d'une adjudication publique : depuis, nous avons compris la nécessité de réserver ce travail, si simple en apparence, mais qui demande tant de soins minutieux, pour ne le confier en quelque sorte qu'à *la tâche*, afin d'obtenir une exécution plus parfaite.

Ouvrages en régie.

D'autres travaux pouvaient seuls s'effectuer par régie; nous n'avons pas balancé, dans ce cas, à l'employer, partout où nous l'avons cru nécessaire dans l'intérêt du Gouvernement et sous notre responsabilité. En présence de sections de route livrées à la circulation avant leur entier achèvement, qu'il

s'agissait de maintenir dans un état de viabilité parfaite, entretien de tous les instants, où la moindre négligence peut compromettre la vie de centaines de personnes, eût-il été possible, eût-il été pardonnable de confier cette mission à l'intérêt privé? Quel Ingénieur consciencieux eût osé proposer un cahier des charges pour l'adjudication d'un semblable entretien? Travail dont on ignorait les véritables éléments, et qui, en admettant comme base les comptes rendus des sociétés concessionnaires, paraissait devoir être si coûteux. (*Tab. E.*)

La construction des voitures, partie en quelque sorte étrangère jusqu'ici à la plupart des ingénieurs, semblait pouvoir être entièrement laissée aux artistes si nombreux, que la Belgique possède en ce genre; cependant, tout en nous adressant aux constructeurs les plus renommés, les plus habiles, nous avons senti la nécessité indispensable d'avoir sous la main un atelier complet, non-seulement pour l'entretien minutieux et les réparations journalières du matériel de l'exploitation, mais aussi pour la formation des nouveaux modèles, qui nous ont déjà permis d'améliorer sensiblement les moyens de transport.

Le combustible pour les locomotives, objet important sous le rapport de la dépense, et plus encore sous le rapport de la marche régulière des convois a également appelé toute notre attention: et, après avoir cherché à reconnaître, par des essais multipliés, l'espèce de coak la plus convenable, après en avoir acheté fabriqué dans divers établissements, nous avons regardé comme une nécessité d'en opérer la fabrication en régie.

Il résulte de tout ce qui précède, que de l'immense travail dont la direction spéciale nous a été confiée par Arrêté Royal du 31 juillet 1834, plus de moitié est faite et qu'un succès complet, nous osons l'espérer, a couronné nos efforts. Sur nos évaluations, qu'on avait craint de trouver insuffisantes à l'exécution, nous avons encore apporté de l'économie; les sections achevées, pour la route proprement dite, n'ont pas atteint le chiffre du devis; et si, exécutées avec la même économie, les dépenses de premier établissement pour les stations, bâtiments et matériel des transports, dépassent, au contraire, les prévisions, c'est encore la preuve la plus manifeste de l'excellence de cette entreprise nationale et de l'exactitude apportée à la formation des avant-projets: car l'augmentation du chiffre pour l'établissement de l'exploitation des transports provient uniquement du mouvement prodigieux de la circulation sur la nouvelle voie, résultat inespéré, que personne ne pouvait prévoir et auquel on ne peut encore assigner de limites. Il importe d'ailleurs de remarquer que les constructions actuelles pour le service des transports n'ont pas été seulement commandées par les besoins exclusifs des sections ouvertes, mais bien pour ceux de l'exploitation générale des quatre branches du chemin de fer, qui bientôt se rencontreront à la station centrale.

Lorsque les résultats déjà obtenus devraient faire désirer qu'on persévérât dans la marche adoptée, lorsque l'étranger vient étudier chez nous l'é-

conomie des moyens employés, enfin, lorsque les plus zélés partisans de l'abandon des grands travaux publics à l'industrie particulière, reconnaissent franchement la supériorité de l'exécution par les soins de l'État, pourquoi, au lieu de l'encouragement que nous devons attendre, que nous avons la conscience d'avoir mérité, semble-t-on regretter aujourd'hui de nous voir investis de la direction supérieure et toute spéciale qui nous est confiée ?

Qu'au début de l'entreprise, malgré les soins que nous avons apportés à la formation du projet, on nous eût soumis, pour son exécution, à la marche ordinaire des travaux des Ponts et Chaussées, ces précautions alors pouvaient s'expliquer par le désir d'assurer la réussite de l'entreprise, au risque d'en retarder l'achèvement ; mais, qu'aujourd'hui, que tous les plans sont étudiés, que les travaux sont entamés sur presque toute la ligne ; que trois sections sont en plein rapport, que leur exploitation satisfait, nous le pensons, le Gouvernement et le public ; aujourd'hui, que toutes les mesures sont prises, toutes les expériences faites, les modèles fournis ; qu'il ne s'agit plus que de suivre l'impulsion acquise ; entraver notre action, pour reprendre une marche administrative, soi-disant régulière, reconnue cependant, dès le principe, incompatible avec les exigences de la construction et de l'entretien d'une route en fer, serait nous déclarer incapables ou en faute.

Nous désirons vivement, M. le Ministre, que, faisant abstraction du zèle que nous avons déployé, et des grands résultats obtenus, on examine, avec la plus scrupuleuse sévérité, le compte-rendu que nous avons l'honneur de vous transmettre, et nous réclamons, avec instance, que vous veuillez en ordonner l'impression et la publicité.

En appelant ainsi sur nos opérations une investigation générale, complète, nous croyons indiquer le plus sûr moyen de reconnaître si nous méritons la continuation de la confiance qu'on nous avait accordée.

Bruxelles, le 15 février 1837.

Les Ingénieurs en chef Directeurs,

SIMONS, DE RIDDER.

TABLEAUX
RÉCAPITULATIFS.

CHEMIN DE FER.

RÉCAPITULATION DES DÉPENSES

| | SECTIONS | | | SECTIONS | | | | | | | |
|---|-----------------------------------|---|--------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------------|--|
| | LIVRÉES A LA CIRCULATION. | | | EN TRAIN D'EXÉCUTION. | | | | | | | |
| | MALINES à BRUXELLES | MALINES à ANVERS. | MALINES à TERMONDE. | LOUVAIN à TIRLEMONT | TIRLEMONT à WAREMME. | MALINES à LOUVAIN. | TERMONDE à GAND. | WAREMME à ANS. | GAND à BRUXELLES | | |
| DATES | 1834, 1er juin. | 1835, 31 mai. | 1835, 29 sept. | 1834, 29 sept. | 1835, 7 avril. | 1836, 17 mars. | 1836, 1er avril | 1836, 27 avril. | 1836, 14 nov. | | |
| LONGUEUR. | 20,350 m. | 23,680 m. | 26,750 m. | 18,900 m. | 23,260 m. | 25,700 m. | 28,340 m. | 19,670 m. | 40,460 m. | | |
| EMPRISES. | Terrains. | acquis { utilisés . . . | fr. | | | | | | | | |
| | | à revendre. | 297,740 | 447,146 | 297,666 | 408,270 | 337,357 | 458,173 | 365,071 | 174,354 p.mém. | |
| | | (Restant à acquérir. | (2 h. 24) | (6 h. 05) | (0 h. 90) | (0 h. 50) | (3 h. 25) | (9 h. 74) pr mém. | (7 h. 50) | Id. | |
| | | Indemnités de récoltes, etc. | 14,546 | 89,483 | 31,979 | 43,934 | 29,751 | 19,820 | 4,862 | 7,457 Id. | |
| | | Frais divers, plans et expertise | 10,228 | 9,337 | 13,434 | 11,586 | 12,475 | 7,179 | 6,960 | 7,485 3,000 | |
| TRAVAUX de terrassement et ouvrages d'art ordinaires. | | Terrassement | 134,485 | 305,206 | 162,808 | 539,294 | 500,928 | 114,665 | 25,000 | 41,138 p.mém. | |
| | | Ouvrages d'art. | 55,708 | 308,078 | 192,451 | 731,310 | 139,147 | 81,470 | 52,000 | 35,848 " | |
| | | Fondation et pose du rail-way. | 173,098 | 264,772 | 213,831 | " | " | " | " | " | |
| | | Travaux accessoires, ouvrages divers d'amélioration | 24,912 | 45,728 | pr mém. | " | " | " | " | " | |
| FOURNITURES spéciales | Bois de fondation du rail-way. | Utilisés. . . | 92,468 | 105,825 | 114,001 | 66,700 | 105,900 | 108,794 | 124,540 | 56,536 p.mém. | |
| | | En dépôt. | 24,117 | 69,003 | 8,946 | " | " | " | " | " | |
| DÉPENSES fixes. | Fers du rail-way. | Utilisés. . . | 420,110 | 523,720 | 539,318 | 477,916 | 486,270 | 322,621 | 248,805 | 256,331 p.mém. | |
| | | En dépôt. | " | " | " | " | " | " | " | " | |
| DÉPENSES fixes. | Bâtiments et constructions. | | 13,968 | 5,518 | pr mém. | | | | | | |
| | | MATÉRIEL des transports. | Matériel des stations. | | | | | | | | |
| | | | Mécanismes divers. | | | | | | | | |
| | Voitures et wagons | | | | | | | | | | |
| | | Locomotives et trains. | | | | | | | | | |
| | DÉPENSES EXTRAORDINAIRES. | | | | | | | | | | |
| TOTAUX. | Emprises | 322,515 | 545,967 | 343,080 | 463,791 | 379,583 | 485,173 | 376,893 | 189,297 | 3,000 | |
| | Travaux. | 938,866 | 1,627,850 | 1,231,355 | 1,815,220 | 1,232,245 | 627,550 | 450,345 | 389,853 | | |
| Direction, conduite et surveillance des travaux, y compris formation des projets. | | 29,000 | 49,000 | 44,000 | 69,000 | 46,000 | 28,000 | 22,000 | 17,000 | 9,000 | |
| TOTAL GÉNÉRAL des dépenses de premier établissement. | | 1,290,381 | 2,222,817 | 1,618,435 | 2,348,011 | 1,657,828 | 1,140,723 | 849,238 | 596,150 | 12,000 | |
| | | 5,131,633 | | | 6,603,950 | | | | | | |

LOI DU 1^{er} MAI 1834.

DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

| SECTIONS PRÊTES POUR L'ADJUDICATION. | | | SECTIONS dont on achève les opérations préparatoires. | PROJETS A L'ÉTUDE. | STATIONS, DÉPENDANCES et MATÉRIEL DES TRANSPORTS. | VALEUR, DES FOURNITURES ou MAGASIN. | DÉPENSES EXTRAORDINAIRES. |
|--------------------------------------|----------------------|-------------------|---|--|---|-------------------------------------|---------------------------|
| NOMBRES À TUNIS. | ANS À LA MEUSE. | LIÈGE À VERVIERS. | | | | | |
| 21,500 ^m . | 6,635 ^m . | | BRAUGES A OSTENDE. | TURISIA MONS et à la frontière. — GAND A COURTRAY et à la frontière. — EMBRANCHEMENS de Liège, Diest et Tournay. | | | |
| pr mém. | pr mém. | pr mém. | | | 407,000 | | |
| Id. | Id. | Id. | | | pour mémoire. | | |
| Id. | Id. | Id. | | | Id. | | |
| 3,000 | 2,000 | 2,000 | 1,500 pr mém. | { 2,000 } { 2,000 } pr mém. { 500 } | 10,000 | | |
| pr mém. | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| " " | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| " " | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| " " | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| pr mém. | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| " " | " " | " " | " " | " " | " " | | |
| pr mém. | pr mém. | pr mém. | " " | " " | " " | | |
| " " | " " | " " | " " | " " | " " | 221,048 | |
| | | | | | 528,607 | | |
| | | | | | 6,354 | | |
| | | | | | 52,800 | 134,748 | |
| | | | | | 354,927 | 85,328 | |
| | | | | | 421,667 | 29,070 | |
| | | | | | | | 58,917 |
| 3,000 | 2,000 | 2,000 | 1,500 | 4,500 | 417,000 | | |
| | | | | | 1,363,855 | | |
| 3,000 | 7,000 | 23,000 | 6,000 | 2,000 | 68,000 | | |
| 3,000 | 9,000 | 25,000 | 7,500 | 6,500 | | | |
| 41,000 | | | 14,000 | | 1,848,855 | 470,691 | 58,917 |

TAB. B. RÉCAPITULATION DES DÉPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION.

| NATURE DES DÉPENSES. | SECTION DE MALINES A BRUXELLES. | | SECTION DE MALINES A ANVERS. | | SECTION DE MALINES ATEMORDE. | | STATIONS ET DÉPENDANCES FIXES. | | MATÉRIEL DES TRANSPORTS. | | | TOTAL GÉNÉRAL. | |
|--|--|--|--|--|-------------------------------------|--|---|--|---|--|--|-------------------|------------|
| | Du 1er mai 1835, au 1er mai 1836. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | A partir de décembre 1836. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | Du 1er nov. 1834 r 1835, au 1er mai 1836. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | Du 1er nov. 1834 r 1835, au 1er mai 1836. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | Du 1er mai 1836, au 1er janv. 1837. | | |
| ROUTE PROPREMENT DITE. | | | | | | | | | | | | | |
| Police et surveillance de la route, salaire des gardes, service des barrières. | 12,483 05 | 9,038 40 | 19,905 58 | | | | | | | | | | |
| Minutaire des ateliers ambulants pour l'entretien du rail-way. | 23,736 43 | 15,166 65 | 24,645 73 | | | | | | | | | | |
| Entretien et manœuvre des ponts tournants de la Nethe et du canal de Louvain. | | | 2,203 53 | | | | | | | | | | |
| Ouvrages divers pour terrassements, pavages, plantations, etc. | 3,599 22 | 2,483 51 | 1,868 52 | | | | | | | | | | |
| Fournitures et réparation d'outils pour les ateliers ambulants et le service des gardes. | | | | | | | | | | | | | |
| Fourniture de sable et moellons ou gravier pour l'entretien du rail-way. | | | | | | | | | | | | | |
| Défranc de fers et bois pour rechange, sans réduction de la valeur des matériaux retirés de la route. | 2,118 00 | 1,638 00 | 930 86 | | | | | | | | | | |
| Frais de direction, conduite et surveillance de la route. | 13,000 00 | 9,000 00 | 9,000 00 | | | | | | | | | | |
| STATIONS ET DÉPENDANCES. | | | | | | | | | | | | | |
| Travaux d'entretien aux bâtiments et clôtures. | | | | | | | | | | | | | |
| MATÉRIEL DES TRANSPORTS. | | | | | | | | | | | | | |
| Main-d'œuvre des ateliers de réparation. | | | | | | | | | | | | | |
| Fournitures diverses et pièces de rechange pour l'entretien du matériel sans déduction de la valeur des objets retirés du service. | | | | | | | | | | | | | |
| Consommation: Fournitures diverses. | | | | | | | | | | | | | |
| Combustible pour locomotives. | | | | | | | | | | | | | |
| Id. pour les ateliers et forges. | | | | | | | | | | | | | |
| Id. pour les bureaux de recettes. | | | | | | | | | | | | | |
| Grasse, huile pour locomotives et voitures. | | | | | | | | | | | | | |
| Nettoyage, savon, broasses, éponges, etc. | | | | | | | | | | | | | |
| Éclairage des stations, ateliers et convois. | | | | | | | | | | | | | |
| Cares des machines. | | | | | | | | | | | | | |
| Frais de direction, conduite et surveillance pour l'entretien, réparation des stations, ateliers et matériel. | | | | | | | | | | | | | |
| | 54,686 70 | 37,328 56 | 49,554 22 | | Pr. 1837m. | | 1,260 14 | 564 78 | | 4,151 50 | 121,485 59 | 157,259 77 | 735,250 31 |
| | | | | | | | 1,260 14 | 564 78 | | 518 82 | 29,585 14 | 36,302 74 | 1,624 00 |
| | | | | | | | | | | | 18,500 00 | 29,522 92 | |
| | | | | | | | | | | | 43,554 60 | 54,484 98 | |
| | | | | | | | | | | | 1,171 50 | 2,667 95 | |
| | | | | | | | | | | | 639 00 | 479 25 | |
| | | | | | | | | | | | 6,500 00 | 10,935 43 | |
| | | | | | | | | | | | 630 00 | 1,053 26 | |
| | | | | | | | | | | | 1,100 00 | 743 28 | |
| | | | | | | | | | | | 11,800 36 | 16,450 92 | |
| | | | | | | | | | | | 8,000 00 | 15,000 00 | |
| | | | | | | | | | | | 121,485 59 | 157,259 77 | |
| | | | | | | | | | | | | | 735,250 31 |

TAB. C.

DIRECTION DES TRAVAUX

DU CHEMIN DE FER.

INGÉNIEURS EN CHEF DIRECTEURS. . . . } SIMONS, P.
 DE RIDDER, G.

RÉPARTITION

PAR SECTION OU PAR SERVICE SPÉCIAL, AU 31 DÉCEMBRE 1836,

DU PERSONNEL ATTACHÉ A LA DIRECTION DES TRAVAUX.

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX POUR LA ROUTE PROPREMENT DITE.

Section de Malines à Bruxelles. { Travaux d'entretien et d'amélioration. } 1 Conducteur chef. . . . VAN MOERE, B.
 2 Surveillants des travaux.

Section de Malines à Anvers. { Travaux d'achèvement et d'entretien. } 1 Surveillant chef de service.
 4 Surveillants des travaux. .

Section de Malines à Termonde. { Travaux d'établissement. } 1 Ingénieur. . . . DESART, H.-G.
 2 Conducteurs. . . . UBAGHS, J.-G.
 8 Surveillants des travaux. } ROUSSEAU, F.-V.

Section de Louvain à Tirlemont. { Travaux d'établissement de la route. } 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. . . . DELHOUGNE, V.
 4 Surveillants des travaux.
 { Construction de la galerie souterraine de Cumplich. } 1 conducteur faisant fonction d'ingénieur. . . . STEVENS, L.
 13 Surveillants des travaux.

| | | |
|--|--|---|
| <i>Section de Tirlemont à Waremme.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Ingénieur. MARS-DEZUTTER. { 1 Conducteur. DANDELIN, L. { 4 Surveillants des travaux. |
| <i>Section de Malines à Louvain.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Ingénieur. MENU, L. { 2 Conducteurs. { DE RIDDER, L. { 4 Surveillants des travaux. { MOTTEQUIN, P.-J. |
| <i>Section de Termonde à Gand.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Conducteur faisant fonction { d'ingénieur. PATRINOISTRE, E. { 2 Conducteurs. { LESCLERCQ, F. { 3 Surveillants des travaux. { VERDONCK, A. |
| <i>Section de Waremme à Ans.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Ingénieur. . . (déjà cité). MARS-DEZUTTER. { 4 Surveillants des travaux. |
| <i>Section de Gand à Bruges.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Conducteur faisant fonction { d'ingénieur. . . (déjà cité). STEVENS. { 1 Conducteur. WANTEEL, CH. { 2 Surveillants des travaux. |
| <i>Section de Bruxelles à Tubize.</i> | Travaux d'établissement. | { 1 Ingénieur. PETITJEAN, J. { 2 Surveillants des travaux. |
| <i>Section d'Ans à la Meuse.</i> | Travaux préparatoires pour la mise à exécution des plans inclinés. | { 1 Ingénieur. MAUS, H. { 5 Surveillants des travaux. |
| <i>Section de Liège à Verviers.</i> | Travaux préparatoires pour la mise à exécution. | { 1 Conducteur faisant fonction { d'ingénieur. HANQUET, V. { 3 Conducteurs. { HANNAY, J.-B. { 6 Surveillants des travaux. { VAN ESCHEN, G. { SIMON, T.-H. |
| <i>Section de Bruges à Ostende.</i> | Travaux préparatoires pour la mise à exécution. | { 1 Conducteur faisant fonction { d'ingénieur. . . (déjà cité). STEVENS. { 1 Surveillant des travaux. |
| <i>Travaux spéciaux sur les diverses sections.</i> | Grands ponts, ponts tournants, mécanismes. | { 2 Conducteurs faisant fonction { d'ingénieurs. { DE RIDDER, F. { PONCELET, A. |
| | Vérification et surveillance générale de la pose du rail-way. | { 1 Conducteur chef. STOBART, TS. |

PROJETS A L'ÉTUDE.

| | | |
|---|---|---------------------|
| Section de Verviers à la frontière de Prusse. | } | Direction générale. |
| Route de Gand vers Lille par Courtray. | | |
| Id. Bruxelles vers Valenciennes par Mons. | | |
| Embranchement de Duffel à Lierre. | | |
| Id. Courtray à Tournay. | | |
| Id. Diest et St-Trond. | | |

CONDUITE ET SURVEILLANCE DES TRAVAUX POUR LES STATIONS,

DÉPENDANCES ET MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

| | | |
|------------------------------|--|---------------------------------------|
| <i>Station de Bruxelles.</i> | } Construction des bâtiments et dépendances. | 1 Conducteur. VAN MEUS, J.-B. |
| | | 1 Surveillant des travaux. |

| | | |
|-------------------------------------|--|---|
| <i>Station centrale de Malines.</i> | } Construction des bâtiments et dépendances. | 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. . . (déjà cité). PONCELET. |
| | | 3 Surveillants des travaux. |

| | | |
|---------------------------------|---|---|
| <i>Matériel des transports.</i> | } Construction Exploitation et Entretien. | 1 Ingénieur faisant fonction d'ingénieur en chef. CABRY, H. |
| | | 1 Conducteur faisant fonction d'ingénieur. RAGHENO, P. |
| | | 1 Conducteur. FISCHER, F. |
| | | 5 Surveillants des travaux. |

ADMINISTRATION CENTRALE.

| | | |
|-------------------------|---|---|
| <i>Service général.</i> | } | Ingénieur. GROSFILS, G. |
| | | Chef comptable. CUYLITS, J. |
| | | Conducteur archiviste. DELWARDE, R. |

| | | |
|---|---|---|
| <i>Expédition des affaires courantes.</i> | } | Commis, 1 ^{re} division. DUBUISSON, J. |
| | | Id. 2 ^e " VAN MOORSEL, L. |
| | | 10 calculateurs, dessinateurs, expéditionnaires. |

TAB. D.
TABEAU
DU MOUVEMENT DES VOYAGEURS PAR CLASSE DE VOITURES,

INDIQUANT LE PRODUIT MOYEN DU TARIF PAR LIEUE DE 5,000 MÈTRES.

| CLASSES DE VOITURES. | NOMBRE DE VOYAGEURS | | PRODUIT BRUT. | | TARIF. | | PRODUIT MOYEN par voyageur et par lieue de 5,000 mètres. | OBSERVATIONS. |
|--|---------------------------------|--|------------------------|---------------------|------------------|--------------------------|--|--|
| | Parcourant la distance entière. | Parcourant des distances intermédiaires. | TOTAL. | Moyen par voyageur. | Parcours entier. | Parcours intermédiaires. | | |
| Berlines. | 5,318 | 222 | 5,540 | 2 46 | 2 50 | 1 50 | 0 60 | |
| Diligences. | 26,950 | 1,880 | 28,830 | 1 46 | 1 50 | 1 00 | 0 36 | |
| Chars à bancs et Waggons couverts. } | 109,012 | 12,092 | 121,104 | 0 91 | 1 00 | 0 75 | 0 23 | |
| Waggons. | 333,090 | 74,646 | 407,736 | 0 47 | 0 75 | 0 50 | 0 12 | Une station intermédiaire étant établie à Viltrode. |
| TOTAUX de la 1 ^{re} année. | 474,370 | 88,840 | 563,210 ^(a) | 0 63 | | | 0 15 | (a) Équivalant à 518,990 voyageurs ayant parcouru la route entière. |
| Berlines. | 9,961 | 2,164 | 12,125 | 3 14 | 3 50 | 1 50 | 0 35 | |
| Diligences. | 23,577 | 9,463 | 33,040 | 2 42 | 3 00 | 1 00 | 0 27 | Les stations intermédiaires ayant lieu à Malines, Viltrode, Duffel et Vieux-Willems. |
| Chars à bancs. | 98,154 | 77,336 | 175,490 | 1 42 | 2 00 | 0 70 | 0 16 | |
| Waggons. | 221,022 | 287,868 | 508,890 | 0 75 | 1 20 | 0 35 | 0 08 1/2 | |
| TOTAUX des 8 premiers mois de la 2 ^e année. | 352,714 | 376,831 | 729,545 ^(b) | 1 00 | | | 0 11 1/2 | (b) Équivalant à 541,120 voyageurs ayant parcouru la route entière. |

DEFICES

AIL

| DE CO | | BÉNÉFICE. | | | OBSERVATIONS. |
|--------|-----------------|----------------------------|---------------------|---------------------|---|
| MATÉRI | | | | | |
| TANT | MOYENNE | par lieue de 5,000 mètres. | | TAX MOYEN | |
| al. | Par | Par | TAX MOYEN | annuel des intérêts | CAPITAL ENGAGÉ. |
| | oyagr. | tonneau | annuel des intérêts | du | |
| ncs. | Centimes. | | | | |
| 746 | 7 $\frac{1}{3}$ | " | 8 % | | (a) Non compris la partie des dépenses d'établissement de la station centrale et du matériel des transports appartenant au service de l'exploitation des routes de Malines vers Liège et Ostende. |
| C | | | | | (b) Non compris les frais de la procédure parlementaire pour obtension de l'acte de concession, s'élevant à livres sterl. 28,465-6-11. |
| 126 | 9 | " | 16 $\frac{1}{2}$ % | | (c) Dans l'indication du nombre des voyageurs sur le rail-way anglais, on n'a pas eu égard comme pour le chemin belge (Voir tableau D), au nombre de voyageurs qui n'ont parcouru que des |

DEUXIÈME PARTIE.

PERCEPTION.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La perception s'opère au moyen de feuilles à souche de différentes couleurs, d'après l'espèce de voiture.

Ces feuilles sont transmises par le ministère au contrôleur, qui en tient un compte; celui-ci les délivre aux receveurs après les avoir paraphées et timbrées.

Les receveurs délivrent aux voyageurs les billets détachés des souches; ces billets indiquent le numéro de la place, l'espèce de voiture, le prix de la place, le jour et l'heure du départ. La souche présente les mêmes indications.

Après chaque départ, le receveur enregistre les billets délivrés, et, chaque jour il remet les souches au contrôleur, qui vérifie si le nombre des billets détachés est égal à la somme reçue dans la journée.

Les versements se font par les receveurs chez les agents du caissier de l'État, le lendemain de la recette, et les récépissés sont remis immédiatement au contrôleur qui s'assure s'ils correspondent avec les écritures et les souches.

Le 11, le 21 et le 30 ou 31 de chaque mois, le contrôleur dresse un état détaillé par bureau, des recettes et du mouvement des voyageurs, en indiquant les heures de départ et l'étendue du trajet; ces états, appuyés des récépissés de versements opérés chez le caissier de l'État, sont transmis au Ministre des Travaux Publics; celui-ci, après les avoir vérifiés, les adresse au Ministre des Finances; ce dernier les compare avec les comptes de recettes de la trésorerie et en accuse la réception, avec ou sans observations, suivant qu'ils sont conformes ou non aux versements opérés.

Le montant des recettes et le mouvement des voyageurs, du 5 mai 1835 au 1^{er} janvier 1837, présentent deux périodes distinctes; durant la première, de *douze mois*, la section de Malines à Bruxelles a été seule exploitée; durant la seconde, de *huit mois*, cette section a été exploitée avec celle de Malines à Anvers; une troisième période a commencé le 3 janvier par l'ouverture de la section de Malines à Termonde; rigoureusement cette troisième période est étrangère au présent compte.

FRAIS DE PERCEPTION,

Y COMPRIS LA POLICE DES STATIONS ET DES CONVOIS.

| | MAI 1835 à MAI 1836. | MAI à DÉCEMBRE 1836. | JANVIER 1837. |
|---|----------------------------|----------------------------|---------------|
| 1 ^o Traitements du contrôleur, des commis attachés à son bureau, des receveurs, commis attachés aux bureaux des re- cettes, facteurs, messagers et portiers des stations | 13,502 80 | 16,847 43 | 4,036 66 |
| 2 ^o Traitements des gardes-convois. | 5,238 38 | 11,496 61 | 2,400 00 |
| 3 ^o Frais d'impression. | 4,726 50 | 8,247 75 | . |

Total de mai 1835 au 1^{er} janvier 1837. . . . fr. 60,059 47

N. B. La somme de fr. 4,036 66 portée dans la troisième colonne, comprend aussi des traite-
ments d'officiers de police pour les stations.

PRODUIT DES RECETTES ET MOUVEMENT DES VOYAGEURS.

1^{er} PÉRIODE. — Sections de Malines à Bruxelles.

| MOIS. | RECETTES PAR BUREAU. | | | | | VOYAGEURS. | | | | |
|-------------------------------------|----------------------|------------|------------|-----------|------------|------------|----------|---------|-----------|---------------|
| | BRUXELLES. | MALINES. | ANVERS. | TERMONDE. | TOTAL. | BRUXELLES. | MALINES. | ANVERS. | TERMONDE. | TOTAL. |
| 1835. | 11,248 75 | 10,339 30 | • | • | 21,588 05 | 17,210 | 16,077 | • | • | 33,287 |
| Mai | 19,378 40 | 17,882 00 | • | • | 37,260 40 | 28,784 | 25,649 | • | • | 54,433 |
| Juin | 24,013 10 | 24,296 35 | • | • | 48,309 45 | 38,841 | 37,961 | • | • | 77,802 |
| Juillet | 22,993 55 | 22,063 90 | • | • | 45,057 45 | 36,864 | 35,417 | • | • | 72,281 |
| Août | 16,600 30 | 16,057 70 | • | • | 32,658 00 | 26,146 | 24,863 | • | • | 50,999 |
| Septembre | 10,426 25 | 10,547 00 | • | • | 20,973 25 | 16,764 | 16,423 | • | • | 33,187 |
| Octobre | 9,531 35 | 9,408 70 | • | • | 18,940 05 | 14,761 | 14,287 | • | • | 29,048 |
| Novembre | 10,254 25 | 9,467 10 | • | • | 19,721 35 | 15,887 | 14,972 | • | • | 30,859 |
| Décembre | 11,097 80 | 10,967 25 | • | • | 22,065 05 | 17,015 | 16,582 | • | • | 33,597 |
| Janvier | 14,693 85 | 14,154 00 | • | • | 28,847 85 | 24,105 | 23,261 | • | • | 47,366 |
| Février | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Mars | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| Avril | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| TOTAL | 181,871 85 | 177,522 30 | • | • | 359,394 15 | 287,793 | 275,417 | • | • | 563,210 |
| | | | | | | | | | | pour un an. |
| 1836. | 46,097 25 | 17,452 70 | 42,298 70 | • | 107,848 65 | 43,749 | 25,561 | • | • | 161,779 |
| Mai | 46,636 65 | 16,077 85 | 41,728 70 | • | 104,443 20 | 42,425 | 22,753 | • | • | 96,529 |
| Juin | 48,248 90 | 19,543 35 | 42,397 30 | • | 110,189 55 | 46,427 | 30,295 | • | • | 119,754 |
| Juillet | 50,708 60 | 20,193 25 | 45,918 45 | • | 116,820 30 | 48,619 | 39,545 | • | • | 128,164 |
| Août | 47,094 00 | 18,711 05 | 39,409 75 | • | 105,615 40 | 43,967 | 28,455 | • | • | 103,068 |
| Septembre | 37,392 70 | 16,553 25 | 32,053 95 | • | 85,999 90 | 35,608 | 28,852 | • | • | 90,440 |
| Octobre | 23,619 05 | 13,523 05 | 18,938 20 | • | 55,080 30 | 20,924 | 15,028 | • | • | 56,108 |
| Novembre | 22,125 45 | 10,111 40 | 16,501 85 | • | 48,738 70 | 21,267 | 12,227 | • | • | 47,304 |
| Décembre | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| TOTAL | 323,323 40 | 132,165 90 | 279,246 90 | • | 734,736 20 | 302,186 | 200,688 | • | • | 502,874 |
| | | | | | | | | | | pour 8 mois. |
| 1837. | 7,283 00 | 3,996 35 | 5,252 45 | 1,584 15 | 17,116 95 | 7,400 | 5,543 | 4,225 | 1,162 | 18,330 |
| 1 ^{er} trimestre | 7,283 00 | 3,996 35 | 5,252 45 | 1,584 15 | 17,116 95 | 7,400 | 5,543 | 4,225 | 1,162 | 18,330 |
| 2 ^e trimestre | 8,455 45 | 4,590 40 | 5,505 75 | 1,268 90 | 19,820 50 | 8,582 | 6,484 | 4,046 | 1,071 | 20,183 |
| 3 ^e trimestre | 8,942 45 | 4,590 40 | 6,411 55 | 1,463 95 | 21,408 35 | 9,592 | 6,484 | 4,814 | 1,267 | 22,157 |
| TOTAL | 24,681 90 | 13,177 15 | 17,169 75 | 4,317 00 | 58,265 80 | 25,574 | 17,511 | 13,085 | 3,500 | 46,670 |
| 1 ^{er} trimestre | 8,376 25 | 4,397 20 | 5,278 15 | 1,463 05 | 19,514 65 | 7,867 | 6,490 | 5,172 | 1,292 | 20,826 |
| 2 ^e trimestre | 8,145 90 | 3,822 60 | 5,969 20 | 1,467 05 | 19,404 75 | 7,867 | 6,377 | 4,572 | 1,066 | 20,687 |
| 3 ^e trimestre | 3,259 55 | 4,825 55 | 4,825 90 | 1,128 20 | 14,039 20 | 5,970 | 4,389 | 5,262 | 1,660 | 16,681 |
| TOTAL | 14,781 60 | 13,045 85 | 16,063 05 | 3,058 50 | 47,949 00 | 19,774 | 15,266 | 15,009 | 4,018 | 48,067 |
| 1 ^{er} trimestre | 7,425 05 | 4,520 55 | 7,067 05 | 2,023 20 | 21,036 85 | 9,077 | 6,043 | 5,535 | 1,702 | 32,357 |
| 2 ^e trimestre | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| 3 ^e trimestre | • | • | • | • | • | • | • | • | • | • |
| TOTAL | 7,425 05 | 4,520 55 | 7,067 05 | 2,023 20 | 21,036 85 | 9,077 | 6,043 | 5,535 | 1,702 | 32,357 |
| | | | | | | | | | | pour un mois. |

2^e PÉRIODE. — Sections de Malines à Bruxelles et à Anvers.

3^e PÉRIODE. — Sections de Malines à Bruxelles, à Anvers et à Termonde.

TABLEAU DES CONCESSIONS ET DEMANDES

| N ^{OS} D'ORDRE. | DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER. | DEMANDEURS ET CONCESSIONS. | DATES DES DEMANDES. | LONGUEURS. | MONTANTS DES ESTIMATIONS. |
|--------------------------|---|----------------------------------|-----------------------------|--|---------------------------------|
| 1 | Chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu. (Hainaut.) | A. Vifquain. | 1 ^{er} avril 1832. | 20,833 ^m . | fr. 2,199,000 |
| 2 | Chemin de fer de St-Ghislain. (Hainaut.) | V. Dessigny. | 23 septembre 1835. | 11,160 ^m . | 1,026,000 |
| 3 | Chemin de fer de Cuesmes au canal de Mons à Condé. (Hainaut.) | J.-F. Boulliez de Jemmappes. | 3 février 1836. | 5,401 ^m . | 206,000 |
| 4 | Chemin de fer du Flénu à la Sambre. (Hainaut.) | F. Basse. | 23 juillet 1835. | 20,773 ^m , dont 9,000 ^m en Belgique et 11,773 ^m en France. | 3,177,400 |
| 5 | Chemin de fer de Hornu à la Sambre, aboutissant à Erquelines. (Hainaut.) | Peruez et Lebon. | 10 mars 1835. | 29,501 ^m . | 4,600,000 |
| 6 | Chemin de fer d'entre Sambre et Meuse, avec trois embranchements dirigés vers Morialmé, Florennes et Couvin. (Hainaut et Namur.) | Peruez et consors. | 25 mars 1835. | Tronc principal, 70,612 ^m ; embranchement vers Morialmé 13,540 ^m ; embranchement vers Florennes. 13,564 ^m ; embranchement vers Couvin 5,175 ^m ; développement total 102,891 ^m , | 12,784,000 |
| 7 | Chemin de fer d'entre Sambre et Meuse en concurrence avec le précédent. (Hainaut et Namur.) | Springard. | 12 mars 1835. | 83,835 ^m , | 7,500,000 |

CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER, AU 1^{er} JANVIER 1837.

| DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION. | OBSERVATIONS. |
|--|--|
| <p>La concession a été accordée par arrêté du 4 septembre 1833. Les chemins aujourd'hui livrés à la circulation, ont été cédés à une Société anonyme.</p> | <p>Établissant une communication entre les charbonnages du couchant de Mons, connus sous la dénomination de <i>Flénu</i> et les rivages du canal de Mons à Condé.</p> |
| <p>La concession a été accordée au sieur Dessigny par arrêté du 9 juillet 1836.</p> | <p>Réunissant les charbonnages du Buisson, de l'Escouffiaux et autres du couchant de Mons, aux rivages du canal de Mons à Condé, à St-Ghislain.</p> |
| <p>La commission d'enquête s'est montrée favorable au projet. L'autorité provinciale et la chambre de commerce de Mons ne lui reconnaissent le caractère d'utilité publique que moyennant certaines modifications.</p> | <p>Pour le transport des houilles au canal. — En concurrence avec la branche du Haut-Flénu de la compagnie Vifquain.</p> |
| <p>L'enquête a été favorable au projet. La commission d'ingénieurs a présenté un projet de cahier des charges.</p> | <p>Ce chemin part des chemins de fer du Flénu, auxquels il se lie et qu'il utilise pour le transport des charbons <i>Flénu</i> vers la haute Sambre, où il aboutit (en France) à 3,900 mètres au-dessus de Maubeuge. Il est en concurrence avec un projet du canal de Mons à la Sambre, à établir en entier sur le territoire belge.</p> |
| <p>Les auteurs du projet ont demandé que l'instruction fût suspendue, au moment où l'enquête allait être ordonnée.</p> | |
| <p>La concession a été accordée par arrêté du 13 juin 36. Mais, à raison de modifications à apporter au cahier des charges, l'arrêté de concession a dû être révoqué et un nouveau cahier des charges a été mis en discussion. — (Un nouveau cahier des charges a été revoté le 10 mars 1837.)</p> | <p>Projet conçu dans l'intérêt de la forgerie. Destiné à faciliter le transport des minerais, castines, etc., de l'entre Sambre et Meuse vers les hauts fourneaux au coak des bords de la Sambre, en même temps que le transport des charbons vers les usines de l'entre Sambre et Meuse.</p> |
| <p>Les commissions d'enquête se sont prononcées contre le projet. La députation des États de Namur n'a pas partagé cette opinion; elle a considéré le projet d'ingard comme plus favorable à la province de Namur que celui de MM. Pervez et consors.</p> | <p>Le projet est abandonné, au moins provisoirement, par son auteur, qui y a substitué deux projets, l'un de Florennes à la Meuse, l'autre de la Sambre à Oret.</p> |

| NOS D'ORDRE. | DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER. | DEMANDEURS EN CONCESSION. | DATES DES DEMANDES. | LONGUEURS. | MONTAN DES ESTIMATION |
|--------------|--|------------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------------|
| 8 | Chemin de fer de Florennes à la Meuse. (Namur.) | Springard. | 15 septembre 1836. | 33,954m. | fr. 3,000,000 |
| 9 | Chemin de fer de la Sambre à Oret. (Hainaut et Namur.) | Springard. | 22 septembre 1836. | 21,022m. | 2,111,927 |
| 10 | Cinq embranchements destinés à rattacher les diverses houillères des environs de Charleroy, au tronc principal du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. (Hainaut.) | Peruez et consors. | 1 ^{er} février 1836. | | 2,800,000 |
| 11 | Chemin de fer de Charleroy à Mons. (Hainaut.) | De Puydt, Peruez et Lebon. | 3 janvier 1836. | | 7,000,000 |
| 12 | Chemin de fer de Charleroy à Mons. (Hainaut.) | Dubois-Nihoul. | 10 février 1836. | 45,400m. | 4,904,650 |
| 13 | Chemin de fer de Houdeng à la Dendre. (Hainaut.) | Dubois-Nihoul. | | | |
| 14 | Chemin de fer du vallon de la Haine avec trois embranchements. (Hainaut.) | Van der Elst. | | 25,798m. pour le tronc principal; 13,029m. pour les embranchements ; développement total 38,827m. | 1,801,343 |
| 15 | Chemin de fer de Mons à Ath et Lessines. (Hainaut.) | Augustin et Valentin Van der Elst. | 4 juin 1836. | 38,520m. | 1,868,000 |
| 16 | Chemin de fer de Saint-Chislain à Lessines. (Hainaut.) | G. Mueseleer. | | 31,000m. | 2,400,000 |

| DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION. | OBSERVATIONS. |
|---|--|
| <p>L'enquête a été ordonnée, le 31 octobre 1836, sur ces ux projets, qui, réunis, établissent une ligne de jonc- n de la Sambre à la Meuse, et reproduisent la pres- e totalité du projet n° 7.</p> <p>L'enquête est terminée et, le 1^{er} août 1836, la com- sion d'Ingénieurs a été invitée à dresser un projet cahier des charges.</p> <p>Une enquête ordonnée le 28 avril 1836 a été favora- au projet. La commission d'Ingénieurs doit pré- ter un projet de cahier des charges.</p> <p>L'instruction est suspendue en attendant les rensei- nements à fournir à la commission d'ingénieurs par teur du projet.</p> <p>Après deux enquêtes, les pièces ont été renvoyées à pection générale, le 16 septembre 1836, pour la action du cahier des charges.</p> <p>L'utilité publique du projet n'a pas été constatée à l'enquête. Seulement l'on a pensé que le chemin fer de Charleroy à Mons devait obtenir la préfê- ce comme présentant un plus haut degré d'utilité blique. L'affaire a été renvoyée à la commission Ponts et Chaussées, le 22 octobre 1836.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 14 juillet 1836.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 13 juillet 1836.</p> | <p>Principal objet : transport des produits des char- bonnages du centre vers la Dendre.</p> <p>En concurrence avec une partie du chemin de fer de Charleroy à Mons (n° 11).</p> |

| N ^o D'ORDRE. | DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER. | DEMANDEURS ou CONCESSION. | DATES DES DEMANDES. | LONGUEURS. | MONTANT DES ESTIMATIONS. |
|-------------------------|---|--|---------------------------|--|--------------------------------|
| 17 | Chemin de fer des Ecaussines à Ronquières. (Hainaut.) | Van der Elst. | | 17,866 ^m . | fr. 777,943 1 |
| 18 | Chemin de fer des houillères de Haine St-Pierre et de Housu, au canal de Charleroy. (Hainaut.) | E. Dupont fils. | 30 avril 1836. | 8,749 ^m . | 500,000 0 |
| 19 | Chemin de fer destiné à réunir les embranchements du canal de Charleroy au chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. (Hainaut.) | Letoret, de Mons. | 24 novemb. 1835. | 30,000 ^m . | |
| 20 | Chemin de fer de Quenast. (Brabant.) | Magis et Engels. | 29 septemb. 1835. | 8,204 ^m . y compris un rivage de 100 mètres le long du canal. | 320,307 0 |
| 21 | Chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par Hal et Mons, dans la direction de Valenciennes. (Brabant et Hainaut.) | Destombes, de Mons. | 4 juin 1835. | 81,000 ^m . | 9,000,000 0 |
| 22 | Chemin de fer de Bruxelles à Paris, avec embranchement sur Lille. (Brabant, Hainaut, et les Flandres.) | Société Générale pour encourager l'industrie (Banque de Bruxelles.) | | | |
| 23 | Chemin de fer de Gand sur Lille, par Courtray, avec embranchement sur Tournay. (Flandre et Hainaut.) | E. Riche, d'Anvers. | 29 juin 1835. | De Gand à la frontière de France 58,100 ^m : l'embranchement sur Tournay 21,800 ^m ; développement total 79,900 ^m . | 8,100,000 0 |
| 24 | Chemin de fer de Gand sur Lille, par Courtray, avec embranchement sur Tournay et Mons. (Flandre et Hainaut.) | J.-F. Maertens. | 5 septembre 1835. | 127,000 ^m . | 14,300,000 0 |

| DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION. | OBSERVATIONS. |
|---|--|
| L'enquête a été ordonnée par arrêté du 14 juin 1836. Les résultats n'en sont pas encore officiellement connus. | Ce projet est en concurrence avec les embranchements du canal de Charleroy et, jusqu'à un certain point, avec le canal de Charleroy lui-même. |
| L'enquête a été ordonnée par arrêté du 13 juillet 36. Les résultats n'en sont pas encore officiellement connus. | En concurrence directe avec les embranchements du canal de Charleroy. |
| Le projet devra être complété par son auteur, préalablement à l'enquête. | Destiné à faciliter le transport des charbons du Centre à la Sambre et au chemin de fer d'entre Sambre et Meuse. |
| La concession a été accordée aux sieurs Magis et Ugeux, par arrêté du 12 juillet 1836. | Destiné à mettre les carrières de pavés de Quenast en communication avec le canal de Charleroy, où il aboutit près du village de Tubise. |
| Le projet paraît abandonné par son auteur, qui n'a insisté pour que l'instruction fût poursuivie. | |
| Trois ingénieurs de l'État ont été autorisés à s'occuper de la formation du projet pour la Société Générale. Ils proposent de diriger le chemin de fer de Bruxelles à Mons, par Soignies et Castiau. MM. Simons et Ridder opposent à ce tracé un contre-projet par charbonnages du Centre; il y aura à opter entre deux directions. | Ce projet comprend en Belgique une branche de chemin de fer, de Bruxelles à la frontière, dans la direction de Valenciennes, par Mons, et une branche de Gand vers Lille. La 1 ^{re} fait partie du système décrété par la loi du 1 ^{er} mai 1834. Quant à la seconde, le Gouvernement a exprimé l'intention de la comprendre dans ce système, comme branche complémentaire, et de présenter à cette fin un projet de loi aux Chambres. |
| Toutes les formalités prescrites sont remplies. Mais la loi sur les concessions de péages s'oppose à ce qu'il ait été passé outre à la concession. La demande en concession devra d'ailleurs être considérée comme non avenue, si le Gouvernement est autorisé à exécuter le projet lui-même. | Simple voie, avec gares d'évitement espacées de 600 mètres. — Durée de la concession : 90 ans. |
| Ce qui vient d'être dit est également applicable au projet du sieur Maertens. Ce dernier a reproduit séparément la branche de Mons à Courtray sur Tournay, et a l'intention de prolonger jusqu'à Roulers. | Double voie de Gand à la frontière. — Durée de la concession : 78 ans. |

| N ^{OS} D'ORDRE. | DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER. | DEMANDEURS en CONCESSION. | DATES DES DEMANDES. | LONGUEURS. | MONTANT DES ESTIMATIONS. |
|--------------------------|--|--|---------------------------|-----------------------|--------------------------------|
| 25 | Chemin de fer de Courtray sur Roulers. (Flandre occidentale.) | J.-F. Maertens. | 11 juillet 1836. | 21,000 ^m . | fr. 1,800,000 |
| 26 | Chemin de fer de Louvain à Chatelineau. (Brabant et Hainaut.) | Bénard et Laurillard Fallot. | | 86,000 ^m . | 6,800,000 |
| 27 | Chemin de fer de Namur à Tirlemont. (Brabant et Namur.) | Tarte, Brabant, Cauchy, Kegeljean et Tremouroux. | | | 5,000,000 |
| 28 | Chemin de fer de Liège à Seraing. (Liège.) | Magis et Engels. | | 8,835 ^m . | 716,000 |
| 29 | Embranchement destiné à réunir au chemin de fer de Liège à Seraing, les établissements industriels de la rive gauche de la Meuse, situés entre Jemeppe et Chokier. (Liège.) | Magis et Engels. | 18 avril 1836. | 3,800 ^m . | 257,565 |
| 30 | Projet de trois embranchements à établir sur la rive gauche de la Meuse, sur les territoires des communes de Flemalle-Grande, Jemeppe, Grâce-Montegnée, Tilleur, St-Nicolas, Ans et Liège. (Liège.) | G. Mueseler. | 21 mars 1836. | | |
| 31 | Chemin de fer de Namur à Liège. (Liège et Namur.) | Laurillard-Fallot, Bénard et Bédaut. | 21 avril 1836. | 58,510 ^m . | 5,000,000 |
| 32 | Chemin de fer de Seraing à la frontière de France, en suivant le vallon de la Meuse. (Liège et Namur.) | R. De Puydt et Ce. | 14 mai 1836. | 98,800 ^m . | 9,593,000 |

| <p style="text-align: center;">DEGRÉ D'AVANCEMENT</p> <p style="text-align: center;">ET D'INSTRUCTION.</p> | <p style="text-align: center;">OBSERVATIONS.</p> |
|---|---|
| <p>L'enquête ordonnée par arrêté du ... septembre 1836, a été favorable au projet. La commission des Ponts et Chaussées est chargée de présenter un projet de cahier des charges.</p> <p>Les enquêtes ont eu lieu. La commission des Ponts et Chaussées a été chargée de l'examen de l'affaire, le 24 juin 1836.</p> <p>Les enquêtes ont eu lieu; toutes les pièces sont renvoyées à la commission, depuis le 16 juillet 1836. Les bases du cahier des charges sont posées.</p> <p>L'enquête a été favorable au projet. La commission des Ponts et Chaussées est chargée de présenter un projet de cahier des charges.</p> <p>L'instruction a été suspendue en attendant la décision sur le tracé du chemin de fer aux abords de Liège.</p> <p>L'enquête est suspendue en attendant que le projet soit complété par son auteur.</p> <p>Les enquêtes sont terminées. Les deux projets sont en concurrence telle que l'adoption de l'un entraîne le rejet de l'autre. Dans la province de Namur, on donne la préférence au projet Laurillard-Fallot; dans celle de Liège, au projet De Puydt.</p> | <p>Établissant une communication entre la Sambre et le chemin de fer en construction par l'État.</p> <p>Établissant une communication entre la Sambre, la Meuse et le chemin de fer en construction par l'État.</p> <p>M. Muesèler paraît s'être proposé de réunir différents charbonnages au chemin de fer en construction par l'État.</p> |

| N ^{OS} D'ORDRE. | DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FER. | DEMANDEURS en CONCESSION. | DATES DES DEMANDES. | LONGUEURS. | MONTANT DES ESTIMATIONS |
|--------------------------|---|--|---------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| 33 | Chemin de fer de Liège à Venloo, par la rive droite de la Meuse. (Liège et Limbourg.) | H. Borguet. | 30 mai 1836. | | |
| 34 | Chemin de fer d'Ath à Tournay, en prolongement de celui de Mons à Ath. (N ^o 15.) (Hainaut.) | Van der Elst frs., ingénieurs civils à Ceusmes. | 10 octobre 1836. | 28,350 ^m . | fr. 1,626,305 |
| 35 | Chemin de fer de Charleroy à Tubise par Nivelles. (Hainaut et Brabant.) | Alvin et Comp ^e . | 16 décembre 1836. | 51,367 ^m . | 7,500,000 |
| 36 | Chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise. (Anvers.) | Jobard et Comp ^e . | 22 décembre 1836. | | |

| DEGRÉ D'AVANCEMENT ET D'INSTRUCTION. | OBSERVATIONS. |
|---|--|
| <p>L'auteur du projet n'a présenté qu'un plan du tracé et il a demandé un délai de quatre mois pour la production des autres pièces nécessaires à l'ouverture de l'enquête.</p> <p>L'enquête a été ordonnée le 9 novembre 1836.</p> <p>M. Alvin a été invité à compléter son projet le 22 décembre 1836.</p> <p>La demande devra être complétée par son auteur, avant de pouvoir faire l'objet d'une enquête.</p> | <p>Le but des demandeurs en concession, est d'établir une communication par chemin de fer, de Charleroy à Bruxelles, en se reliant au chemin de fer du Gouvernement, à Tubise. Le tracé, sur presque tout son développement, est latéral au canal de Charleroy, dont il ne s'écarte que pour passer par Nivelles.</p> <p>Depuis le 1^{er} janvier 1837, il n'est entré au Ministère qu'une seule demande nouvelle, c'est celle de M. Lecocq, demande complexe, relative aux communications à établir dans la Campine, à l'aide de canaux, de routes ordinaires et de chemins de fer.</p> |

Bruxelles, le 22 mars 1837.

CHEMIN DE FER. — TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Tableau de la recette moyenne par jour, chaque mois, depuis le commencement de l'exploitation, en mai 1835, jusqu'au 30 juin 1838.

| PÉRIODES SUCCESSIVES D'EXPLOITATION. | | RECETTE MOYENNE JOURNALIÈRE. | | | | | | | | | | | | MONTANT TOTAL. | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------|----------|----------|-------|--------|-------|-------|----------|-------|------------|----------|-----------|----------------|-------------------|-----------------------------|
| EXERCICES et durée. | DÉSIGNATION des sections. | KILOMÈTRES. | JANVIER. | FÉVRIER. | MARS. | AVRIL. | MAY. | JUIN. | JUILLET. | AOÛT. | SEPTEMBRE. | OCTOBRE. | NOVEMBRE. | DÉCEMBRE. | par période. | pour l'année entière. |
| 1835 — 1836, 12 mois. | Bruxelles à Malines. | 21 | 642 | 673 | 735 | 961 | 719 | 1,209 | 1,636 | 1,469 | 1,512 | 1,068 | 689 | 631 | francs 359,394 | francs 359,394 |
| 1836, les 8 derniers mois. | Bruxelles et Anvers. | 44 | — | — | — | — | 3,594 | 3,461 | 3,672 | 3,694 | 3,520 | 2,866 | 1,836 | 1,624 | 734,736 | 937,600 |
| 1837, les 8 premiers mois. | Moyenne pour chaque section. | 22 | — | — | — | — | 1,737 | 1,740 | 1,656 | 1,947 | 1,760 | 1,433 | 918 | 812 | — | — |
| | Bruxelles, Anvers et Termonde. | 71 | 1,922 | 1,862 | 2,308 | 2,616 | 3,375 | 3,519 | 4,435 | 4,721 | — | — | — | — | 742,868 | 1,150,000 |
| | Moyenne pour chaque section. | 24 | 640 | 680 | 769 | 872 | 1,125 | 1,173 | 1,478 | 1,573 | — | — | — | — | — | — |
| 1837, mois de septembre. | | 108 | — | — | — | — | — | — | — | — | 6,128 | — | — | — | 183,845 | — |
| | Moyenne pour chaque section. | 26 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1,532 | — | — | — | — | — |
| 1837 — 1838, semestre d'hiver. | Bruxelles, Anvers, Gand et Tirlemont. | 142 | 3,613 | 3,917 | 5,330 | — | — | — | — | — | — | 6,997 | 4,439 | 4,904 | 862,125 | 2,280,000 |
| | Moyenne pour chaque section. | 23 | 635 | 652 | 868 | — | — | — | — | — | — | 1,166 | 739 | 817 | — | — |
| 1838, second trimestre. | Bruxelles, Anvers, Gand et Ana. | 189 | — | — | — | 7,600 | 8,350 | 9,905 | — | — | — | — | — | — | 776,661 | 3,030,000 |
| | Moyenne pour chaque section. | 25 | — | — | — | 950 | 1,043 | 1,288 | — | — | — | — | — | — | — | — |

Des Recettes et Dépenses du Chemin de Fer, du 1^{er} mai 1835 au 30 juin 1838, indiquant le taux des intérêts du capital d'établissement successivement couverts par les seuls bénéfices du transport des voyageurs.

| EXERCICES OU PÉRIODES. | SECTIONS EXPLOITÉES. | | CAPITAL D'ÉTABLISSEMENT. | | DÉPENSES COURANTES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION. | | | LIEUES PARCOURUES PAR LES CONVOIS. | NOMBRE DE VOYAGEURS INSCRITS. | DISTANCE MOYENNE DE TRANSPORT, PAR VOYAGEUR. | RECETTE EFFECTUÉE PENDANT LA PÉRIODE. | RÉDUCTION PAR ANNÉE. | | | | |
|---|-------------------------|------------|-----------------------------|-----------------------------|--|---|---------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|---|--|-------------------------|------------------------|---|-----------|-----------|
| | VILLES. | LONGUEURS. | ROUTE. | STATIONS et MATÉRIEL. | Entretien et police de la route. | Entretien, répara- tion du matériel. | Administration des recettes. | | | | | TOTAL. | DÉPENSES COURANTES. | Taux d'intérêt couvert par les voyageurs. | | |
| Du 1 ^{er} mai 1835 au 30 avril 1836 (12 mois). | | | 21 | 635,000 | 1,925,381 | 54,617 | 122,746 | 30,000 | 207,383 | 14,810 | 563,210 | 18 | 359,394 | 8 | | |
| Du 1 ^{er} mai 1836 au 31 décemb. de (8 mois). | | | 44 | 1,515,000 | 5,028,198 | 86,881 | 168,126 | 40,000 | 295,007 | 24,825 | 729,545 | 32 | 734,736 | 10 1/4 | | |
| Du 1 ^{er} janvier 1837 au 31 août de (8 mois). | | | 71 | 1,848,855 | 6,980,488 | 164,649 | 307,420 | 81,894 | 553,963 | 33,700 | 774,077 | 31 | 742,888 | 4 1/2 | | |
| Du 1 ^{er} au 30 septem- bre 1837 (un mois). | | | 106 | " | 7,000 | 50,000 | 13,000 | 70,000 | 6,120 | 183,349 | 30 | 183,845 | " | " | | |
| Du 1 ^{er} octobre 1837 au 31 mars 1838 (6 mois). | | | 142 | 2,848,855 | 16,834,263 | 211,674 | 356,489 | 180,981 | 749,144 | 43,180 | 742,537 | 32 | 882,125 | 1,500,000 | 4 1/2 | |
| Du 1 ^{er} avril 1838 au 30 juin de (3 mois). | | | 189 | 20,148,851 | 3,580,424 | 23,729,285 | 124,302 | 204,319 | 103,080 | 431,701 | 33,130 | 590,109 | 38 | 776,651 | 1,725,000 | 5 1/2 |
| TOTAL GÉNÉRAL. . . | | | | | | | | | | | (1) | 2,307,208 | 155,765 | 3,589,127 | (2) | 3,679,639 |

(1) Le nombre des locomotives employées, qui n'était que de six à la fin de la première période d'exploitation, en avril 1836, s'élève aujourd'hui, en août 1838, à quarante-quatre, dont les plus anciennes avaient déjà parcouru au 30 juin dernier, les distances suivantes, savoir :

- La Stephenson, entrée au service en mars 1835. 43,393 lieues
- L'Éclair, 12,820 "
- Le Flèche, 11,166 "
- Le Belge, 8,265 "

(2) Non compris le produit du transport des marchandises.

MONTANT DES RECETTES ET MOUVEMENT DES VOYAGEURS

SUR LE CHEMIN DE FER BELGE.

L'exploitation du chemin de fer, eu égard à l'époque des ouvertures successives des diverses sections livrées à la circulation, se divise aujourd'hui en six périodes; la sixième n'est commencée qu'à la date du 1^{er} septembre, après l'ouverture de la section de Bruges à Ostende, le mois d'août servant de transition.

Ces six périodes sont les suivantes :

Première période. Douze mois, de mai 1835 à la fin d'avril 1836 : exploitation d'une seule section (celle de Bruxelles à Malines) ;

Deuxième période. Huit mois, de mai 1836 à décembre 1836 : exploitation de deux sections (celles de Malines à Bruxelles et de Malines à Anvers) ;

Troisième période. Huit mois, janvier à la fin d'août 1837 : exploitation de trois sections (les deux précédentes et la section de Malines à Termonde) ;

Quatrième période. Sept mois, septembre 1837 à la fin de mars 1838 : exploitation de six sections (les trois précédentes et les sections de Malines à Louvain, de Louvain à Tirlemont, de Termonde à Gand) ;

Cinquième période. Quatre mois, avril 1838 à la fin de juillet 1838 : exploitation de huit sections (les six précédentes et les deux sections de Tirlemont à Waremmes et de Waremmes à Ans) ;

Sixième période. En y comprenant le mois d'août 1838, mois de transition : exploitation de onze sections (les huit précédentes et les sections de Gand à Aeltre, d'Aeltre à Bruges et de Bruges à Ostende).

Ces onze sections présentent les développements suivants :

| | |
|----------------------------------|-----------------------|
| De Bruxelles à Malines. | 20,300 ^m . |
| De Malines à Anvers. | 23,500 |
| De Malines à Louvain. | 23,750 |
| De Louvain à Tirlemont. | 17,750 |
| De Tirlemont à Waremmes. | 27,200 |
| De Waremmes à Ans | 18,900 |
| De Malines à Termonde | 26,700 |
| De Termonde à Gand. | 30,500 |
| De Gand à Aeltre. | 23,200 |
| D'Aeltre à Bruges. | 21,300 |
| De Bruges à Ostende. | 23,500 |
| TOTAL. | 256,600 |

C'est-à-dire, 51 lieues de 5,000 mètres, et 1,600 mètres.

Les résultats des deux premières périodes sont connus par les rapports

présentés à la chambre des représentants le 23 février et le 1^{er} mars 1837, et insérés dans les nos 84 et 95 du *Moniteur* de cette année (25 mars et 5 avril 1837).

Pendant la première période qui a duré un an, de mai 1835 à mai 1836, où l'on exploitait la seule section de Bruxelles à Malines, on a transporté 564,210 voyageurs; la recette a été de 359,394 francs 15 centimes.

Pendant la deuxième période qui a duré huit mois, de mai à décembre 1836, où l'on exploitait les sections de Bruxelles à Malines et à Anvers, on a transporté 729,545 voyageurs; il est donc probable que le chiffre aurait pour l'année atteint un million; la recette pour les huit mois a été de 734,736 francs 20 centimes.

Les tableaux relatifs aux périodes suivantes n'ont point encore été publiés. Nous avons reproduit seulement à la page 240 l'état récapitulatif du mouvement des voyageurs, et du montant des recettes effectuées pendant le mois de juillet 1838.

Les tableaux que nous avons publiés aux pages 238, 239 et 240, offrent le résumé des faits les plus intéressants à connaître en ce qui concerne les dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation, et les recettes du chemin de fer depuis mai 1835 jusqu'au 30 juin 1838.

Le *Tableau général* (voyez page 239), établit que les huit sections ouvertes en avril 1838, et comprenant une longueur de 189 kilomètres, ont coûté :

| | |
|---|-------------------|
| Pour la route (terrassements, rails, billes, etc.). | fr. 20,148,861 |
| Pour les stations et le matériel. | 3,580,424 |
| TOTAL. | <u>23,729,285</u> |

Les frais d'entretien et d'exploitation s'élevaient en totalité au 30 juin 1838, à fr. 2,307,208.

Le nombre des voyageurs inscrits depuis mai 1835 jusqu'au 30 juin 1838, a été de fr. 3,589,127.

La recette totale effectuée pendant cette période a été de fr. 3,679,639, non compris le transport des marchandises.

Les trois dernières colonnes du *Tableau général* indiquent :

1° Quel aurait été le montant des dépenses courantes de l'entretien et du service, en supposant que l'exploitation de chaque série de sections eût duré un an.

2° Quelle aurait été la recette dans la même supposition.

Et 3° quel aurait été le taux d'intérêt couvert par les voyageurs, toujours en supposant que le nombre de sections signalé à la seconde colonne du tableau eût été exploité pendant une année.

D'après ces détails, si les huit sections exploitées simultanément du 1^{er} avril au 30 juin 1838, l'eussent été pendant douze mois au lieu de trois, on aurait pu conclure que les dépenses courantes d'entretien, etc., se seraient

élevées à 1,725,000 fr., que la recette aurait produit 3,030,000 fr., et que le taux de l'intérêt couvert par l'excédant de la recette sur la dépense, aurait été de 5 $\frac{1}{2}$ p. $\frac{0}{0}$.

La recette probable d'une année est, comme nous venons de le dire, portée, par l'exploitation des huit sections, à 3,030,000 fr. (*Voyez* l'avant dernière colonne du *Tableau général*, dernière ligne). Ce chiffre ne parait pas concorder avec celui de la recette des trois mois d'exploitation (avril à juin 1838), et cependant il semble que pour trouver la recette de l'année, il devrait suffire de multiplier celle que les trois mois d'exploitation ont donnée, par le nombre des trimestres de l'année.

Ainsi, le même *Tableau général* indiquant que la recette effectuée pendant cette période trimestrielle a été de 776,651 fr., on pourrait supposer, qu'en multipliant ce chiffre par 4 (c'est-à-dire, par le nombre des trimestres de l'année), on devrait arriver à établir le chiffre total de la recette que l'exploitation de huit sections pendant un an aurait produite. Mais cette marche conduirait à des résultats erronés, parceque chaque mois donne une recette différente. Le plus faible produit a lieu en janvier, le plus fort est obtenu au mois d'août; la différence de température, selon les saisons, donne la raison de la différence des recettes.

Pour apprécier le montant probable de la recette d'une année, il faut donc connaître le produit de chaque mois en particulier. C'est dans ce but qu'a été dressé le premier tableau (page 238).

Ce premier tableau indique la recette moyenne de chaque jour, de mois en mois, à toutes les périodes de l'exploitation.

Les deux premières colonnes désignent les sections ouvertes à chaque période, et la durée successive de leur exploitation.

La troisième colonne donne le nombre moyen des kilomètres par section à chaque différente période.

Les douze colonnes suivantes indiquent :

1° Le chiffre de la recette moyenne *journalière*, chaque mois, sur toute l'étendue de la route exploitée par périodes, et 2° le chiffre de la recette moyenne *journalière* par chaque mois, mais réduite en moyenne pour chaque section, quand il y a plusieurs sections exploitées à la fois.

Ainsi la recette moyenne de chacun des jours du mois de janvier 1836, époque à laquelle la seule section de Bruxelles à Malines (21 kilom.) était exploitée, a été de 642 fr. ;

La recette moyenne de chacun des jours du mois de janvier 1837 a été de 1,922 fr., pour les trois sections alors exploitées (71 kilom.); soit, pour chacune des sections, 640 fr. ;

Celle du mois de janvier 1838, pendant l'exploitation de six sections (142 kilom.), a été de 3,813 fr. ; soit, pour chaque section, 635 fr.

Les autres mois offrent un résultat analogue.

Comme on peut le voir, chaque section du chemin de fer produit, dans

un mois donné, une recette à peu près la même d'année en année, quel que soit le nombre des sections exploitées. En d'autres termes, sous le rapport général des recettes, les sections ne paraissent pas réagir l'une sur l'autre.

Quatre années d'exploitation ont permis d'établir que la recette moyenne journalière, par chaque mois et par section, supposée aussi en moyenne de 24 kilomètres, est telle qu'on la trouve indiquée à la dernière ligne du tableau de la page 238.

Il résulte de ce fait que pour prévoir quelle sera probablement la recette de l'année sur un nombre donné de sections en exploitation, il devra suffire de multiplier la recette moyenne journalière de chaque mois, par le nombre des jours du mois, et de multiplier de nouveau par le nombre des sections exploitées, le produit ainsi obtenu.

C'est en procédant ainsi que l'on est conduit à dire que le montant total probable de la recette pour 1838 se serait élevé à 3,030,000 fr., si les huit sections de Bruxelles, Anvers, Termonde, Gand, Louvain, Tirlemont, Waremmes et Ans eussent été exploitées pendant toute l'année, au lieu de ne l'être exclusivement que pendant le trimestre d'avril à juin.

Pour démontrer par un exemple récent la justesse au moins très-approximative de ces bases, nous n'aurons qu'à comparer les recettes effectuées réellement en avril, mai et juin 1838, sur les huit sections exploitées, aux données de recettes probables que fournit le tableau pendant ces mêmes mois.

| | <i>Recettes probables.</i> | <i>Recettes effectuées.</i> |
|--|----------------------------|-----------------------------|
| En avril la recette moyenne journalière est de fr. 920 (1). | | |
| (2) 920 fr. × 30 jours = 27,600 fr. | | |
| 27,600 fr. × 8 sect. = 220,800 fr. Avril 1838, | fr. 220,800 | fr. 231,637 95 |
| En mai la recette moyenne journalière est de 1,100 fr. | | |
| 1,100 fr. × 30 jours = 33,000 fr. | | |
| 33,000 fr. × 8 sect. = 264,000 fr. Mai, | 264,000 | 254,702 64 |
| En juin la recette moyenne journalière est de 1,250 fr. | | |
| 1,250 fr. × 30 jours = 37,500 fr. | | |
| 37,500 fr. × 8 sect. = 300,000 fr. Juin, | 300,000 | 301,943 92 |
| | TOTAUX. . . | 784,800 |
| | | 788,284 51 |

Les recettes probables de chaque mois sont, comme on le voit, à peu de chose près égales aux recettes qui ont été effectuées, mais le rapport est encore plus étroit si l'on totalise chaque colonne de chiffres, et si l'on met en regard les deux produits. La différence n'est que de 3,484 fr. 51 c., ou de $\frac{1}{222}$.

Il suit de là, que si dans l'année d'exercice, du 1^{er} septembre 1838 au

(1) Voyez le tableau à la page 238, les 4^e, 5^e, et 6^e. col. des mois, ligne dernière.

(2) Multipliez la recette moyenne journalière du mois par le nombre des jours du mois, et multipliez le produit par le nombre des sections.

31 août 1839, aucune nouvelle section n'était ouverte (c'est-à-dire, si l'on exploitait seulement les onze sections actuelles, formant les lignes de l'ouest, de l'est et du nord au midi), et si l'on voulait connaître *a priori* quelle serait la recette de cet exercice, on n'aurait qu'à employer la formule indiquée plus haut, et l'on trouverait un chiffre total de 4,100,000 fr., recette probable qui, selon nous, se réaliserait à un centième près.

Mais, depuis que ceci a été écrit, une nouvelle combinaison a été introduite dans le service des convois. Jusqu'à présent chaque convoi parti d'un point extrême des lignes était forcé de stationner à Malines, pour attendre les convois en correspondance; il en résultait quelquefois un retard de plus ou moins de durée qui a fait soulever d'assez fréquentes réclamations. On a cherché à obvier à cet inconvénient, et à dater du 1^{er} octobre 1838, on a essayé un nouveau mode de service, au moyen duquel les convois partis des points extrêmes se rendent à leur destination sans stationner à Malines.

Dans le nouveau système on ne compte plus que deux départs de Bruxelles pour Ans (Liège), et d'Anvers pour la même destination, au lieu de trois, et Bruxelles paraît être devenu le centre du service des convois. Les conditions d'après lesquelles les calculs précédents ont été faits étant changées, quelques personnes prétendent que les résultats ne seront plus les mêmes, et que, par conséquent, les faits statistiques que nous avons exposés ne peuvent plus servir de bases aux calculs. Nous ne croyons pas néanmoins que le nouveau système produise les changements que l'on suppose; selon nous les mêmes faits se représenteront pendant cet exercice, à peu près de la même manière que dans les exercices précédents, c'est-à-dire, que chaque section produira, par chaque mois et chaque jour, des sommes égales à celles qui sont indiquées en moyenne au bas du tableau de la page 238.

S'il en doit être ainsi, ces calculs ne seront pas sans utilité, car ils permettraient de déterminer d'avance les recettes qui seraient effectuées dans un temps donné, afin de pouvoir dresser cette partie du budget du chemin de fer.

Le troisième tableau reproduit l'état récapitulatif du mouvement des voyageurs et du montant des recettes effectuées pendant le mois de juillet 1838 (1). La recette de ce mois semble contredire nos calculs, car

(1) On lit dans les journaux de Paris, l'article suivant :

« Le mouvement des voyageurs et la recette sur le chemin de fer de Saint-Germain, pendant la première année de l'exploitation (du 26 août 1837 au 25 août 1838 inclusivement), se sont élevés à 1,375,396 voyageurs ayant produit 1,550,144 f. 35 c.

» La première année de l'exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Malines, qui se trouve à peu près dans les mêmes conditions que celui de Saint-Germain, avait donné les résultats suivants :

» Du 1^{er} mai 1835 au 1^{er} mai 1836, il a été transporté 564,210 voyageurs, ayant produit 259,394 f. 15 c.

» Le chemin de fer de Saint-Germain a un développement de 18,400 mètres; celui de Bruxelles à

elle est inférieure de près d'un quart à la recette probable, mais nous n'en maintenons pas moins la justesse approximative de leurs bases en temps ordinaire. Il faut convenir d'ailleurs que les pluies fréquentes de cette année ont pu changer, surtout pendant la saison d'été, les conditions normales dont nous avons cherché à établir l'existence; cependant cette exception n'infirmait en rien les règles que nous avons posées (1).

Nous nous sommes occupés jusqu'à présent des recettes, mais il est un autre point de vue sous lequel il faut envisager les avantages du chemin de fer : nous voulons parler du mouvement des voyageurs.

« De tous les transports, » dit un célèbre publiciste de notre époque (2), « celui des hommes est le plus précieux, celui qu'il faut faciliter avant tout. Le transport des marchandises crée la richesse. Celui des hommes n'enfante ni plus ni moins que la civilisation. »

L'on a pu voir dans le résumé que nous avons donné de la discussion du projet de loi sur le système des chemins de fer dans les chambres belges que l'objet principal que l'on avait eu en vue était le transport des marchandises. Toute la discussion a roulé à peu près sur ce sujet; mais l'expérience des choses a fait changer la question de face. Ce qui était l'accessoire est devenu et restera le principal. Les voyageurs ont pris la place des marchandises; cela devait être et il est heureux qu'il en ait été ainsi, puisque, selon les paroles du publiciste que nous venons de citer, les progrès de la civilisation doivent en être le résultat. Déjà nos provinces trop longtemps isolées les unes des autres par des jalousies de clocher, oubliant par le contact de leurs populations leurs anciennes divisions fédérales; déjà il y a tendance

Malines a 21,000 mètres; la recette annuelle a conséquemment été de 84,217 fr. par kilomètre sur le chemin de Saint-Germain, et de 17,114 fr. par kilomètre sur le chemin belge.

» Cette différence est devenue plus forte encore depuis que les lignes de chemins de fer de Belgique sont étendues.

» Dans le mois de juillet dernier, il a été transporté sur toutes les sections des chemins de fer belges 211,926 voyageurs, ayant produit 300,508 fr. 70 c.; le parcours entier de ces sections est de 256,000 mètres. La recette a donc été de 1,174 fr. par kilomètre.

» Sur le chemin de fer de Saint-Germain, dans le même mois de juillet, le nombre des voyageurs transportés a été de 166,956, et la recette de 178,260 fr. 55 c., ce qui représente une recette mensuelle de 9,688 fr. par kilomètre. Le chemin de Saint-Germain a dès lors reçu dans la première année cinq fois plus par kilomètre que la première section du chemin belge, et dans le mois de juillet dernier, neuf fois plus, également par kilomètre, que sur la réunion de toutes les sections.»

(1) Elle l'infirmes si peu qu'en comparant les recettes probables, d'après les bases que nous avons indiquées, aux recettes effectuées en avril, mai, juin, juillet et août 1839; en tenant compte de la recette du transport des bagages pour compenser l'infériorité de la recette ordinaire pendant les jours d'inauguration des sections nouvelles au mois d'août; et d'autre part en tenant compte de l'augmentation du nombre des sections pendant ce mois, on arrive à poser des chiffres à peu près égaux dans l'un et l'autre cas. Ainsi pour les 5 mois d'avril à août 1838, les recettes probables auraient dû être de. fr. 1,608,800 soit 1,600,000
Les recettes effectuées ont été de. 1,598,473 01 soit 1,600,000

(2) Michel Chevalier, *Des intérêts matériels en France*, l'un des livres les plus remarquables de ces derniers temps, dans lequel la science profonde de l'ingénieur et la vive intelligence de l'homme politique se sont revêtues des formes littéraires les plus attrayantes.

évidente à l'unité nationale par suite des rapports nombreux qui se créent entre les mêmes provinces, sous les auspices de l'industrie et du commerce intérieur. Aux préjugés de races, aux antipathies des localités succèdent l'intimité des relations, une réciprocité de bienveillance. L'une des principales conditions au moyen desquelles l'unité nationale peut être fondée dans un pays, est l'existence avouée et reconnue d'une capitale. Le chemin de fer, en rendant les communications plus faciles, a satisfait à cette condition si importante; le nombre des voyageurs pour la capitale s'est accru dans une large proportion; des intérêts nouveaux se sont développés entre la ville principale et les autres villes du royaume; Bruxelles est devenue en quelque sorte le centre des affaires du pays; le chiffre de sa population s'est augmenté de la population considérable des voyageurs qui y font un plus ou moins long séjour: de toutes ces causes réunies a surgi l'existence réelle et prépondérante de la capitale. De l'existence de la capitale naîtra l'unité nationale qui manque peut-être encore au pays.

Nous nous bornerons à ces considérations générales pour nous occuper des questions plus pratiques qui se rattachent au mouvement des voyageurs sur le chemin de fer.

Ce mouvement est soumis à plusieurs influences; on peut les réduire à deux éléments principaux.

Ces deux éléments sont, pour les indiquer d'une manière précise, celui de la *proximité* et celui de la *population*.

La proximité est l'élément du mouvement des voyageurs qui a l'influence la plus remarquable.

Le mouvement entre deux points donnés est d'autant plus actif que les deux points sont plus rapprochés l'un de l'autre.

La population n'a qu'une influence secondaire, si on la compare à celle de la proximité; néanmoins elle balance quelquefois, au moins en partie, l'influence de cette dernière.

La capitale, considérée dans ses rapports avec le pays entier, a, par elle-même, une influence très-notable sur le mouvement des voyageurs. Elle est le centre le plus actif d'attraction et le foyer le plus actif de rayonnement. La capitale est, comme telle, dans des conditions toutes spéciales, indépendante de sa population et de sa proximité plus ou moins grande des autres villes. Néanmoins de la réunion de ces divers éléments naît son influence générale.

Un tableau du mouvement des voyageurs, par bureaux, sur huit sections du 1^{er} au 10 juin 1838, nous fournira la preuve de ce que nous avons avancé (1). Cette période *décadaire* peut être considérée comme normale, 1^o parce que l'exploitation des huit sections du chemin de fer était en exer-

(1) Ce tableau a paru dans le supplément au n^o du 19 août 1838, du *Moniteur belge*. Nous en reproduisons ci-après le résumé.

cice depuis deux mois, et 2° parce qu'en interrogeant les autres périodes, on reconnaît que le fait du nombre proportionnel des voyageurs tel qu'il est indiqué au tableau, se reproduit avec une régularité constante.

Nous empruntons les données qui suivent aux registres tenus dans le bureau de Bruxelles, mais les tableaux analogues dressés dans les autres bureaux feraient voir les mêmes résultats.

PÉRIODE DU 1^{er} AU 10 JUIN 1838.

HUIT SECTIONS.

| DIRECTION DES VOYAGEURS. | DISTANCE DE BRUXELLES. | POPULATION DES LOCALITÉS. | NOMBRE DE VOYAGEURS. |
|--------------------------------|---------------------------|------------------------------|-------------------------|
| De Bruxelles à Vilvorde. . . . | 9,600 m. | 4,336 (1) | 1,932 (2) |
| » Malines | 20,300 | 22,895 | 4,810 |
| » Duffel | 28,150 | 4,048 | 422 |
| » Cappelle | 28,850 | 1,668 | 295 |
| » Haecht | 31,350 | 1,877 | 81 |
| » Anvers. . . . | 44,030 | 75,362 | 4,907 |
| » Louvain | 46,130 | 24,342 | 1,955 |
| » Termonde | 47,100 | 7,653 | 902 |
| » Wetteren. . . . | 63,000 | 8,632 | 177 |
| » Tirlemont | 65,030 | 7,996 | 944 |
| » Gand | 75,440 | 88,291 | 2,656 |
| » Waremme | 88,290 | 1,482 | 196 |
| » Ans (Liège) | 107,960 | 58,000 | 1,892 |

En classant les villes ou localités d'après le nombre des voyageurs qui y ont pris leur point de destination, on formera le tableau suivant :

| | | |
|-----------|--------------|-----------|
| Anvers. | Ans (Liège). | Waremme. |
| Malines. | Tirlemont. | Wetteren. |
| Gand. | Termonde. | Haecht. |
| Louvain. | Duffel. | |
| Vilvorde. | Cappelle. | |

(1) Nous ne mentionnons ici que la population effective de chaque localité, sans nous occuper de la densité moyenne des populations échelonnées sur le parcours du chemin de fer, dans un rayon donné. Ce dernier élément statistique, aurait été sans doute utile à déterminer, mais il aurait amené trop de complications dans les calculs, car outre sa valeur propre, il aurait fallu alors chercher à apprécier celle d'autres éléments, tels que le nombre des routes principales, provinciales et vicinales affluentes au chemin de fer, les facilités de transport sur ces routes, la distance plus ou moins grande des villes ou villages situés dans le rayon, à la station où ces routes aboutissent, etc., etc.

(2) Nous devons faire remarquer que de Bruxelles à Anvers on comptait six départs par jour et *vice versa*; que les convois s'arrêtaient ainsi douze fois à Malines, Vilvorde et Duffel pour y verser ou y prendre des voyageurs; que de Bruxelles, d'Anvers, de Duffel, de Vilvorde et de Malines, il n'y avait à cette époque que trois départs par jour pour les villes et villages des lignes de l'est (Haecht, Louvain, Tirlemont, Waremme et Ans (Liège), et de l'ouest (Cappelle, Termonde, Wetteren et Gand), plus un départ et retour pour Louvain, et un idem pour Gand.

On reconnaîtra par ce tableau que la proximité est, comme nous l'avons dit, l'élément principal du mouvement des voyageurs, mais, toutefois, que l'influence de cet élément est modifiée par celle de la population.

Anvers, avec son beau port de commerce, sa population pressée, ses relations importantes et multipliées, est ici en première ligne.

Malines, quoique plus rapprochée, n'a que le second rang, parce que sa population est de plus de deux tiers en dessous de celle d'Anvers. Cependant la proximité lui fait racheter ce désavantage, car toute la différence que l'on peut compter entre les deux nombres de voyageurs pour ces villes n'est que de 97 en faveur d'Anvers.

La population de Malines est des trois quarts moins considérable que celle de Gand, et cependant la première de ces villes reçoit de Bruxelles près d'une fois autant de voyageurs que l'autre.

A Malines et à Louvain la population est à peu près égale, mais les chiffres du nombre des voyageurs sont bien différents.

Louvain est située à une assez grande distance de Bruxelles, quoiqu'elle soit plus rapprochée que Gand, pour que l'influence de la population de cette dernière ville combatte celle de la proximité et une influence secondaire que nous n'avons pas encore signalée, celle qu'exerce le chef-lieu de la province. Cependant si l'on établit une proportion entre les deux mouvements, on reconnaît d'une manière évidente que le nombre des voyageurs sur Louvain est proportionnellement plus considérable que le nombre des voyageurs sur Gand, eu égard à la population de cette dernière ville. Ce chiffre proportionnel plus grand a pour raison évidente la moindre distance entre Bruxelles et Louvain, et ensuite, comme nous l'avons dit, l'influence du chef-lieu.

Mais le fait le plus remarquable est celui qui nous est fourni par Vilvorde. Cette petite ville de 4,336 habitants, située à 9,600 m. de Bruxelles reçoit presque autant de voyageurs que Louvain dont la population s'élève à 24,342 individus, et *plus* que Liège qui compte dans ses murs 58,000 habitants.

Tirlemont a une population à peu près égale à celle de Termonde, mais la distance entre Bruxelles et la première de ces villes est plus grande que celle de Bruxelles à Termonde. Cependant Tirlemont reçoit plus de voyageurs. Ce fait s'explique par l'influence naturelle du chef-lieu, en considérant les rapports de ce genre qui existent d'une part entre Bruxelles et Tirlemont, et de l'autre entre Gand et Termonde; car cette dernière ville se trouve placée trop près de la sphère d'action de son chef-lieu (Gand) ou d'un grand centre de population, pour que les relations qui existent entre elle et lui ne détruisent en grande partie l'influence que la capitale devrait exercer sur elle, en raison de sa plus grande proximité.

Duffel et Cappelle ayant un même éloignement et étant en dehors de cette influence secondaire, ont un nombre de voyageurs proportionnel à leur population respective.

Wetteren est plus peuplée que Tirlemont et moins éloignée de Bruxelles, cependant son contingent de voyageurs est d'environ les quatre cinquièmes moins considérable ; mais ici l'influence du chef-lieu de la province (Gand) se fait encore observer.

Quelques causes particulières non appréciables jusqu'à présent, donnent à Waremmes un nombre plus grand de voyageurs que Wetteren et même que Haecht, quoique cette dernière localité soit plus peuplée et qu'elle soit plus rapprochée de Bruxelles de 56,940 mètres.

Nous complétons cette série de faits en indiquant quel a été le mouvement des voyageurs partis d'Anvers, de Gand, ou de Liège, du 1^{er} au 10 juin.

| | Voyageurs. | | Voyageurs. | | Voyageurs. |
|-----------------------|------------|----------------------|------------|-----------------------|------------|
| D'Anvers à Bruxelles. | 4,807 (1) | De Gand à Bruxelles. | 2,485 | De Liège à Bruxelles. | 1,799 |
| » Malines. | 2,300 | » Wetteren. | 1,350 | » Waremmes. | 1,490 |
| » Duffel. | 1,224 | » Termonde. | 1,209 | » Anvers. | 755 |
| » Gand. | 863 | » Anvers. | 896 | » Louvain. | 396 |
| » Louvain. | 816 | » Malines. | 486 | » Tirlemont. | 250 |
| » Ans (Liège). | 673 | » Louvain. | 248 | » Gand. | 202 |
| » Termonde. | 310 | » Ans (Liège). | 205 | » Malines. | 188 |
| » Tirlemont. | 213 | » Tirlemont. | 47 | » Landen (2). | 170 |
| » Vilvorde. | 129 | | | » Termonde. | 15 |
| » Haecht. | 72 | | | | |
| » Cappelle. | 52 | | | | |
| » Waremmes. | 38 | | | | |
| » Wetteren. | 29 | | | | |

Comme on le voit la grande majorité des voyageurs a toujours Bruxelles pour point de départ ou pour point de destination.

Si l'on veut chercher à apprécier quelle peut-être actuellement l'importance des relations soit entre Bruxelles et Anvers d'une part, et Gand et Liège de l'autre, soit entre ces deux dernières villes, il suffira de diviser par le chiffre 10 (celui du nombre des voyageurs qui se rendent dans ces grands centres de population), à l'effet d'obtenir la moyenne des voyageurs pour chaque jour de la période *décadaire*, et de subdiviser le produit par 3 (qui répond au nombre des convois journaliers sur les lignes de l'est et de l'ouest), afin d'obtenir la moyenne des voyageurs qui prennent place dans chaque convoi.

| | |
|---|----|
| Ainsi, en négligeant les fractions, on trouvera que le nombre des voyageurs qui sont partis pendant la période du 1 ^{er} au 10 juin, dans <i>chacun</i> des trois convois journaliers de Bruxelles pour Liège, est de. | 63 |
| De Liège pour Bruxelles | 60 |
| D'Anvers pour Liège | 22 |
| De Liège pour Anvers | 25 |

(1) La population de Bruxelles est de 102,000 habitants ou de 120,000 y compris les faubourgs.
 (2) La population de Landen est de 739 habitants.

| | |
|----------------------------------|----|
| De Bruxelles pour Gand | 88 |
| De Gand pour Bruxelles | 82 |
| D'Anvers pour Gand | 28 |
| De Gand pour Anvers | 29 |
| De Liège pour Gand | 6 |
| De Gand pour Liège | 6 |

L'influence de la capitale est donc la plus importante.

Les autres influences peuvent être classées dans l'ordre suivant :

Celle de la proximité ;

Celle de la population ;

Celle du chef-lieu dont l'action, quoique indépendante à certains égards, rentre en partie dans celle des deux précédentes.

Chaque ville est, relativement aux autres villes ou villages, un centre d'attraction et de rayonnement, dont l'influence, pour employer une formule précise, est surtout en raison inverse du carré de la distance qui la sépare des autres localités, et, secondairement, en raison directe de la masse de sa population.

Il est encore d'autres influences que nous pourrions signaler, mais leur action est faible et peu étendue ; elle ne sauraient modifier profondément les bases des calculs.

Nous croyons que les faits que nous avons exposés ont une utilité pratique, et qu'ils mériteraient particulièrement d'être pris en considération dans les cas où il s'agirait, par exemple, de déterminer la direction à donner au tracé d'un chemin de fer.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

AVANT-PROPOS. I

PARTIE LÉGISLATIVE.

HISTORIQUE DU PROJET.

| | |
|---|------|
| Études antérieures à l'année 1830. Idée première de la jonction de l'Escaut et du Rhin, par chemin de fer. Formation du projet. . . | III |
| Rapport de la Commission supérieure d'industrie. | VI |
| Présentation du projet de loi aux Chambres. | VIII |
| Rapport de la section centrale de la Chambre des représentants. . . | XI |

EXTRAIT DE LA DISCUSSION DANS LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

| | |
|--|--------------|
| <i>Séance du 11 mars.</i> Discours de MM. H. Vilain XIII, Donny, de Puydt. . . | XXII |
| » 12 » MM. de Foere, Beckaert, Davignon, le Ministre de l'Intérieur. | XXVIII |
| » 13 » | XXXV |
| » 14 » MM. de Puydt, Doignon, Smits. | XXXVI |
| » 15 » MM. Legrelle, Jullien, Nothomb, Devaux | XLIII |
| » 17 » MM. Rogier, de Puydt, Meeus, le Ministre de l'Intérieur. | LXI |
| » 18 » MM. Lebeau, Verdussen, de Theux. | LXXXV |
| » 23 » | CII |
| » 24 » | <i>Ibid.</i> |
| » 25 » MM. Smits, de Theux, Donny, Legrelle, le comte de Mérode, Devaux, le Ministre de l'Intérieur. | CIII |
| » 26 » MM. Lardinois, de Theux, Simons. | CXIV |
| » 27 » MM. le Ministre de l'Intérieur, Jullien, de Robaulx. | CXX |
| » 28 » Vote définitif sur l'ensemble de la loi. | CXXV |

EXTRAIT DE LA DISCUSSION AU SÉNAT.

| | |
|--|--------------|
| Rapport de la commission du sénat. | CXXVI |
| <i>Séance du 28 avril.</i> Discours de MM. Engler, le comte de Baillet, Biolley. | CXXVIII |
| » 29 et 30 avril. — Adoption du projet de loi. | CXLI |
| <i>Texte de la loi du 1^{er} mai 1834.</i> | <i>Ibid.</i> |
| Époques successives d'ouverture des sections de Bruxelles à Anvers et d'Ostende à Liège. | CXLII |
| Nouvelles branches décrétées le 26 mai 1837. | CXLIII |
| Fixation provisoire des péages. | <i>Ibid.</i> |

PARTIE TECHNIQUE.

| | |
|---|-------|
| MÉMOIRE présenté en mars 1833, à l'appui du projet d'un chemin de fer à établir entre Anvers, Bruxelles, Liège et Verviers. | 1 |
| Introduction. | Ibid. |
| 1 ^{re} Partie. De la nécessité d'une communication directe entre le port d'Anvers, la Meuse et le Rhin. — Renseignements historiques et statistiques ; mouvement commercial entre la Belgique, les provinces Rhénanes et la Hollande. Fret entre ces divers points par les voies existantes. | 9 |
| 2 ^{me} Partie. Choix du Système de communication. — Détails du tracé et des pentes. — Construction des ouvrages. — Devis des dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation. | 20 |
| 3 ^{me} Partie. Du recouvrement des dépenses. — Mouvement présumé. — Fixation des péages. | 65 |
| 4 ^{me} Partie. Du mode d'exécution. — Dangers d'une concession prématurée. — De la formation d'une commission directrice de l'entreprise. | 78 |
| MÉMOIRE présenté en novembre 1833, sur l'établissement d'un chemin de fer de Malines à Ostende, en relation avec la grande voie commerciale d'Anvers et de Bruxelles au Rhin. | 85 |
| § I. Considérations spéciales sur l'embranchement de Malines à Gand. | 87 |
| § II. » sur le prolongement de Gand à Ostende. | 92 |
| Devis des dépenses d'établissement et d'entretien. | 97 |
| Devis supplémentaire pour redoublement de voie entre Bruxelles et Anvers. | 103 |
| Description du tracé de Malines à Ostende. | 104 |
| NOTES sur la question du mode d'exécution du chemin de fer, publiées en juin 1833. | 107 |
| § I. Considérations générales sur le mode d'entreprise des travaux publics, par l'État, ou par concession. | Ibid. |
| 1 ^{re} Question. Les compagnies concessionnaires exécutent-elles à meilleur compte que l'administration du gouvernement ? | 112 |
| 2 ^{me} Question. Les péages concédés à des compagnies particulières sont-ils, toutes choses égales, moins élevés pour le commerce que ceux perçus par le gouvernement ? | 113 |
| 3 ^{me} Question. Les abus existants dans le mode de concessions pourraient-ils être prévenus dans les entreprises nouvelles ? | 116 |
| § II. Considérations sur le mode proposé pour l'exécution de la route en fer. | 119 |
| 1 ^{re} Question. L'État court-il quelques chances désavantageuses en se chargeant de l'exécution de la route. | 120 |
| 2 ^{me} Question. L'évidence des avantages à résulter de la construction doit-il la faire abandonner à l'industrie particulière. | 122 |
| Tableau approximatif du produit annuel réalisable sur la section de Bruxelles et d'Anvers à Verviers, considéré isolément et uniquement borné au mouvement commercial intérieur. | 124 |
| NOTE sur la dépense et les revenus présumés d'un chemin de fer de Verviers à Cologne, en prolongement de la route de Bruxelles et d'Anvers à Verviers. | 127 |
| NOTE publiée en mars 1834, au sujet des voitures à vapeur, destinées aux transports sur les routes ordinaires. | 134 |
| RAPPORT adressé en septembre 1836, à M. le Ministre de l'Intérieur, sur le projet de chemin de fer de Bruxelles à Paris, et de Gand vers Lille, présenté par la Société générale d'industrie nationale. | 142 |

| | |
|--|-----|
| Parallèle des résultats suivant le projet de la société et suivant celui de l'Administration. | 165 |
| Évaluation des dépenses d'établissement du chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut. | 172 |
| NOTES comparatives des dépenses, calculées par la Société Générale, et celles effectives de l'exécution. | 173 |
| RAPPORT adressé à M. le Ministre des Travaux Publics, le 1 ^{er} mai 1837, concernant l'établissement, aux frais de l'État, d'un chemin de fer de Gand vers Lille, avec embranchement sur Tournay. | 182 |
| Évaluation des dépenses et produits. | 187 |

PARTIE FINANCIÈRE.

| | |
|---|-----|
| RAPPORT de M. le Ministre des Travaux Publics aux Chambres législatives, sur les dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, depuis le 1 ^{er} mai 1834, jour du commencement des travaux, jusqu'au mois de janvier 1837. | 193 |
| ANNEXES. 1 ^{re} Partie. Direction des travaux. — Compte-rendu des Ingénieurs. | 207 |

TABLEAUX RÉCAPITULATIFS.

| | |
|--|----------|
| A. Dépenses de construction. | 218 |
| B. Dépenses d'entretien. | 220 |
| C. Répartition du personnel pour la direction, conduite, et surveillance des travaux | 221 |
| D. Mouvement des voyageurs, par classe. | 224 |
| E. Parallèle des dépenses, mouvement, péages et bénéfiques, sur le chemin de fer Belge, et sur le rail-way de Liverpool. | 224 bis. |
| 2 ^{me} Partie. Administration des recettes. — Observations générales sur le mode de perception. | 225 |
| Tableau des frais de perception. | 226 |
| Tableau des recettes. | 227 |
| Tableau des concessions de chemins de fer en Belgique. | 228 |
| Tableau de la recette moyenne journalière par mois, pour le service du transport des voyageurs, du 1 ^{er} mai 1835 au 30 juin 1838. | 238 |
| Tableau général des recettes et dépenses au 30 juin 1838. | 239 |
| État récapitulatif du Mouvement des Voyageurs et du Montant des Recettes effectuées pendant le mois de juillet 1838. | 240 |
| Montant des Recettes et mouvement des Voyageurs sur le chemin de fer Belge. | 241 |

FIN DE LA TABLE.

LÉGENDE DES PLANCHES.

PLANCHE I.

OUVRAGES D'ART.

GALERIE SOUTERRAINE DE CUMPTICH.

La longueur totale de la galerie = 925^m.

Coût d'exécution :

| | |
|--|-------------|
| Déblai et maçonnerie. . . | fr. 540,200 |
| Rigoles. | 9,100 |
| Une maison de garde. . . | 3,000 |
| 15 puits d'aérage. | 42,900 |
| Régalement des terres d'extraction, frais divers pour épaissements | 13,643 |

TOTAL. . . fr. 608,743

- Fig. 1.* Plan et élévation d'une entrée.
 » 2. Profil général indiquant le mode employé pour l'exécution.
 » 3. Coupe dans le déblai de mine destiné à l'établissement de la voûte.
 » 4. Idem, ibidem, après la construction de la voûte.
 » 5. Coupes en long et en travers à l'endroit du rempliement de la moitié supérieure du pied-droit.
 » 6. Idem, idem, au rempliement inférieur.
 » 7 et 7 bis. Puits d'aérage et de service.

PONT SUR LA NËTHE, A DUFFEL.

Coût d'exécution :

| | | |
|---|--------|-----------|
| Terrassements. . . fr. | 4,615 | } 125,216 |
| Charpente. | 30,203 | |
| Battage de pilots. | 11,454 | |
| Maçonnerie. | 55,469 | |
| Fer, non compris la partie tournante | 18,098 | |
| Plomb, rejointoiement, etc. | 5,382 | |
| Mécanisme et tablier du pont tournant | 35,000 | |

TOTAL. . . 160,216

- » 8. Élévation d'amont.
 » 9. Plan général.
 » 10. Coupe longitudinale.
 » 11 et 12. Sections transversales.
 » 13. Détails des mécanismes de la partie mobile.

PONT SUR LA DYLE, A MALINES.

Coût d'exécution. TOTAL, fr. 52,382

- » 14. Élévation et coupe longitudinale.
 » 15. Plan général.
 » 16 et 17. Coupes transversales.

VIADUC POUR UN CHEMIN COMMUNAL A MALDEREN.

Coût d'exécution. TOTAL, fr. 13,509

- » 18 et 19. Plan et élévation.
 » 20 et 21. Sections transversales.

PLANCHE II.

RAIL-WAY ET DÉPENDANCES.

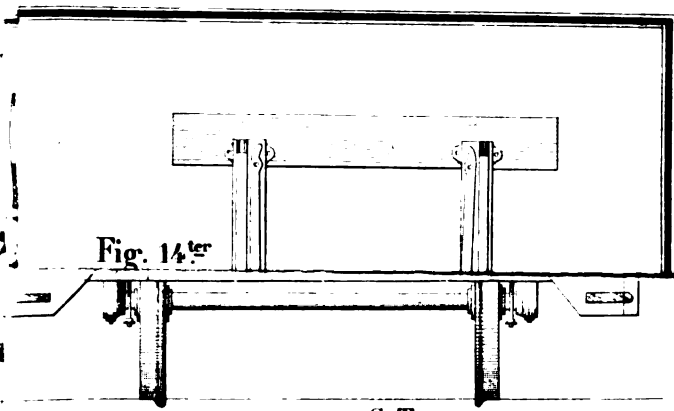
| | |
|--|--|
| RAIL-WAY. | <i>Fig. 1.</i> Profil du Rail-Way en déblai. |
| | » 2. » » en remblai. |
| (Voir le sous-détail des dépenses au n° 12, page 178.) | » 3. Projection verticale d'un rail de cinq portées. |
| | » 4. Sections transversales et coupe des abouts. |
| | » 5. Détails du coussinet d'about. |
| | » 6. Détails des coussinets intermédiaires. |
| | » 7. Détails des chevilles et clavettes. |
| GARES ET CROISEMENTS. | » 10. Plan général d'une entrée. |
| | » 11. Détails des points de croisement. |
| | » 12 et 12 <i>bis.</i> Plan et coupes de la partie mobile. |
| | » 13. Détails du pivot. |
| | » 14. Détails des entrées de voies. |
| | » 15, 15 <i>bis</i> et 15 <i>ter.</i> Détails de l'excentrique. |
| PLATEAU TOURNANT. | » 16 et 16 <i>bis.</i> } » 17 et 17 <i>bis.</i> } Détails du plateau et de son chariot. » 18 et 18 <i>bis.</i> } |
| GRUE HYDRAULIQUE. | » 19. Plan et élévation générale. |
| REMISE POUR LOCOMOTIVES. | » 20 et 20 <i>bis.</i> Plan et élévation. |
| FOUR A COAK. | » 21 et 21 <i>bis.</i> Plan et coupes. |
| PONT A PESER. | » 22. Plan et coupes. |

PLANCHE III.

MATÉRIEL DES TRANSPORTS.

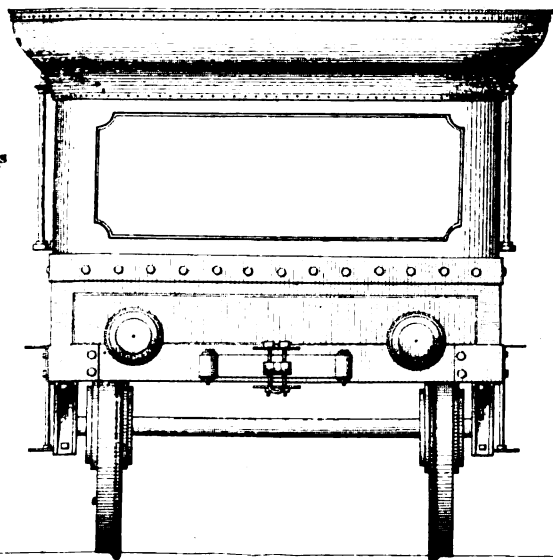
| | |
|------------------------------------|---|
| <i>Fig. 1 et 1 bis.</i> | Locomotives de 11 pouces de cylindre. — <i>Prix moyen</i> : 35,000 fr. |
| » 2 et 2 <i>bis.</i> | Tender ou chariot d'approvisionnement. — <i>Prix moyen</i> : 4,400 fr. |
| » 3 et 3 <i>bis.</i> | Plans, coupes et élévations d'un char-à-bancs à 30 places. — <i>Prix moyen</i> : 3,250 fr. |
| » 4, 4 <i>bis</i> et 4 <i>ter.</i> | Plans, coupes et élévations d'une diligence à 18 places. — <i>Prix moyen</i> : 5,200 fr. |
| » 5 et 5 <i>bis.</i> | Plans, coupes et élévations d'un waggon à marchandises. — <i>Prix moyen</i> : 2,500 fr. |
| » 6 et 6 <i>bis.</i> | Détails d'une roue de voiture (rayons en fonte). |
| » 7. | » » (rayons en fer forgé). |
| » 8. | Détails d'un ressort. |
| » 9 et 9 <i>bis.</i> | » d'une plaque de garde et boîte à graisse. |
| » 10. | » d'une tringle » |
| » 11. | » d'un frein. |
| » 12. | » d'une chaîne de traction. |
| » 13. | » des buttoirs. |
| » 14 et 14 <i>bis.</i> | » d'un changement de voie à rail d'échappement. |

Fig. 14^{ter}



COUPE EN S.T.

2^{bis}

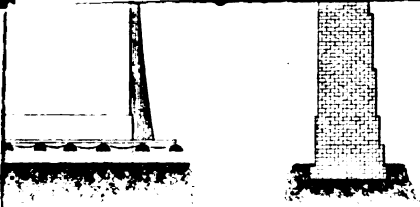


Echelle de 0,03 pour les voitures etc.

2 Mètres

Etablissement Géographique de Bruxelles.

COUPE DU PUIITS



PE EN C.D.

EN E.F.

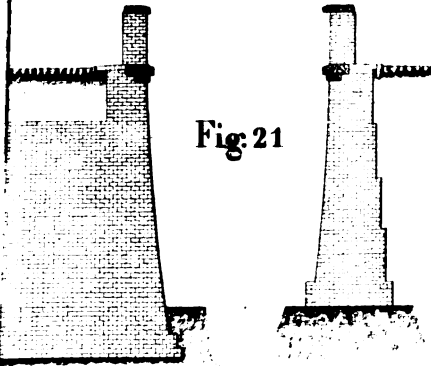
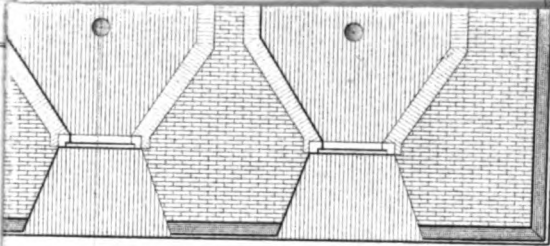


Fig: 21

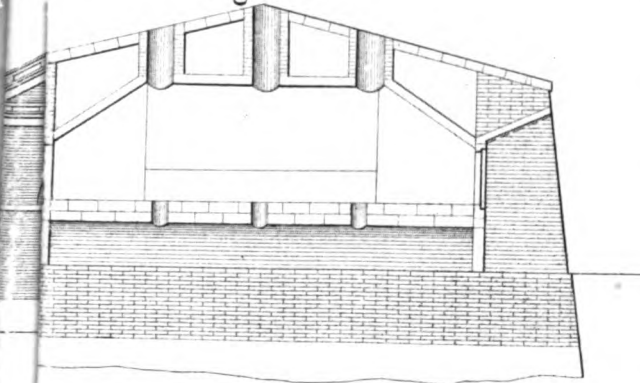
pour la coupe en long du souterrain. 20 Mètres

Gravé par De Lahoue

E.



COUPE EN E. F.
Fig. 21^{bis}.



Echelle pour la croisade du railway et remise des locomotives
10 Mètres

Gravé sur Pierre par J. Collon.

EN VENTE

CHEZ LES MÊMES ÉDITEURS.

TRAITÉ PRATIQUE DES CHEMINS DE FER, traduit de l'ouvrage anglais (2^e édition) de *Nich. Wood*, avec des notes et additions, par *F. de Montricher* et *E. Franqueville*, ingénieurs des ponts-et-chaussées, et *H. de Ruolz*; avec planches. Augmenté des leçons faites sur les Chemins de Fer, à l'école des ponts-et-chaussées, par le professeur *Minard*, accompagnées de planches.

CHEMINS DE FER AMÉRICAINS; historique de leur construction, prix de revient et produit, etc., etc.; par *G. Tell Poussin*, ex-major au corps du génie américain et aide-de-camp du général Bernard. Deuxième édition, enrichie de planches gravées sur pierres. 1 vol. in-8°, cartes et planches.

DICTIONNAIRE TECHNOLOGIQUE, ou nouveau Dictionnaire universel des Arts et Métiers, et de l'Économie industrielle et commerciale. 11 vol. grand in-8°, et 275 planches gravées sur pierres.

PRÉCIS DE LA GÉOGRAPHIE UNIVERSELLE, ou Description de toutes les parties du monde sur un plan nouveau, d'après les grandes divisions naturelles du globe; par *Malte-Brun*. Nouvelle édition, revue, corrigée et augmentée, par *M. Huot*. 6 gros vol. in-8° et un atlas de 71 cartes grand in-folio.

ABRÉGÉ DE GÉOGRAPHIE, d'après les découvertes les plus récentes, par *Adrien Balbi*. 1 gr. vol. in-8° de 1,600 pages.

DICTIONNAIRE GÉOGRAPHIQUE UNIVERSEL, contenant la description de tous les lieux du globe, sous le rapport de la géographie physique et politique, de l'histoire, de la statistique, du commerce et de l'industrie; par une Société de Géographes. 13 vol. grand in-8°, papier vélin.

ENCYCLOPÉDIE MODERNE, ou Dictionnaire abrégé des hommes et des choses, des sciences, des lettres et des arts; par *Courtin*. 25 vol. grand in-8°, dont un de planches.

ŒUVRES COMPLÈTES DE BUFFON ET DAUBENTON, 14 vol. grand in-8° et 6 volumes de planches, contenant plus de 1,500 sujets; seule édition complète.

ŒUVRES DU COMTE DE LACÉPÈDE. Nouvelle édition, dirigée par *Desmarest*. 5 vol. in-8°, ornés de 180 planches.

ÉLÉMENTS DES SCIENCES NATURELLES, par *A. M. Constant Duméril*, de l'Académie royale des sciences, et professeur-administrateur au Muséum d'histoire naturelle. Nouvelle édition, avec 33 planches gravées. 1 vol. grand in-8° à 2 col.



Boekbinderij Amival
Tieblokken 4
2300 TUP
Tel. 01



