



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>

Math. 487/2

Projets
de chemin de fer vers Verneuzen.

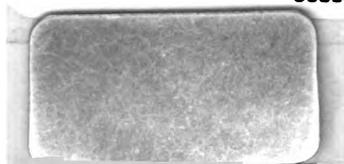
Math. 437 6



UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT



90000066978



PROJETS DE CHEMIN DE FER

VERS

TERNEUZEN.

DISCUSSIONS.



GAND,

IMPRIMERIE EUG. VANDERHAEGHEN, RUE DES CHAMPS, 66.

1861.



Math. 437 6

PROJETS
DE CHEMIN DE FER VERS TERNEUZEN.

DISCUSSIONS.

Correspondance particulière de l'ECONOMISTE BELGE.

Gand, le 9 Mai 1861.

Dans une dernière lettre, j'ai parlé d'une demande en concession qui avait été adressée au gouvernement, tendante à établir un chemin de fer de Lokeren à Terneuzen. J'apprends que deux autres demandes, ayant également pour objet un chemin de fer aux frontières hollandaises, ont aussi été soumises au gouvernement.

Les demandeurs de l'une de ces concessions se proposeraient la construction d'une voie ferrée qui aurait son point de départ à Malines pour aboutir à Terneuzen par Tamisé et Saint-Nicolas; et ceux de l'autre concession solliciteraient l'autorisation d'établir un chemin de fer d'Evergem à Terneuzen, reliant de cette manière Gand à la ville néerlandaise. Quand il y a antagonisme entre différentes villes qui, intéressées à obtenir l'avantage d'un chemin de fer, le sollicitent à la fois, le choix peut présenter un embarras pour le gouvernement, car il est obligé à tenir la balance avec équité, à ne pas favoriser l'une au détriment de l'autre. Mais quand les avantages que présente un tracé sur

l'autre sont tels que les intérêts généraux seraient fortement lésés en cédant à des considérations particulières, alors le rôle du gouvernement est tout dicté : l'utilité et les intérêts généraux doivent dominer tous les autres.

La grande utilité d'un chemin de fer à la frontière hollandaise est hautement reconnue; en effet, il étendrait à toute la Belgique les rapports déjà très-suivis entre la Zélande et le nord de la Flandre.

Il faciliterait le transport en Hollande des produits belges, tels que fer, pierres de taille, chaux, grès et surtout la houille pour laquelle serait formé un immense débarcadère où les navires, qui descendent l'Escaut, viendraient s'approvisionner comme lest, au lieu de s'en fournir sur les côtes de l'Angleterre; ce combustible se consomme également dans la Zélande où il en est fait un très-grand usage pour l'incinération de la garance.

Il offrirait à nos bassins houillers et au chemin de fer de Dendre-et-Waes un accroissement de revenus.

Il nous mettrait en communication avec un des meilleurs ports de l'Europe, accessible aux plus grands navires à tout temps et à toute marée.

Il augmenterait la rapidité de transport entre Londres et Bruxelles, la Suisse et toute la partie sud-est de l'Europe.

Il rendrait la jonction de Dendre-et-Waes facile avec le chemin de fer projeté de Flessingue par Middelbourg, Goes, etc., vers l'Allemagne et ce à l'aide d'un service régulier de navigation.

Enfin, nous recevriions avec beaucoup de facilité et moins de frais les riches produits agricoles des poldres.

Si jamais chemin de fer a offert un brillant programme, c'est bien celui-là. Il n'est donc pas étonnant que les communes intéressées se le disputent et comme les villes de Saint-Nicolas et Lokeren sont ici les plus en cause, nous allons examiner laquelle des deux mériterait la préférence.

Comme nous l'avons dit dans notre dernière lettre, Lokeren par un tronçon de voie ferrée, qui a causé une dépense considérable et qui est presque tout-à-fait improductif, serait un excellent intermédiaire entre les bassins houillers et Terneuzen, d'abord, par sa position industrielle et commerciale qui est très-importante et aussi, parce que c'est le chemin le plus direct

à Terneuzen et ce de toutes les villes qui, par leurs industries, seraient les plus intéressées à la construction de cette ligne. Nous n'en citerons que quelques-unes :

Distances en kilomètres de Terneuzen.

A Mons	par Lokeren	131	Par Malines	131	kil.
Charleroi	»	147	»	131	»
Lessines	»	91	»	143	»
Maffles	»	104	»	156	»
Soignies	»	122	»	126	»
Ecaussines	»	122	»	126	»
Quenast	»	110	»	114	»
Tournai	»	131	»	142	»
Bruxelles	»	86	»	90	»

Inutile de dire en faveur de quelle ligne les chiffres parlent.

Il a été calculé que la dépense de l'établissement de la ligne de Lokeren à Terneuzen, s'élèverait, à deux voies, à 3,228,000 fr.; à une voie, à 2,500,000 francs.

Maintenant, outre la circulation que cette combinaison rendrait à une voie morte, elle ne nuirait aucunement aux intérêts de la ville de Saint-Nicolas, car de cette dernière ville à Lokeren, il n'y a guère que dix kilomètres et, comme elles sont reliées par un chemin de fer, le parcours pour arriver au chemin de fer projeté de Zélande et Waes serait insignifiant.

Le trajet concurrent par Saint-Nicolas, n'offrirait aucun avantage de plus que celui par Lokeren, mais il aurait ce grave inconvénient de coûter 14,000,000 de francs. Le pont seul qu'il s'agirait de jeter sur l'Escaut, à Tamise, coûterait autant que le chemin de fer de Lokeren à Terneuzen.

Il est reconnu qu'en aval de Tamise l'Escaut est d'une profondeur qui rendrait le placement des assises très-difficile et, en amont, des bancs de sable qui se déplacent et le terrain mouvant rendraient l'opération tout aussi difficile.

Ce chemin de fer sacrifierait gratuitement les intérêts de nombreuses communes, ceux de Dendre-et-Waes et ceux du trésor. La ligne de Terneuzen à Gand n'exigerait pas de plus grands frais que celle de Waes, mais elle tendrait à écarter le mouvement du centre du pays, n'étant que le prolongement du chemin de fer du Hainaut et Flandre qui serait le moyen de communi-

tion avec les bassins houillers. De plus, elle apporterait un grand préjudice au port de notre ville.

A ces considérations on peut encore ajouter celles-ci :

Du moment que les affréteurs auraient à leur disposition un chemin de fer qui leur permettrait d'expédier leur cargaison à Gand, ils préféreraient au port de Gand celui de Terneuzen, qui leur offre tant de facilité, tant de sécurité et en même temps tant d'économie; car ils n'auraient pas ce grand droit de tonnage à payer que le gouvernement perçoit sur les navires qui entrent dans le pays, ni les frais du canal et du port.

Le chemin de fer de Terneuzen à Gand serait au port de cette dernière ville ce que la voie ferrée de Flessingue à Roosendaal eût été au port d'Anvers. Aussi, jamais Anvers n'eut consenti à ce qu'elle fut construite, jamais Anvers n'eut consenti ni ne consentira à ce que la passe de Bath qui, aux termes de la convention de 1843 avec la Hollande, doit rester libre à la navigation, soit fermée par un pont, ce qui faciliterait l'établissement du chemin de fer susdit.

Quand il fut question de ce projet, une grande émotion s'empara de notre métropole commerciale, et le public anversois, la chambre de commerce, l'administration communale, la presse et tout ce que cette grande cité possède d'hommes intelligents déploya les efforts énergiques pour s'opposer à la construction de cette voie. On comprit que ce chemin, qui eut abouti à celui de Rotterdam à Anvers, eut été la ruine de son port, comme celui de Terneuzen à Gand serait celle de notre ville.

Un de nos principaux organes de la presse de Gand à également compris cette question au grand point de vue de nos intérêts. Si mes souvenirs sont fidèles, il a été publié, il y a quelques années, un article dans ce journal, qui démontrait à l'évidence le danger qu'offrirait pour les intérêts de notre ville un chemin de fer de Gand à Terneuzen, et, ce qui serait plus piquant, si les renseignements qui m'ont été fournis à cette époque sont exacts, cet article aurait eu pour auteur une personne qui, n'admettant maintenant plus les considérations d'alors, serait un des principaux intéressés de la voie projetée de Gand à Terneuzen. Mais qui a jamais pu contester qu'un port, possédant toutes les qualités d'un port de première classe, ne nuirait pas à un autre port qui se trouve dans des conditions

d'infériorité frappante et avec lequel il serait relié par un chemin de fer ?

Aussi nous avons été très-étonné que M. De Maere, notre nouveau représentant, ait pris la défense du chemin de fer de Terneuzen à Gand, se basant sur sa grande utilité en cas de fermeture du canal par la gelée, ou de la baisse d'eau annuelle qui est commandée pour la réparation des bords du canal dont la dégradation s'opère par les fortes crues.

Mais notre représentant perd de vue que l'établissement du canal de Schipdonck aura précisément pour objet l'évacuation des grandes eaux dont Gand est si souvent affligé et que les fortes crues ne seront plus à craindre. L'argument qu'il produit pour prouver la nécessité d'un chemin de fer de Gand à Terneuzen, en cas de fermeture de notre port par la glace, lui échappe aussi. Est-ce que le chemin de fer de Terneuzen à Gand par Lokeren ne remplirait pas le même office que le chemin de fer direct de Terneuzen à Gand et ce à une dizaine de kilomètres de parcours de près ? Ainsi les bienfaits de la ligne qu'il exalte, sont tout à fait applicables à celle que nous défendons (1).

C. A.

Extrait de la PRESSE DE FLANDRES.

Gand, 22 Mai 1861.

Nous avons dans notre numéro du 5 de ce mois donné un extrait du journal l'*Economiste Belge*, relatif à la construction du chemin de fer de Lokeren à Terneuzen. On y disait que du moment que les affrèteurs auraient à leur disposition un chemin de fer qui permettrait d'expédier leur cargaison à Gand, ils préféreraient le port de Terneuzen au port de Gand, attendu qu'ils n'auraient plus à payer le droit de tonnage que le

(1) Tout en laissant à son correspondant une entière liberté d'appréciations, l'*Economiste Belge* n'entend bien entendu prendre parti ni pour la direction de Lokeren ni pour celle de Saint-Nicolas. Il est fâcheux que le gouvernement ne se contente pas, en matière de chemins de fer comme en bien d'autres, de *laisser-faire* l'industrie privée, qui saurait bien trouver la direction la plus avantageuse pour elle et pour le pays.

(Note de la rédaction).

gouvernement perçoit sur les navires qui entrent dans le pays, ni les frais du canal et du port.

Il paraît que ces considérations sont complètement inexactes; un de nos abonnés parfaitement à même de juger la question, nous adresse à ce sujet une lettre que nous nous empressons de publier.

Monsieur l'éditeur de la *Presse des Flandres*,

Vous avez cru pouvoir invoquer en faveur de la ligne de Lokeren à Terneuzen, un extrait d'une correspondance de l'*Economiste Belge*, permettez-moi de vous dire que les faits avancés par ce journal sont d'une inexactitude patente. D'abord, les affrêteurs n'ont pas de droit de tonnage à payer sur les navires, en outre, il n'existe pas non plus pour le canal de Terneuzen de droits de canal, et quant au frais de port, ils ne sont sans doute pas plus élevés au port de Gand qu'au port de Terneuzen. Si l'*Economiste* se faisait exhiber les comptes de frais qu'on fait payer à Terneuzen aux capitaines de navire seulement pour passer à Terneuzen, il n'oserait sans doute pas parler d'y débarquer les cargaisons. Aussi, ces frais ne regardent jamais ni les affrêteurs, ni le commerce, ni l'industrie de Gand, le capitaine du navire doit livrer sa cargaison à Gand où il trouve des quais, des hangars à couvert, un débarquement facile et peu de frais à supporter.

Le chemin de fer de Gand à Terneuzen au lieu de nuire au port de Gand doit au contraire exercer une influence considérable sur la prospérité et le développement de notre port. Comme l'a très-bien dit M. De Maere, notre nouveau représentant, ainsi que M. E. Vandenpeereboom, vice-président de la Chambre, dans ses interpellations à M. le ministre des travaux publics. La navigation se trouve en effet, interrompue par les glaçons sur le canal, rien n'assure en hiver que les marchandises arriveront régulièrement; le chemin de fer existant, le transit augmentera dans des proportions considérables, car il ne sera plus sujet à cette intermittence de communications si nuisible au commerce.

Et quelle autre idée ridicule que de dire qu'en temps normal, en temps régulier les navires déchargeront leurs marchandises à Terneuzen et les feront transporter par chemin de fer à Gand. Il faut vraiment vouloir forger des arguments pour en présenter de pareils.

Je l'ai dit plus haut, les droits de tonnage perçus par le gouvernement, le droit de canal sont des droits imaginaires; peut-on supposer dans ces circonstances que l'on fera les frais extraordinaires qu'occasionneraient un déchargement à Terneuzen, une nouvelle expédition par chemin de fer? Faut-il s'appeler l'*Economiste* pour soutenir de pareilles idées?

J'ai cru, Monsieur l'éditeur, dans l'intérêt de la vérité, dans l'intérêt de

la ville de Gand devoir rectifier les erreurs grossières avancées par le correspondant de l'*Economiste Belge*.

Veillez, je vous prie, insérer la présente, etc.

Votre abonné.

La lettre est accompagnée de quelques détails sur l'utilité de la ligne de Gand à Terneuzen pour le commerce et l'industrie, et de cette considération, que Gand dotée du chemin de fer de Terneuzen, se trouvera sur la ligne la plus droite et la plus économique pour le transit vers la France et vers la Suisse, transit qui sera considérablement augmenté par l'ouverture de la ligne ferrée du Grand-Luxembourg jusqu'à Trèves, conduisant au centre de l'Allemagne méridionale et formant la ligne la plus droite, même vers l'Italie.

Extrait de l'ÉCONOMISTE BELGE.

Gand, le 25 Mai 1861.

Depuis la publication de notre dernière correspondance, dont une partie avait trait aux diverses demandes en concession adressées au gouvernement, pour l'établissement d'un chemin de fer à la frontière hollandaise, un certain émoi s'est emparé du public de notre ville, et, dans une certaine classe de personnes, on a été étonné que nous ayons eu la hardiesse grande de heurter de front des idées mises en avant avec assez d'habileté pour prouver que la construction d'un chemin de fer de Gand à Terneuzen « exercerait une influence considérable sur la prospérité et le développement de notre port » (*sic*), et on a fait parler en faveur de ce chemin de fer des autorités commerciales et industrielles de Gand qui, pour la plupart, n'ont encore rien dit, entre autres, le Cercle commercial dont, jusqu'ici, les membres n'ont pas été appelés à émettre un vote sur cet objet.

Mais on a compris que, faire dire à des sommités commerciales des choses sur lesquelles elles ne se sont pas encore officiellement prononcées, leur attribuer une opinion qu'elle n'ont pas encore émise, celle, par exemple, de considérer cette ligne ferrée comme une œuvre d'un intérêt tout exceptionnel pour notre ville, n'est pas suffisant pour éclairer et convaincre le public, à qui il faut plutôt des démonstrations que de simples allégations. Il a fallu donc avoir recours à un autre moyen.

Math. 437 6

Un abonné de la *Presse des Flandres*, « parfaitement à même, paraît-il, de juger la question, » a écrit à l'éditeur de ce journal une lettre à l'effet de renverser les arguments que nous avons produits contre le chemin de fer de Gand à Terneuzen. Nous regrettons que le défaut d'espace ne nous permette pas de reproduire cette lettre curieuse à plus d'un titre. Cependant les débats qu'elle soulève nous obligent à en extraire un ou deux paragraphes; ils serviront à faire juger du reste de la missive.

« D'abord, les affrêteurs n'ont pas de droit de tonnage à payer « sur les navires; en outre, il n'existe pas non plus pour le canal de Terneuzen de droits de canal, et, quant aux frais de « port, il ne sont sans doute pas plus élevés au port de Gand « qu'au port de Terneuzen. Si l'*Économiste* se faisait exhiber « les comptes de frais qu'on fait payer à Terneuzen, il n'oserait « sans doute pas parler d'y débarquer les cargaisons. Aussi, ces « frais ne regardent jamais ni les affrêteurs, ni le commerce, ni « l'industrie de Gand; le capitaine du navire doit livrer sa cargaison à Gand où il trouve des quais, des hangars à couvert, « un débarquement facile et peu de frais à supporter. »

Ne jouons pas sur les mots; en effet, ce ne sont pas les affrêteurs qui paient les frais, mais les frêteurs, les capitaines. Mais est-ce que par hasard ceux-ci feront les débours à leurs dépens, sans les faire entrer en ligne de compte dans le prix du fret dont ils forment, avec les autres dépenses, les éléments constitutifs?

Il est dit plus loin : « Ces frais ne regardent jamais les affrêteurs, ni le commerce, etc. » Depuis quand donc les frais directs et indirects de transport n'exercent-ils plus une influence sur les prix de la marchandise? Notre contradicteur affirme dans sa lettre qu'il n'y a pas de droit de tonnage à payer, ni de droit de canal pour celui de Terneuzen. D'abord nous devons relever ici une erreur; nous n'avons jamais dit qu'il existât un droit de canal, mais des *frais* du canal et du port, ce qui est un peu différent. Pour répondre à ses autres allégations, nous produisons, pour un navire de 200 tonneaux, un compte de frais et d'expédition de Terneuzen à Gand :

Frais à Terneuzen,	F. B.	30,00
» Zelzaete,		10,00
Halage, 5 chevaux à 8 f. .b. chacun,		40,00

Tonnage (entrée, fr. 1,10 c.) (sortie, fr. 1,10 c.)	fr. 2,20 par tonneau	207 90
Pilotage de Terneuzen à Gand		15,00
Droit de bassin à Gand, 3 cents par tonneau, soit		6,00
» bailli maritime,		6,00
<i>Retour.</i>		
Pour lest,		15,00
» chevaux,		15,00
» pilotage,		10,00
Courtage à Gand, 75 c. par tonneau		70,88
Lettre de jauge (pour 2 ans),		6,00

F. B. 431,78

Le correspondant de la *Presse* continue : « Le chemin de fer de Gand à Terneuzen, au lieu de nuire au port de Gand, doit au contraire exercer une influence considérable sur la prospérité et le développement de notre port. » A-t-il jamais pu entrer dans l'esprit de quelqu'un, même peu au courant des affaires commerciales, qu'un chemin de fer qui relie un port de premier ordre à un autre port, se trouvant dans des conditions d'une infériorité frappante, que ce chemin de fer, disons-nous, puisse causer à ce port un développement extraordinaire? C'est cependant une telle thèse qu'on ose soutenir devant notre public si sagace en pareille matière.

Non seulement on ose avancer cette hérésie, mais l'on en produit une autre, qui est tout aussi forte. Le chemin de fer projeté rendra, dit-on, le transit vers l'étranger très-facile et l'on conclut de cette circonstance qu'il profitera aux intérêts de Gand; mais a-t-on pesé la valeur du mot transit? ne s'est-on pas tenu compte que c'est une simple opération de transport de marchandises, passant simplement par Gand, pour être dirigées à destination, à moins qu'on ne prétende que la marchandise, en transit, chargée sur le chemin de fer à Terneuzen, sera transportée à Gand, pour y être déchargée, entreposée et de nouveau réexpédiée; ou, qu'on ne croie que la marchandise qui n'aurait pas une destination fixe, serait envoyée à Gand, pour être emmagasinée à l'entrepôt. Ce qui est encore inadmissible, car tout port a ses magasins où les marchandises pour le transit sont logées, jusqu'à ce qu'elles soient acheminées vers leurs destinations. Ce point nous paraît tellement évident que

ce serait faire injure à l'intelligence du lecteur que d'entrer dans des développements pour le démontrer.

Après ces explications, pourrait-on encore soutenir que le chemin de fer de Terneuzen à Gand serait avantageux aux intérêts de notre ville? Car il est évident que les marchandises qui seraient expédiées par le chemin de fer en transit seraient enlevées à notre port. Je ne me dissimule pas non plus que celui de Terneuzen à Lokeren, par sa position si avantageuse, aboutissant aux artères principales de notre réseau national, et pouvant plus facilement donner aux transports des marchandises en transit les directions les plus diversés, ne nuise gravement au port de notre ville.

Ce serait rendre un très-mauvais service à notre cité que de la laisser dans une sécurité trompeuse, d'autant plus qu'il y a moyen de combattre le mal en donnant à notre canal une profondeur telle que les navires du plus grand tonnage puissent facilement y entrer.

Dans ma correspondance de la quinzaine, j'ai manifesté la crainte que le chemin de fer de Terneuzen à Gand ne nuisit beaucoup au port de notre ville, en transportant des marchandises qui seraient déchargées au port néerlandais. Notre contradicteur si poli qualifie cette idée de ridicule. Voyons.

Nous avons dit que les frais d'un navire de 200 tonneaux, de Terneuzen à Gand, s'élèvent à Fl. B. 431-70, soit fr. 913-82

D'après les renseignements qui nous ont été fournis, l'administration du chemin de fer de Flandre-Hainaut demande, pour le transport de Gand à Audenaerde (27 kilomètres), d'un wagon de marchandises du poids de 5000 kil., fr. 15-20, soit 0, 1126 centimes par 1000 kil. et par kilomètre. Nous croyons que c'est là à peu près la base du coût de transport par voie ferrée. Seulement, les administrations des chemins de fer concédés traitent souvent à forfait; c'est ainsi que des maisons de Gand reçoivent parfois leurs marchandises d'Anvers par chemin de fer plus-tôt que par la voie fluviale, qu'elles en reçoivent même d'Amsterdam par la ligne internationale. On comprend que les conventions jouent un grand rôle dans la fixation du prix de transport.

Nous basant donc sur le coût du transport ci-dessus cité, nous aurons pour frais de transport, par le chemin de fer de

Gand à Terneuzen (33 kilom.) d'une cargaison de 200 tonneaux, ce qui suit : 200 tonneaux ou kilog. $200,000 \times 0,1126 \times 33 =$ fr. 743,16. Que le correspondant de la *Presse* dise encore que nos appréhensions sont chimériques.

Nous savons bien qu'il y a pour le navire qui entre dans le port de Terneuzen des frais à supporter, mais le lecteur fera aisément la juste part de ces frais, pourra faire le rapprochement entre les deux chiffres, et établir la différence sans se tromper de beaucoup.

Il est entré, en 1860, dans notre port, 229 bateaux d'intérieur, venant de la Hollande et jaugeant ensemble 14,080 tonneaux, pour la plupart chargés de denrées coloniales, de fruits et d'autres marchandises dont les prix subissent des fluctuations si inattendues; pourrait-on admettre que ces marchandises, dans des cas donnés, ne prendront jamais la voie ferrée, pour être rendues avec rapidité à destination ?

Nous maintenons donc notre dire en soutenant que le chemin de fer de Terneuzen à Gand serait la ruine du port de notre ville, car, des deux choses, l'une, ou le chemin de fer nous expédiera des marchandises venant de la mer, ou n'en expédiera pas. S'il en expédie, c'est au détriment de notre port auquel il enlève ces marchandises, s'il n'en expédie pas, ce chemin nous paraît inutile.

Avant de finir cette lettre, nous ne pouvons nous empêcher de relever une exclamation que le correspondant de la *Presse* a mise dans la sienne, probablement pour faire de l'effet. Il s'écrie : « Faut-il s'appeler l'*Economiste* pour soutenir de pareilles idées ! » Cette apostrophe ne s'adresse évidemment pas aux hommes distingués qui traitent, dans cette publication, des questions d'économie politique si justement remarquées, mais bien au correspondant de ce journal.

Nous n'avons ni l'ambition, ni le talent d'être ce qu'il appelle un *économiste*, mais nous avons le grand défaut d'oser examiner en quoi une allégation peut être vraie ou fausse, d'oser demander au besoin une démonstration au lieu d'une simple assertion. Il n'est pas nécessaire pour cela d'être économiste comme il n'est pas besoin que le correspondant de la *Presse des Flandres* soit littérateur pour écrire une lettre dont le style accuse cependant une si fine élégance, tant d'habileté et surtout tant d'urbanité.

C. A.

Extrait de l'ECONOMISTE BELGE.

Gand, 5 Juillet 1861.

L'importance de notre port tend tous les ans à s'accroître d'une manière remarquable; nous avons constaté qu'en 1860, il y est entré 77 navires de plus qu'en 1859.

Le tonnage total des navires qui y sont entrés l'année dernière, a été de 49,218 ton. pour 357 navires. L'on comprend quel mouvement l'arrivage de toutes ces marchandises doit produire sur notre dock.

On estime à 1,000 fr. la dépense que fait un navire de 150 tonneaux, ne séjournant que 8 jours dans notre port. Or, comme dans les 49,218 ton. l'on trouve 328 fois le chiffre de 150, l'on peut donc évaluer sans exagération, que le port procure à la ville en main-d'œuvre, en provisions de bouches et en diverses marchandises, un capital d'au moins 328,000 fr. par an.

La navigation maritime a, en outre, produit en 1859, à la caisse communale, une somme d'environ 22,500 fr. provenant du droit de magasin aux entrepôts communaux, du droit de bassin et de quai, du chargement et du déchargement sous le hangar de l'entrepôt, et de la grue.

Il y a eu augmentation, comparativement à l'année 1858, d'environ 8,000 fr., et nous avons tout lieu de croire que la recette de ce chef aura été, en 1860, d'environ 30,000 fr.

On voit par ces chiffres combien la ville de Gand a intérêt de conserver le mouvement de son bassin.

Il s'agit donc de veiller avec soin à ce qu'on ne nous enlève pas ces avantages, et de rejeter ce qu'on nous présente comme un bienfait et qui ne serait, au contraire, que la ruine du port.

Il existe actuellement un service de navigation à vapeur sur Londres et sur Goole; d'après des personnes très-familiales avec les questions de navigation maritime, ce service sera perdu pour notre ville, aussitôt qu'un chemin de fer de Terneuzen à Gand engagera les capitaines des bateaux à vapeur à aborder dans ce port, afin de communiquer avec cette nouvelle voie ferrée.

On a également la crainte très fondée qu'un service de bateaux à vapeur ne s'établisse entre Amsterdam et le port de Terneuzen et ne fasse, par une rude concurrence, disparaître les 230 bateaux d'intérieur que nous recevons annuellement dans notre bassin.

En présence de ces considérations et de celles que nous avons déjà produites, n'étions-nous pas en droit de contester qu'un chemin de fer direct de Gand à Terneuzen puisse jamais « exercer une influence considérable sur la prospérité et le développement de notre port ? »

Depuis la fameuse épître qu'un correspondant a envoyée à la *Presse des Flandres*, un silence complet a succédé à ce fatras d'argumentations fait avec tant de bruit. Cependant, lorsqu'on tient des discours émaillés de si belles choses dans le but de donner à l'opinion publique une direction voulue, l'on ne déserte pas le champ de la discussion, l'on tâche de prouver que ce qu'on a dit est vrai, surtout, quand ces discours ont été signalés, comme nous l'avons fait dans notre correspondance, comme présentant un tissu de faits inexacts.

Non-seulement on a voulu fausser le jugement du public en avançant des assertions erronées, mais un journal important de cette ville, sur des renseignements qui n'auront probablement pas été contrôlés, a publié que le cercle commercial et la chambre syndicale des courtiers et des agents de change de la ville de Gand avaient émis un avis par lequel ils déclaraient que le mouvement et la prospérité du port de notre ville étaient vivement intéressés à la construction d'une voie ferrée de Terneuzen à Gand. Rien n'était moins vrai. Non-seulement ces avis n'ont pas été donnés, mais si nos renseignements sont exacts, des courtiers maritimes auraient même l'intention de présenter une requête au conseil communal pour le prier d'éclairer le gouvernement sur la situation véritable du port de Gand et lui démontrer le préjudice que ce chemin de fer lui apporterait.

Cette opinion est non-seulement partagée par les agents maritimes, mais par toutes les personnes qui ont lu avec attention la polémique que cette question a soulevée.

Nous avons été curieux de connaître l'opinion d'un homme qui par ses efforts habiles et intelligents a rendu de grands services à notre ville, en faisant passer en traité notre bassin comme port maritime. Nous voulons parler d'un des signataires de la convention conclue à Anvers, le 20 mai 1843, qui est relative à la navigation de l'Escaut et de ses embouchures. Eh bien ! cet homme si compétent a parfaitement et sur tous les points partagé notre manière de voir.



Si nous consultons la science, la théorie marche d'accord avec la pratique. Elle n'admet pas toujours un parallélisme d'un canal avec un chemin de fer, car, c'est partager entre deux voies le mouvement auquel une seule eût pu suffire, surtout lorsqu'il s'agit d'un canal se trouvant dans les conditions de celui de Terneuzen à Gand, ayant à ses extrémités deux ports, avec une absence presque totale de population dans ses espaces intermédiaires.

Dans ce cas, il serait bon d'écartier le plus possible le chemin de fer de la voie navigable, afin de ne pas compromettre deux entreprises qui ont demandé d'immenses capitaux et de ne pas détruire de cette manière une partie de la fortune publique.

Il nous étonne que les demandeurs de la concession du chemin de fer de Gand à Terneuzen n'aient pas saisi ces vérités, cette surprise est d'autant plus grande, qu'il nous a été dit que quelques-uns d'entre eux ont été en rapport pendant deux ans avec l'ingénieur De Perre, qui est le demandeur de la concession de la ligne ferrée de Lokeren à Terneuzen et qui leur a fourni tous ses plans et exposé le résultat de ses travaux. Il ne dépendait que d'eux d'entrer dans une certaine combinaison et d'écartier ainsi, d'une manière sensible, la voie ferrée du port de Gand.

Une instruction est ouverte sur les différents projets des chemins de fer aboutissant à Terneuzen; nous savons qu'il dépend beaucoup, sinon tout, du gouvernement pour faire adopter le tracé qui lui convient; que le ministre des travaux publics est très-sympathique aux intérêts de Gand, mais qu'il est aussi très-sympathique à une pleïade d'hommes de mérite d'où il est sorti et que la fortune a singulièrement et nous ajoutons volontiers, justement favorisés, et dont quelques-uns patronnent vivement le projet de Gand à Terneuzen. Nous espérons que l'honorable ministre ne se laissera pas aller à un entraînement de sentimentalisme qui serait très-mal compris ici, et que, écartant des considérations personnelles, il donnera satisfaction aux intérêts bien entendus de notre ville.

C. A.

437^B

CHEMIN DE FER

DESTINÉ A RELIER **TERNEUZEN**

AU RÉSEAU DES RAILWAYS BELGES.

CONSIDÉRATIONS SUR LE CHOIX DU TRACÉ.

Dans la session législative qui vient d'être close, les Chambres se sont beaucoup occupées d'un chemin de fer destiné à relier la rive gauche du Bas-Escaut à notre réseau de railways. Ce n'est pas que, dans les discussions qui se sont élevées à ce sujet, au sein du Parlement, on ait contesté la convenance de construire une semblable ligne; bien au contraire, car dans l'une comme dans l'autre Chambre, les honorables membres qui ont pris la parole sur cet objet, ont unanimement proclamé, de concert d'ailleurs avec le Gouvernement, la haute utilité, tant politique que commerciale, d'établir une nouvelle ligne internationale, qui rattachât la Zélande aux Flandres, par le port

de Terneuzen. Il ne pouvait, en effet, y avoir de dissentiment à cet égard ; aussi tout le débat a-t-il porté exclusivement sur le choix du tracé de cette ligne, trois projets se trouvant en présence, l'un dirigé sur Gand, un autre sur Lokeren et un troisième sur St-Nicolas et Malines.

M. le Ministre des Travaux publics, en reconnaissant qu'on ne pouvait songer sérieusement à créer ni trois, ni même deux lignes distinctes, pour aboutir à Terneuzen, a déclaré que le Gouvernement ne se prononcerait définitivement sur la préférence à donner à l'une des trois directions dont il s'agit, qu'après avoir soumis les divers projets à une enquête simultanée.

Bien que les résultats de cette enquête ne puissent être douteux pour personne, nous croyons cependant utile d'exposer ici quelques considérations qui seront, pensons-nous, de nature à fixer complètement l'opinion sur le mérite relatif des trois tracés concurrents.

Sans qu'il soit besoin d'avoir la moindre carte sous les yeux, on comprend, de prime abord, que si Terneuzen doit être rattaché directement par railway à l'une quelconque des villes que renferme la Flandre-Orientale, ce doit être avec l'important chef-lieu de cette province, c'est-à-dire avec Gand, qui est, en quelque sorte, le seul point de la Belgique avec lequel l'arrondissement de Terneuzen entretienne des relations suivies.

On sait que la Zélande, à l'exception de la partie située sur la rive gauche de l'Escaut, est composée d'îles diverses, de sorte que Middelbourg, son chef-lieu, est séparé, par les eaux, de tous les autres arrondissements de la province, et notamment de la partie méridionale comprise entre le bras de mer qu'on nomme l'Escaut occidental et les Flandres. Dans l'état d'isolement que crée cette situation, il n'est donc pas surprenant que Terneuzen, relié directement à Gand par une chaussée et par un canal, ait, avec cette dernière cité, ville de premier ordre, des relations commerciales très actives, et, nous le répétons, presque exclusives même de toutes autres, si ce n'est avec le village-frontière de Selzaete.

Nous disions donc que, de prime abord, on doit penser que s'il s'agit de relier, par chemin de fer, le port de Terneuzen à l'une des villes de la Flandre-Orientale, ce chemin doit être dirigé sur Gand. Aussi, pour qu'on en décidât autrement, c'est-à-dire pour que le railway partant de Terneuzen fût condamné à dévier de sa direction naturelle, il faudrait que des motifs tout-à-fait majeurs eussent commandé une pareille résolution. Or, il n'en est absolument aucun qu'on puisse invoquer : tout au contraire, car si l'on considère les inté-

rêts généraux du pays, à part ceux de la ville de Gand, on trouve encore que c'est à cette dernière ville, et non à St-Nicolas ou à Lokeren, que doit aboutir la voie projetée.

En effet, le chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand, que les Chambres viennent de voter, et la ligne, bientôt achevée, de St-Ghislain à Gand, trouvent leur prolongement dans le chemin de fer de Gand à Terneuzen; on peut même dire que ce chemin sera la continuation absolument directe du chemin de fer de *Hainaut et Flandres*, si bien, que les deux lignes, à leur commun avantage, n'en feraient nécessairement qu'une seule sous le rapport de l'exploitation (1).

On connaît la destination principale, le caractère dominant des chemins de fer de Braine-le-Comte et de St-Ghislain à Gand. On sait, en effet, que ce sont des chemins *industriels*, puisqu'ils ont été créés spécialement en vue du transport des produits du Hainaut, au premier rang desquels il faut compter les charbons du triple bassin houiller de Charleroi, du Centre et du couchant de Mons.

Mais si tel est le caractère dominant des chemins de fer de Braine et de St-Ghislain à Gand, tel est également celui qu'on doit attribuer au chemin de fer de Terneuzen, puisque sa première raison d'être, c'est de servir au transport des charbons du Hainaut, en destination des Pays-Bas, en nous remettant désormais en possession d'un marché que l'Angleterre a ravi à la Belgique. Or, ce résultat ne peut être atteint que par des conditions d'exploitation spéciale et de tarification modérée, dont seule, une compagnie comme celle de Hainaut et Flandres, peut convenablement faire l'application.

Les partisans des chemins de fer aboutissant soit à Lokeren, soit à St-Nicolas, déclarent que, eux aussi, veulent reconquérir, pour les charbonnages du Hainaut, le débouché des Pays-Bas, et affirment, les uns et les autres, que, par les chemins de fer qu'ils préconisent, on atteindra ce résultat. Mais la question est de savoir si, à l'aide de l'une de ces deux dernières lignes, on arriverait, nous ne dirons pas *plus sûrement*, mais tout *aussi sûrement*, au but national vers lequel on tend, de part et d'autre, que par la voie de Gand à Terneuzen?

La négative résulte à l'évidence des détails qui précèdent. Du reste, en l'absence même des développements que nous avons exposés, on peut s'édifier, à cet égard, par le plus simple examen de la carte du pays.

Pour rendre plus sensible la démonstration, et pour bien faire apprécier

(1) Les demandeurs en concession du chemin de fer de Gand à Terneuzen, sont déjà entrés, à cet effet, en rapport avec des administrateurs du chemin de fer de Hainaut et Flandres, et l'on a l'espoir fondé qu'un arrangement interviendrait entre les deux sociétés, pour l'exploitation commune de St-Ghislain à Terneuzen.

l'importance revenant, en propre, à chacune des trois lignes, nous avons fait la supposition que voici : c'est que trois Compagnies distinctes, une pour chaque ligne, sollicitent les concessions des trois chemins de fer dont il s'agit; que la législature, mue par la considération que nulle de ces Compagnies ne réclame de subside de la part de l'État, accorde ces concessions; que les capitaux d'exécution aient été réalisés et qu'enfin, à un moment donné, les trois lignes soient livrées à l'exploitation (1).

Cette hypothèse admise, il est facile de déterminer la zone d'action de chacune des trois lignes, combinée avec les autres parties du réseau de railways. C'est ce que nous avons fait, d'une manière graphique, à l'aide de la carte ci-jointe. Nous y avons représenté les trois tracés, savoir : celui sur Gand par un trait orange, celui sur Lokeren par un trait vert, et le troisième sur St-Nicolas par un trait rouge. Nous avons ensuite examiné quelles seraient les localités qui, eu égard aux distances à parcourir, auraient intérêt à se servir de l'une ou de l'autre des trois lignes, et nous avons figuré les limites de ces zones d'action par des teintes ayant respectivement les mêmes couleurs que les trois tracés sur Terneuzen. On peut ainsi embrasser d'un seul coup-d'œil jeté sur cette carte, la part d'utilité de chaque ligne, les distances des points principaux mis en rapport avec Terneuzen étant d'ailleurs indiquées par des chiffres oranges, verts ou rouges, suivant que le parcours s'effectue par l'une ou l'autre des trois lignes respectivement.

Ce qui frappe tout d'abord dans cette carte, c'est le peu d'étendue de la zone verte, qui ne comprend, dans sa circonscription, que les villes de Lokeren, Termonde, Alost et Ninove. Ainsi, déjà la ville de Grammont se trouve placée dans la zone orange, puisque sa distance à Terneuzen est de 72 kilomètres par Gand, tandis qu'elle est de 83 kilomètres par Lokeren.

On voit donc que, dans cette hypothèse de la construction des trois lignes, celle de Lokeren à Terneuzen ne donnerait lieu qu'à un trafic extrêmement restreint.

Ce qui frappe aussi, mais en sens inverse, c'est l'importance et l'étendue de la zone orange, appartenant au tracé sur Gand, et qui comprend tout à la fois les deux Flandres (sauf la petite partie contenue dans la zone verte), le Hainaut avec tous ses établissements minéralogiques et métallurgiques, la

(1) La supposition que nous faisons n'a, en elle-même, rien d'absurde, puisque, dans les discussions qui ont eu lieu au mois de mai dernier, à la Chambre des Représentants, plusieurs membres ont émis l'opinion que le Gouvernement devrait être autorisé à concéder les trois lignes projetées sur Terneuzen.

généralité des railways industriels construits ou décrétés en Belgique, et enfin le riche département du Nord, rattaché directement à Gand par la voie de Hainaut et Flandres.

Cette simple comparaison entre la zone verte et la zone orange prouve, de la manière la plus péremptoire, que si l'on n'avait décrété et exécuté que la seule ligne de Terneuzen à Lokeren, celle-ci ne serait, en aucune façon, obstative à l'établissement de la ligne de Terneuzen à Gand, puisque cette dernière ne se verrait privée, au profit de l'autre, que d'un apport de peu de valeur et qui n'aurait aucune influence sensible sur ses conditions d'existence.

Du reste, quant au chemin de fer de Terneuzen à Lokeren, nous avons encore à faire les observations suivantes :

D'abord, c'est à tort qu'on supposerait que, par la ligne unique de Lokeren, la ville de Gand serait rattachée, sans grand détour, à Terneuzen, à l'aide du chemin de fer du Pays de Waes. On sait, en effet, que la station de l'État à Gand, n'est pas mise en rapport avec celle du railway de Gand vers Anvers, et cela, notamment, par la raison que la voie de ce dernier railway n'a que 1^m10 de largeur. Les waggons des autres lignes ne pourraient donc arriver à Terneuzen qu'au moyen d'un premier transbordement à Gand et d'un second à Lokeren, de sorte que si l'on voulait éviter ce double transbordement, les waggons devraient être conduits à Lokeren par Termonde, et faire ainsi, de Gand à Terneuzen, un trajet de 71 kilomètres au lieu de 55.

C'est à tort aussi qu'on penserait que la ligne de Lokeren à Terneuzen serait placée dans une situation exceptionnellement favorable pour ses dépenses d'exploitation, en ce sens que le Gouvernement, qui exploite déjà la ligne de Dendre et Waes jusqu'à Lokeren, pourrait, à des conditions avantageuses pour la société nouvelle, étendre ce service jusqu'à Terneuzen. Or, il est facile de reconnaître que les circonstances particulières dans lesquelles se trouvent les localités de Terneuzen et de Lokeren, ne permettraient pas à l'État de se charger du service de cette section.

Terneuzen, en effet, est situé sur le territoire des Pays-Bas, et certes le gouvernement Belge, quels que soient les sentiments de fraternité qui unissent aujourd'hui si heureusement les deux nations, ne consentirait pas, si tant est que le gouvernement Néerlandais ne s'y opposât pas lui-même, à y établir le siège d'une administration comme celle qu'exigerait le service d'une station d'about ou de tête de ligne.

D'un autre côté, la station occupée par l'État à Lokeren, a été concédée à la Société de Dendre et Waes, qui a droit aux $\frac{5}{4}$ des recettes fournies par cette station, au départ comme à l'arrivée, déduction faite des sommes revenant aux compagnies concessionnaires, dont les railways auraient été empruntés pour l'exécution des transports. Il y a plus, c'est que la concession est même exceptionnelle pour cette station de Lokeren, puisque la convention annexée à la loi du 20 décembre 1851, renferme (art. 10, 3^e §) cette stipulation : « *Il est entendu que les transports qui s'effectueraient directement PAR LOKEREN, de, et vers le réseau exploité par l'État, en-deçà de Lokeren, seront censés appartenir à la station de Lokeren même, soit comme point de départ, soit comme point de destination.* »

Or, en présence de la situation qui résulte de ce fractionnement des recettes, on comprend que l'État ne saurait consentir à se charger de l'exploitation de la ligne de Lokeren à Terneuzen, et qu'ainsi il faudrait, de toute nécessité, que cette exploitation fit l'objet d'un service spécial, à créer par la Société nouvelle. Mais, en pratique, cette condition n'est pas acceptable, car il est de toute évidence que les frais généraux seuls d'un semblable service ne seraient pas même couverts par les recettes que produirait, dans l'hypothèse posée, un trafic, dont la zone verte indique assez toute l'insignifiance.

L'idée de construire un chemin de fer de Lokeren à Terneuzen n'est donc pas réalisable, et dès lors il serait sans objet de nous y arrêter plus longtemps.

Toutefois, la conclusion à laquelle nous venons d'aboutir, nous conduit, pour en revenir à la carte ci-jointe, à faire une remarque qui n'est pas sans valeur, à savoir : que, par cela même que nous n'avons plus que deux tracés en présence, la zone verte vient se fondre presque entièrement dans la zone orange. Ainsi, pour Alost, sa distance à Terneuzen par Gand est de 62 kilomètres, tandis que, même en ne tenant pas compte des transbordements exigés par la différence de largeur des voies, la distance d'Alost à Terneuzen, par les trois railways réunis d'Alost à Lokeren, de Lokeren à St-Nicolas et de St-Nicolas à Terneuzen, est de 67 kilomètres. Il en est de même, naturellement, pour Ninove et les points intermédiaires. Mais bien plus, Termonde, en ce qui concerne l'expédition de ses waggons de grosses marchandises, prendrait, pour aller à Terneuzen, la ligne de Gand et non celle de St-Nicolas. En effet, si le parcours par railway de Termonde à Terneuzen par Lokeren et St-Nicolas, n'est, à la vérité, que de 55 kilomètres, tandis qu'il est de 64 kilomètres par Gand, par contre

on aurait, en suivant la première direction, deux transbordements successifs à subir, l'un à Lokeren et l'autre à St-Nicolas, et dès lors la préférence serait incontestablement acquise, ne fût-ce qu'au point de vue de l'économie du frêt, à la direction par Gand.

Il est donc bien et dûment avéré que la non-exécution du chemin de fer de Terneuzen sur Lokeren, n'aurait pas pour effet d'augmenter le degré de prospérité de la ligne sur St-Nicolas, et que le bénéfice de cette non-exécution serait acquis au chemin de fer de Gand à Terneuzen.

Pour procéder maintenant à l'appréciation du mérite relatif des deux tracés dirigés, l'un vers Gand, l'autre vers Malines par St-Nicolas, nous n'avons plus à nous étendre sur les avantages qui sont inhérents à la première de ces lignes, puisque nous les avons déjà signalés à suffisance; il ne nous reste donc plus qu'à mettre en regard les considérations qui se rapportent à la ligne de Terneuzen sur St-Nicolas et Malines, dont l'utilité relative est figurée, sur la carte ci-jointe, par la zone rouge.

Si l'on examine, en détail, la contrée dont se compose cette zone, c'est-à-dire la contrée qui aurait intérêt à suivre, pour les expéditions éventuelles sur Terneuzen, la ligne de St-Nicolas plutôt que celle de Gand, on n'y découvre rien de ce qui peut assurer à un chemin de fer aboutissant au port de Terneuzen, le *caractère industriel* que nous lui avons attribué et qu'il offre à un si haut degré, lorsqu'il forme le prolongement direct des railways de Braine-le-Comte et de St-Ghislain à Gand. Il y a bien, à la vérité, dans l'arrondissement de Liège, des centres de productions industrielles, aussi nombreux qu'importants; mais il ne peut entrer dans l'esprit de personne de penser que les expéditeurs de ces produits pondéreux s'avisent de faire subir à leurs marchandises un trajet par chemin de fer de 32 à 35 lieues, dans le but d'aller les embarquer à Terneuzen; il va de soi que ces expéditeurs préféreront, avec raison, continuer à se servir, comme aujourd'hui, des voies navigables qui sont à leur disposition et qui reçoivent, d'année en année, des améliorations et de nouveaux développements.

Dès-lors, le chemin de fer de St-Nicolas sur Terneuzen ne saurait satisfaire aux conditions qu'il doit remplir pour pouvoir vivre, conditions qui ont été si bien définies par Monsieur De Decker, lorsque, dans la séance du 3 mai der-

nier, l'honorable membre disait à la Chambre des Représentants : « *D'après moi, tout l'avenir d'un chemin de fer vers Terneuzen réside dans le transport des produits pondéreux. Vous ne pouvez guère compter, Messieurs, sur les produits des voyageurs; ce sont les marchandises pondéreuses et particulièrement les houilles qui doivent donner la plus grande partie des revenus de cette ligne.* » (Ann. parlem., page 1322.)

Mais si les transports pondéreux échappent à la ligne de St-Nicolas à Terneuzen, sur quoi pourra-t-on donc fonder sa raison d'être? « Sur quoi? » répondra la première personne venue qui jettera les yeux sur la carte, « mais sur une circonstance d'une très haute portée, bien qu'il n'y ait pas été fait la moindre allusion dans les discussions du Parlement, sur cette circonstance que la ligne de Terneuzen à Malines par St-Nicolas constituerait la ligne de transit la plus favorable qui eût été exécutée vers l'Allemagne. »

C'est ce qui aurait lieu, en effet; mais il y a, à l'encontre de la réalisation de cette pensée d'une nouvelle ligne de transit, si toutefois cette pensée a été réellement conçue, deux obstacles insurmontables, qui proviendraient, l'un de la Belgique, l'autre des Pays-Bas.

Ainsi, ni le Gouvernement, ni les Chambres de notre pays ne consentiraient jamais, pensons-nous, à ce qu'on exécutât une ligne qui eût pour conséquence de détrôner, au profit d'une localité étrangère, notre premier port maritime, de la position magnifique qu'il occupe au point de vue du transit, et pour laquelle la nation ne cesse de faire de grands et légitimes sacrifices.

Quant à la Néerlande, nous croyons tenir de source certaine, que son Gouvernement refuserait, de la manière la plus absolue, l'autorisation d'établir, tout au travers de la Belgique, un chemin de fer qui serait destiné, purement et simplement, à faire concurrence à la ligne de Flessingue vers l'Allemagne, décrétée l'année dernière et à laquelle on vient de mettre déjà la main à l'œuvre.

C'est donc combattre contre des moulins à vent que de prendre à partie le tracé de Terneuzen sur Malines par St-Nicolas, ce projet ne pouvant être adopté ni en deçà, ni au-delà de la frontière.

Nous dirons plus, c'est que ce projet semble n'être plus aujourd'hui appuyé par personne, pas même par les Représentants de l'arrondissement de St-Nicolas.

Nous sommes portés à croire que ces honorables membres, en examinant la carte du pays, auront reconnu, mais postérieurement à l'ouverture des discus-

sions relatives au chemin de fer de Terneuzen, que le problème du choix du tracé renfermait cette brûlante question du transit, à laquelle ils n'avaient pas d'abord pensé. La preuve, selon nous, c'est que ces Messieurs, après avoir soutenu vigoureusement l'utilité publique de la ligne de Malines à Terneuzen, et après avoir présenté un amendement destiné à faire décréter le principe de l'établissement de cette ligne, ont tout-à-coup, crû devoir se désister de solliciter la section de Terneuzen à St-Nicolas, en avouant que le seul intérêt véritable que cette dernière ville avait à trouver dans l'exécution du chemin de fer dont il s'agit, consistait dans le fait qu'elle serait rattachée aussi directement que possible à la capitale.

L'honorable M. De Decker, qui, lui aussi, était loin de songer qu'une aussi grave question que celle du transit était en jeu, ne comprit pas la nouvelle attitude prise par ses collègues de St-Nicolas, et, dans la séance du 11 Mai, il leur reproche en ces termes, d'avoir abandonné l'idée d'établir une ligne internationale aboutissant à Terneuzen : « *Remarquez bien, Messieurs, que les honorables collègues qui avaient commencé par introduire un amendement en faveur d'un chemin de fer international de Malines à Terneuzen, ont abandonné complètement la grande pensée d'une communication internationale. Il n'est plus question pour eux que de la partie de Malines à St-Nicolas. L'honorable M. Van Overloop, dans son discours, n'a plus insisté sur la partie de St-Nicolas vers Terneuzen. Mon honorable ami, M. Janssens, a été plus loin. Il a demandé formellement, par un nouveau sous-amendement, un chemin de fer de St-Nicolas vers Malines, laissant complètement à l'écart la partie de l'amendement principal qui constituait, au début de la discussion, la partie la plus importante, la partie internationale* » (Ann. parlem., page 1527).

En présence de ces faits, il est permis de se demander s'il est encore nécessaire d'ouvrir une enquête sur le projet d'un chemin de fer de Malines à Terneuzen, et, en tout cas, si cette enquête doit porter sur autre chose que sur l'établissement d'une ligne partant de Malines pour aboutir simplement à St-Nicolas?

Résumons-nous en quelques mots sur la question que nous venons de traiter, concernant le choix à faire entre les trois tracés indiqués.

Quant au chemin de fer de Terneuzen à Lokeren, nous avons démontré

qu'il n'était pas viable; et nous sommes persuadés qu'on ne trouverait pas une seule compagnie financière qui voulût s'exposer à engager des fonds dans une entreprise aussi périlleuse.

En ce qui concerne la partie du chemin de fer qui s'étendrait de Terneuzen à St-Nicolas, nous avons fait voir que cette section, qui n'est plus demandée d'ailleurs par personne, ne serait viable que par le fait qu'elle ouvrirait une nouvelle ligne de transit sur l'Allemagne, ligne que repoussent tout à la fois, les gouvernements Belge et Néerlandais.

Nous avons, par contre, établi que Gand, chef-lieu de la Flandre-Orientale, et où se concentrent les principales relations qui existent entre la Zélande et les Flandres, que Gand, d'où rayonnent directement des chemins de fer vers tous les points principaux du pays, et surtout les deux lignes industrielles sur St-Ghislain et sur Braine-le-Comte, nous avons établi, disons-nous, que Gand est la seule ville vers laquelle on puisse songer à diriger un chemin de fer partant de Terneuzen.

Examinant, les uns après les autres, les divers éléments en cause, nous avons constaté qu'aucun d'eux ne faisait pencher la balance en faveur de l'une des deux autres directions; mais que tous ces éléments, au contraire, concouraient sans exception, à maintenir la direction naturelle sur Gand, comme la seule rationnelle, la seule qui permit de faire, du chemin de fer international de Terneuzen, une ligne industrielle, destinée au transport vers les Pays-Bas des charbons et autres produits pondéreux que fournit le Hainaut.

Nous ajouterons que cette ligne de Terneuzen à Gand a toutes les sympathies de nos voisins, et nous sommes en position de déclarer que les démarches faites à cet effet par les demandeurs en concession de la dite ligne, ont été parfaitement accueillies par le Gouvernement des Pays-Bas, qui s'est montré on ne peut plus favorable à l'établissement d'un chemin de fer qui reliait la Zélande aux Flandres par Terneuzen et Gand.

Nous devrions peut-être nous arrêter ici; mais nous ne pouvons résister au désir de terminer cette notice par la citation plus complète d'une partie du discours prononcé, à la Chambre des Représentants, dans la séance du 3 mai dernier, par M. De Decker, discours dont nous avons déjà rapporté ci-dessus

un paragraphe, que nous croyons cependant utile de reproduire ici, pour laisser subsister, dans son intégralité, l'ensemble des idées corrélatives formulées par l'orateur.

Voici comment s'exprimait l'honorable membre :

« *D'après moi, tout l'avenir d'un chemin de fer vers Terneuzen réside dans le transport des produits pondéreux. Vous ne pouvez guère compter, Messieurs, sur les produits des voyageurs; ce sont les marchandises pondéreuses et particulièrement les houilles, qui doivent donner la plus grande partie des revenus de cette ligne.*

« *Eh bien, Messieurs, sous ce rapport encore, il est évident que le tracé de à Terneuzen doit obtenir la préférence. C'est par cette ligne, en effet, que vous mettriez les centres houillers en communication directe avec la Zélande et une partie de la Hollande.*

« *Vous savez, Messieurs, que depuis un très grand nombre d'années nous attachons la plus haute importance à l'exploitation du marché hollandais pour l'écoulement de nos produits charbonniers; nous avons fait dans ce but une législation toute de faveur.*

« *Eh bien, Messieurs, si vous voulez non seulement conserver ce marché, mais l'augmenter dans une proportion considérable, vous devez prendre la voie qui met la Hollande en communication directe avec nos centres houillers.*

« *On fait aujourd'hui en Hollande des travaux considérables et d'endiguement et de barrage dans l'Escaut oriental. Cet Escaut oriental, qui s'envase, doit être, dans la pensée du Gouvernement hollandais, remplacé par un grand et magnifique canal, qui traversera tout le Zuid-Beveland.*

« *Eh bien, Messieurs, l'embouchure de ce canal se trouve presque vis-à-vis de Terneuzen. Ainsi, Messieurs, à l'aide du chemin de fer que nous demandons et à l'aide de ce canal, nous aurions une communication presque en ligne droite dans l'exploitation charbonnière du bassin de Charleroi et du Centre avec la Hollande.* »

Il serait impossible, selon nous, de dire quelque chose de plus concluant, pour prouver la haute utilité nationale du chemin de fer de Gand à Terneuzen. Toutefois, nous devons faire remarquer que, dans la citation ci-dessus, c'est à dessein que nous avons laissé en blanc la localité qu'indiquait M. De Decker comme étant celle où devait aboutir le chemin de fer de Terneuzen. Le mot prononcé par l'honorable membre était **LOKEREN**; mais mieux éclairé sur

l'état réel des choses, M. De Decker, s'il avait aujourd'hui à émettre de nouveau son opinion sur la question, ne rétracterait assurément aucune de ses paroles, quant aux principes posés; seulement nous sommes pleinement convaincus qu'avec cette loyauté proverbiale qui le caractérise, ce digne représentant appliquerait lui-même maintenant à la ville de **GAND**, les conclusions que, dans la séance du 3 mai dernier, il croyait devoir se rapporter à Lokeren.

GAND, 12 juin 1861.



CHEMIN DE FER

DE LA

ZÉLANDE VERS LES FLANDRES

PAR LE PORT DE TERNEUZEN.

GAND, LE 31 AOUT 1861.

Le *Journal de Gand*, dans son numéro du 29 de ce mois, contient, sur le chemin de fer de Terneuzen vers les Flandres, un article dont l'apparition est motivée par les efforts que renouvellent aujourd'hui les partisans du tracé de Lokeren, dans l'espoir de faire triompher leur système, au plus grand préjudice de la ville de Gand.

Nous avons, nous-mêmes, préparé, il y a quelques semaines, un court exposé d'observations critiques, que nous avaient donné lieu de faire les étranges doctrines soutenues, non pas par l'*Économiste belge*, mais bien par l'un de ses cor-

respondants, à propos des trois projets de chemin de fer qui ont été présentés en vue de rattacher la Zélande aux Flandres par le port de Terneuzen.

Mais à cette époque intervinrent les délibérations par lesquelles l'Administration communale et la Chambre de Commerce de cette ville se prononçaient, à l'unanimité, pour la ligne de Gand, en repoussant les deux autres tracés concurrents.

Cette circonstance nous fit considérer, comme devenu sans objet, le travail dont nous venons de parler et, en conséquence, nous nous abstinmes de le publier.

Mais il ne peut plus en être de même aujourd'hui que nos adversaires semblent vouloir recommencer la lutte qu'ils avaient engagée, au sujet de l'utilité publique comparée des lignes de Terneuzen à Gand et de Terneuzen à Lokeren. Nous croyons, au contraire, devoir suivre l'exemple que nous donne, en ce moment, la presse gantoise, en livrant à l'impression les commentaires que nous avons rédigés au mois de juillet dernier, sur les lettres adressées à l'*Économiste belge* par son correspondant.

Toutefois, nous reproduisons, en tête de ces commentaires, l'article précité du *Journal de Gand*, lequel nous semble déjà avoir largement battu en brèche la dernière espérance des partisans du projet de Lokeren.

Extrait du *Journal de Gand* (29 août 1861).

« CHEMIN DE FER DE TERNEUZEN.

» Depuis quelque temps on s'occupe beaucoup, dans nos cercles, du chemin de fer qui doit
» rattacher la Zélande à la Flandre-Orientale, par le port de Terneuzen. L'objet de savoir si
» ce chemin doit être dirigé vers l'important chef-lieu de la province, ou bien vers l'une des
» deux villes de Lokeren ou de St-Nicolas, ne pouvait faire, un seul instant, question pour nos
» concitoyens. Aussi la presse gantoise, qui n'appartient qu'à un seul et même parti lorsqu'il
» s'agit de la prospérité de notre cité, a-t-elle jugé qu'il serait parfaitement oiseux de relever

» les hérésies insérées dans l'*Économiste belge* (1) et qu'on avait imaginées pour engager nos édiles
» à repousser, comme devant être *ruineux* pour notre ville, le projet d'exécuter un chemin de
» fer de Terneuzen à Gand, et à appuyer chaleureusement l'idée de diriger sur Lokeren la voie
» internationale dont il s'agit. C'est que, vraiment, de pareilles énormités ne se réfutent point
» et qu'il suffisait de laisser à notre Chambre de Commerce et à notre Conseil communal le soin
» d'en faire pleine et entière justice, comme cela a eu lieu, effectivement, par les délibérations
» dont nous avons rendu compte.

» En présence des décisions prises, à l'unanimité de leurs membres, par l'Administration
» communale et par la Chambre de Commerce, on pouvait croire que, du moins au point de
» vue des intérêts gantois, la question du choix du tracé de la ligne Flandro-Zélandaise devait
» être considérée par tout le monde, comme chose jugée définitivement, et qu'il n'y avait plus,
» dès lors, lieu d'y revenir. Nous avons donc été passablement étonnés de voir paraître, ces
» jours derniers, dans un journal de notre ville, non pas des articles de fond, mais bien
» deux lettres contradictoires, qui se rapportent à l'un des points de la question du tracé et
» qui sont écrites, respectivement, par un abonné et par un correspondant de ladite feuille,
» ce dernier étant, en même temps, celui des correspondants de l'*Économiste belge*, qui a
» rédigé les articles auxquels nous avons fait allusion ci-dessus.

» Cette discussion, assez inopportune peut-être, ouverte entre l'*abonné* et le *correspondant*,
» nous fait cependant assister à un spectacle tout nouveau. D'habitude on entend, et avec
» raison, les promoteurs d'une ligne nouvelle faire sonner bien haut, comme la considération
» qui plaide le plus puissamment en faveur du projet qu'ils préconisent, l'abaissement des prix
» de transport. Ici c'est tout le contraire qui se produit, c'est l'adversaire de notre chemin de
» fer sur Terneuzen, qui s'efforce de prouver qu'il faut l'écartier impitoyablement, par le motif
» que le prix de revient des expéditions à faire par le chemin de fer de Terneuzen à la
» destination de Gand, sera beaucoup moins élevé que par le canal existant. Le correspondant
» de l'*Économiste belge* est donc l'antagoniste avoué du *bon marché* et il déclare que le chemin
» de Terneuzen à Gand serait *ruineux* pour le commerce de notre ville, par cela seul qu'il
» lui serait *trop avantageux!!*

» Pour nous, qui n'avons aucun motif de renier les principes si universellement admis de
» l'économie commerciale, sainement entendu, nous ne pouvons pas plaindre la ville de Gand
» de l'éventualité de ce résultat *trop avantageux* que lui offrirait le chemin de fer; et certes
» nous ne trouvons pas, comme l'adversaire en question, que ce soit une raison pour éloigner
» de Gand le railway projeté et l'obliger à reverser sur Lokeren les immenses bienfaits que
» promet la ligne Flandro-Zélandaise, et qui sont énumérés, tout au long, dans la lettre que
» le correspondant a écrite à l'*Économiste belge*, sous la date du 9 mai dernier.

» Si, dans le débat auquel les colonnes du journal en question ont servi de champ-clos, il
» ne s'était agi que d'une discussion d'intérêt rétrospectif, et si nous n'avions eu qu'à protester
» contre les étranges théories du correspondant de l'*Économiste*, nous ne serions certainement
» pas sortis de l'attitude dans laquelle nous nous étions, aussi bien que tous nos confrères
» gantois, renfermés jusqu'ici, quant à la question, si simple en elle-même, du chemin de fer
» de Terneuzen. Mais nous nous sommes décidés à rompre enfin un silence qu'on pourrait
» mal interpréter, qu'on pourrait attribuer à quelque indifférence de notre part pour les
» intérêts de notre ville, en présence des incroyables tentatives qu'on renouvelle en ce moment,
» en vue de déterminer la Députation permanente du Conseil provincial, qui ne s'est pas

• (1) Nous devons déclarer toutefois que la rédaction de l'*Économiste belge* a décliné toute responsabilité
» au sujet des doctrines émises par son correspondant, et a inséré une note écrite dans ce sens, à la suite
» de la lettre du correspondant, publiée sous la date du 9 mai dernier. »

» encore prononcée, à émettre une opinion contraire à celle exprimée, tout à la fois, par
» notre Chambre de Commerce et par notre Administration communale.

» Si nous sommes bien informés, en effet, la Députation permanente est saisie d'une propo-
» sition nouvelle, qui consisterait à faire voter le tracé de Terneuzen à Lokeren, auquel on
» irait, plus tard, rattacher la ville de Gand par un embranchement, s'il plaisait à Dieu de
» nous envoyer quelque jour des concessionnaires qui consentissent à se charger de la construc-
» tion de cet embranchement.

» Que cette proposition, présentée à titre de soi-disant conciliation de tous les intérêts,
» émane, comme on nous l'assure, d'un ami du correspondant de l'*Économiste*, cela ne nous
» surprend en aucune façon. En effet, que veut le correspondant dans son nouveau système
» économique? c'est de proscrire le *bon marché*, c'est d'exalter les prix élevés. Il va donc de
» soi que si le chemin de fer de Gand à Terneuzen peut être placé, à l'aide d'une combinaison
» quelconque, comme celle d'un allongement considérable de parcours, dans les conditions
» voulues d'exclusion des transports, ce chemin rentrera alors dans les idées du correspondant
» et ne soulèvera plus d'objection de la part de ceux qui sollicitent le tracé direct sur Lokeren.

» Mais la Députation permanente ne se laissera pas prendre à de semblables arguties, et
» elle reconnaîtra, naturellement, que si le chemin de fer de Terneuzen à Gand, au dire du
» correspondant de l'*Économiste*, n'est pas un objet d'utilité publique lorsqu'il est projeté en
» ligne *directe*, il le serait bien moins encore, si la voie devait se composer de tronçons
» *indirects*, par le fait de la construction éventuelle de l'embranchement que l'on a imaginé.

» Il y a d'ailleurs, pour décider la Députation permanente à repousser la direction de
» Lokeren et appuyer celle de Gand, une raison tout-à-fait péremptoire, déduite des intérêts
» généraux du pays, et qui consiste en ce que le but principal que se proposent les deman-
» deurs en concession des divers projets de chemin de fer sur Terneuzen, c'est de transporter
» en Hollande les charbons du Borinage, du Centre et de Charleroi, à un prix assez bas pour
» évincer la concurrence que les Anglais nous font aujourd'hui sur ce marché, dont nous avons
» été dépossédés depuis les événements de 1830. Or, pour atteindre un résultat aussi désirable
» pour la Belgique, il importe, avant tout, que les charbons du Hainaut soient amenés à
» Terneuzen par la voie la plus courte possible, c'est-à-dire par le chemin de Gand à Terneuzen,
» puisque cette section sera la continuation des lignes de Hainaut-Flandres et de Braine-le-Comte
» à Melle, lesquelles, embrassant les trois bassins houillers précités, se dirigent, non pas sur
» Lokeren, mais bien sur Gand.

» Cette dernière considération si importante, indépendamment de tant d'autres, ne sera
» certainement pas perdue de vue, et nos concitoyens peuvent, dès lors, être assurés que, sur
» la question du tracé à suivre, l'opinion de la Députation permanente du Conseil provincial
» sera entièrement conforme à celle qui a déjà été formulée par le Conseil communal et par la
» Chambre de Commerce de notre ville.

» Il nous reste toutefois, pour terminer cet article, un vœu à exprimer au nom de tous les
» intérêts qui sont en jeu : c'est que le gouvernement, qui doit être aujourd'hui édifié sur
» l'objet dont il s'agit, ne tarde pas à faire connaître le résultat de l'enquête à laquelle les
» divers projets ont été soumis, ainsi que la résolution qu'il aura prise, d'accord avec le gou-
» vernement des Pays-Bas, pour la direction à donner définitivement au chemin de fer inter-
» national de Flandre et Zélandc. »

CHEMINS DE FER PROJÉTÉS DE TERNEUZEN VERS LES FLANDRES.

GAND, JUILLET 1861.

Un correspondant gantois de l'*Économiste belge*, qui étudie sérieusement, à ce qu'il assure, les questions relatives à nos intérêts communaux, a découvert qu'un chemin de fer qui relierait la Zélande aux Flandres, par Terneuzen et Gand, et qui donnerait naissance à un trafic qu'on proclame, avec raison, devoir être très considérable, serait la RUINE, non seulement de notre port, mais encore de notre ville, et que, par suite, ce qui pouvait arriver de plus heureux à la ville de Gand, c'est que la ligne partant de Terneuzen, fût dirigée vers Lokeren.

Sur ce thème, assurément fort excentrique, le correspondant de l'*Économiste belge* a adressé à la dite revue, trois lettres, dont la première, datée du 9 mai 1861, est la plus importante, en ce qu'elle s'occupe de toutes les questions qui se rattachent au choix du tracé, tandis que les deux autres, en date des 25 mai et 5 juillet suivant, n'ont trait qu'à l'objet spécial du frêt des navires à la destination de Gand, par le canal de Terneuzen.

Nous avons pensé qu'un document qui renferme des arguments destinés à aboutir aux conclusions formulées par le correspondant de l'*Économiste*, dans sa lettre précitée du 9 mai dernier, était une pièce fort curieuse, qu'on ne saurait trop faire connaître. Aussi, comme ladite lettre n'a pas été assez généralement répandue, bien qu'elle ait été réunie aux deux autres du 25 mai et du 5 juillet, dans une petite brochure spéciale, nous croyons utile de lui donner une publicité plus grande que celle qu'elle avait reçue jusqu'à présent, et, à cet effet, nous la reproduisons ici textuellement, tout en l'accompagnant cependant, sous forme de notes, de quelques réflexions que sa lecture nous a suggérées.

Correspondance particulière de l'ÉCONOMISTE BELGE,

« GAND, LE 9 MAI 1861.

» Dans ma dernière lettre, j'ai parlé d'une demande en concession qui avait
» été adressée au Gouvernement, tendante à établir un chemin de fer de Lokeren à Terneuzen. J'apprends que deux autres demandes, ayant également pour
» objet un chemin de fer aux frontières hollandaises, ont aussi été soumises au
» Gouvernement. Les demandeurs de l'une de ces concessions se proposeraient
» la construction d'une voie ferrée, qui aurait son point de départ à Malines,
» pour aboutir à Terneuzen par Tamise et St-Nicolas; et ceux de l'autre concession solliciteraient l'autorisation d'établir un chemin de fer d'Evergem à Terneuzen, reliant, de cette manière, Gand à la ville néerlandaise. (Voir NOTE A.)

» Quand il y a antagonisme entre différentes villes, qui, *intéressées à obtenir l'avantage d'un chemin de fer*, le sollicitent à la fois, le choix peut présenter un embarras pour le Gouvernement, car il est obligé de tenir la balance avec équité, à ne pas favoriser l'une au détriment de l'autre. » (?) « Mais quand les avantages que présente un tracé sur l'autre, sont tels que les intérêts généraux seraient fortement lésés en cédant à des considérations particulières, alors le rôle du Gouvernement est tout dicté : *l'utilité et les intérêts généraux doivent dominer tous les autres.* (NOTE B.)

» La grande utilité d'un chemin de fer à la frontière hollandaise est hautement reconnue; en effet, il étendrait à toute la Belgique les rapports déjà très suivis entre la Zélande et le Nord de la Flandre. — Il faciliterait le transport en Hollande des produits belges, tels que fer, pierres de taille, chaux, grès, et surtout la houille, pour laquelle il serait formé un immense débarcadère où les navires, qui descendent l'Escaut, viendraient s'approvisionner comme lest, au lieu de s'en fournir sur les côtes de l'Angleterre; le combustible se

COMMENTAIRES.

NOTE A.

Les informations du correspondant, bien que tardives, ne sont pas d'une parfaite exactitude, car la demande de concession dont il parle en dernier lieu, porte, non pas sur une ligne fictive d'*Evergem* à *Terneuzen*, mais bien sur un chemin de fer direct de *Gand* à *Terneuzen*, par *Meulstede* et *Selzaete*.

NOTE B.

Le principe de la *prédominance des intérêts généraux* est admis par tout le monde, seulement il est bon de s'entendre sur la manière de l'appliquer. Jusqu'ici, nous avons pensé que les intérêts généraux, que l'utilité publique, ce sont les intérêts et l'utilité du *plus grand nombre*; qu'à ce titre, les intérêts généraux sont du côté de *Gand*; le *Manchester* de la Belgique, qui a une population de 120 mille âmes et un budget communal de près de 3 millions de francs, plutôt que du côté de *Lokeren*, ville de 17,131 habitants, et dont le budget ne s'élève qu'à 180,000 francs. Or, il paraît que nous nous trompions et que, dans l'appréciation des *intérêts généraux*, on ne doit faire entrer en ligne de compte, ni le chiffre des populations urbaines, ni l'importance de l'industrie et du commerce.

NOTE C.

Le programme développé ci-contre est certainement *brillant*, et a beaucoup de vrai quant à la question générale du chemin de fer de *Terneuzen* au réseau belge. Seulement il nous semble qu'il eût été, tout à la fois, plus adroit et plus charitable de la part du correspondant, de ne pas faire miroiter ce magnifique tableau aux yeux des *Gantois*, pour leur dire ensuite :

« Maer t'is geen spek
Voor uwen bek. »

Ce programme, néanmoins, s'appliquerait bien mieux encore à la ligne de *Gand* qu'à celle de *Lokeren*, s'il ne contenait une considération toute spéciale à ce dernier chemin et consistant

» consomme également dans la Zélande, où il en est fait un très grand usage
» pour l'incinération de la garance. — Il offrirait à nos bassins houillers et au
» chemin de fer de Dendre et Waes un accroissement de revenus. — Il nous
» mettrait en communication avec un des meilleurs ports de l'Europe, acces-
» sible aux plus grands navires, à tout temps et à toute marée. — Il augmen-
» terait la rapidité du transport entre Londres et Bruxelles, la Suisse et toute
» la partie sud-est de l'Europe. — *Il rendrait la jonction de Dendre et Waes*
» *facile avec le chemin de fer projeté de Flessingue, par Middelbourg, Goes, etc.,*
» *vers l'Allemagne, et ce à l'aide d'un service régulier de navigation.* — Enfin
» nous recevriens, avec beaucoup de facilité et moins de frais, les riches pro-
» duits agricoles des Polders. — Si jamais chemin de fer a offert un brillant
» programme, c'est bien celui-là! (NOTE C.)

» Il n'est donc pas étonnant que les communes *intéressées* se le disputent.
» (NOTE D.)

» Comme les villes de St-Nicolas et Lokeren sont ici *les plus en cause*, nous
» allons examiner laquelle des deux mériterait la préférence. (NOTE E).

» Comme nous l'avons dit dans notre dernière lettre, Lokeren par un tronçon
» de voie ferrée, qui a causé une dépense considérable et qui est presque tout-
» à-fait improductif, serait un excellent intermédiaire entre les bassins houillers
» et Terneuzen, d'abord, par sa position industrielle et commerciale qui est très
» importante,.... (NOTE F.)

dans la *facilité des communications de la ligne de Dendre et Waes avec l'Allemagne, par le railway en construction de Flessingue vers les provinces Rhénanes*. — Voyez-vous d'ici cette multitude d'habitants de la vallée de la Dendre effectuer de nombreux voyages vers l'Allemagne, et ce, non pas en prenant tout simplement le chemin de fer qui va droit de Termonde à Cologne par Malines, mais bien en se faisant transporter de Termonde à Terneuzen par Lokeren et traversant l'Escaut occidental pour aller prendre le chemin de fer de Flessingue, tout uniment en vue de faire la nique au chemin de fer de l'État belge! N'y a-t-il pas là, vraiment, un motif tout puissant pour déterminer le Gouvernement à faire décréter au plus vite le chemin de fer de Lokeren à Terneuzen?

NOTE D.

Il est très naturel que les communes *intéressées*, c'est-à-dire Gand, pour son propre compte, et Lokeren et S^t-Nicolas pour le leur, *se disputent* la ligne qu'il s'agit de construire pour aboutir à Terneuzen; mais demander à une ville, comme Gand, d'employer tous ses efforts à faire écarter le tracé qui l'intéresse, pour favoriser le tracé qui intéresse une autre ville, comme celle de Lokeren, voilà une idée toute neuve, très ingénieuse peut-être, mais qui, nous le croyons, a bien peu de chance de faire son chemin, en présence de cet étroit esprit de clocher qui anime toutes nos communes.

NOTE E.

Ainsi c'est bien entendu : pour le correspondant de *l'Économiste*, les deux localités qui sont *le plus en cause*, ce sont les villes de Lokeren et de S^t-Nicolas; quant à la ville de Gand, ce n'est pas la peine d'en parler, à ce que prétend du moins le correspondant, qui a, pour cela, des raisons que la *NOTE G* permettra de comprendre.

NOTE F.

Que la ville de Lokeren soit placée à l'extrémité d'un *tronçon de voie ferrés*, et que ce tronçon ait coûté beaucoup et rapporte peu, ce sont là des vérités excessivement navrantes. Mais nous connaissons assez le civisme obstiné des Gantois, pour penser que ceux-ci en prendront bientôt leur parti, en se disant : « En fin de compte, il s'agit là d'intérêts qui nous sont étrangers et nous ne voyons pas pourquoi nous commettrions la naïveté de les faire prévaloir au détriment des nôtres. »

» Lokeren..... (1) serait un excellent intermédiaire entre les bassins
» houillers et Terneuzen, d'abord, par sa position industrielle et commerciale,
» qui est *très importante*, et aussi, parce que c'est le chemin *le plus direct*
» à Terneuzen, et ce de toutes les villes qui, par leurs industries, seraient
» les plus intéressées à la construction de cette ligne.

» Nous n'en citerons que quelques-unes :

» *Distances en kilomètres de Terneuzen.*

» A Mons,	par Lokeren	131 kil.	par Malines	131 kil.
» Charleroi,	»	147 »	»	131 »
» Lessines,	»	91 »	»	143 »
» Maffles,	»	104 »	»	136 »
» Soignies,	»	122 »	»	126 »
» Écaussines,	»	122 »	»	126 »
» Quenast,	»	110 »	»	114 »
» Tournai,	»	131 »	»	142 »
» Bruxelles,	»	86 »	»	90 »

» Inutile de dire en faveur de quelle ligne les chiffres parlent. (*NOTE G.*)

(1) Nous reprenons ici la phrase que nous avons interrompue, pour la mise en regard de la note F.

NOTE G.

L'auteur de la lettre que nous reproduisons, ayant mis *hors de cause* le chemin projeté de Terneuzen à Gand, ne compare naturellement les distances de Terneuzen aux divers points qu'il mentionne, que pour les deux tracés restant en présence, l'un sur Lokeren et l'autre sur Malines par St-Nicolas. — Les chiffres du tableau qu'il produit à cet effet, renferment assez bon nombre d'inexactitudes; mais, à part cela, nous avons le mauvais goût de trouver ce tableau incomplet, en ce qu'il ne donne pas les distances correspondantes dans l'hypothèse de l'exécution du chemin de fer de Gand à Terneuzen; et puisque nous signalons ce qui, à nos yeux, est une lacune, nous nous croyons obligés de la combler, en fournissant, à notre tour, un relevé de distances plus complet que l'autre, tout en ne s'appliquant cependant qu'aux localités mentionnées par le correspondant en question. Voici ce relevé, dans lequel nous avons pris nécessairement en considération les deux lignes de *St-Ghislain* et de *Braine-le-Comte* à Gand, dont le chemin de fer de Gand à Terneuzen est le *prolongement direct* :

Distances de Terneuzen.

	par Gand 119 kil.	par Lokeren 131 kil.	par St-Nicolas 147 kil.
A Mons,			
Charleroi,	" 140 "	" 152 "	" 150 "
Lessines,	" 79 "	" 94 "	" 133 "
Maffles,	" 77 "	" 100 "	" 142 "
Soignies,	" 104 "	" 116 "	" 112 "
Ecaussines,	" 103 "	" 115 "	" 111 "
Quenast,	" 103 "	" 115 "	" 111 "
Tournai,	" 109 "	" 134 "	" 176 "
Bruxelles,	" 93 "	" 86 "	" 80 "

On pourrait dire ici, pour employer le langage du correspondant de *l'Économiste*, qu'on laisse aux chiffres de ce tableau le soin de parler seuls.

Nous concluons cependant de ce qu'ils nous disent, que la ligne de Lokeren se trouve battue sur tous les points, savoir, pour la destination de Bruxelles par la ligne de St-Nicolas et, pour toutes les autres destinations, par la ligne de Gand. De sorte que si les trois lignes projetées étaient exécutées simultanément, celle de Lokeren ne serait malheureusement pas un seul centime de recette, du chef des transports qui seraient à effectuer entre Terneuzen et chacune des localités mentionnées dans le tableau ci-dessus.

Voir NOTE H.

» Il a été calculé que la dépense de l'établissement de la ligne de Lokeren à Terneuzen s'élèverait, à deux voies, à 3,228,000 francs; à une voie, à 2,500,000 francs.

» Maintenant, outre la circulation que cette combinaison rendrait à une voie morte, elle ne nuirait aucunement aux intérêts de la ville de St-Nicolas, car de cette dernière ville à Lokeren il n'y a guère que dix kilomètres et, comme elles sont reliées par un chemin de fer, le parcours pour arriver au chemin de fer projeté de Zélande et Waes serait insignifiant.

» Le trajet concurrent sur St-Nicolas n'offrirait aucun avantage de plus que celui par Lokeren, mais il aurait ce grave inconvénient de coûter 14,000,000 de francs. Le pont seul qu'il s'agirait de jeter sur l'Escaut, à Tamise, coûterait autant que le chemin de fer de Lokeren à Terneuzen.

» Il est reconnu qu'en aval de Tamise, l'Escaut est d'une profondeur qui rendrait le placement des assises très difficile et, en amont, des bancs de sable qui se déplacent et le terrain mouvant rendraient l'opération tout aussi difficile.

» Ce chemin de fer sacrifierait gratuitement les intérêts de nombreuses communes, ceux de Dendre et Waes et ceux du Trésor.

» La ligne de Terneuzen à Gand n'exigerait pas de plus grands frais que celle de Waes, mais elle tendrait à écartier le mouvement du centre du pays, n'étant que le prolongement du chemin de fer de Hainaut et Flandres, qui serait le moyen de communication avec les bassins houillers. (NOTE J.)

» De plus, elle apporterait un grand préjudice au port de notre ville. — Du moment que les affréteurs auraient à leur disposition un chemin de fer qui leur permettrait d'expédier leur cargaison à Gand, ils préféreraient au port de Gand celui de Terneuzen, qui leur offrirait tant de facilité, tant de sécurité et en même temps tant d'économie; car ils n'auraient plus ce grand droit de tonnage à payer, que le Gouvernement perçoit sur les navires qui entrent dans le pays, ni les frais du canal et du port. (NOTES K. et P.)

NOTE H.

Nous n'avons pas d'observation à faire à l'égard des cinq paragraphes ci-contre, que nous avons renfermés sous une même accolade, attendu qu'il ne s'agit là que d'une comparaison entre le chemin de fer de Terneuzen à Lokeren et celui de Terneuzen à Malines par S'-Nicolas, dont il n'est plus même question aujourd'hui.

NOTE J.

Comme tout cela est clair et judicieux, et comme c'est vrai, surtout, en présence du contenu de la *NOTE G*!!

NOTE K.

Ainsi que nous l'avons dit, le correspondant de l'*Économiste belge* développe, dans les deux lettres du 25 mai et du 3 juillet dernier, les assertions qu'il émet ici, au sujet du tort que le chemin de fer de Terneuzen à Gand causerait, prétendument, au port de Gand. — Nous renvoyons à la note P ci-après, où nous traitons spécialement de l'influence du chemin de fer de Gand à Terneuzen sur les mouvements dudit port de Gand.

(1) Nous renvoyons également aux détails consignés dans les deux lettres que nous avons, sous le titre d'annexes N° 1 et N° 2, jointes à notre travail.

» Le chemin de fer de Terneuzen à Gand serait au port de cette dernière
» ville ce que la voie ferrée de Flessingue à Roosendaël eût été au port d'Anvers.
» Aussi, jamais Anvers n'eût consenti à ce qu'elle fût construite, jamais Anvers
» n'eût consenti ni ne consentira à ce que la passe de Bath, qui, aux termes
» de la convention de 1843 avec la Hollande, doit rester libre à la navigation,
» soit fermée par un pont, ce qui faciliterait l'établissement du chemin de fer
» susdit. Quand il fut question de ce projet, une grande émotion s'empara de
» notre métropole commerciale, et le public anversois, la Chambre de Com-
» merce, l'Administration communale, la presse et tout ce que cette grande
» cité possède d'hommes intelligents, déploya des efforts énergiques pour s'op-
» poser à la construction de cette voie. On comprit que ce chemin, qui eut
» abouti à celui de Rotterdam à Anvers, eut été la RUINE de son port, comme
» celui de Terneuzen à Gand serait celle de notre ville. (*NOTE L.*)

» Un de nos principaux organes de la presse de Gand a également compris
» cette question au grand point de vue de nos intérêts. Si mes souvenirs sont
» fidèles, il a été publié, il y a quelques années, un article dans ce journal,
» qui démontrait à l'évidence le danger qu'offrirait pour les intérêts de notre
» ville un chemin de fer de Gand à Terneuzen, et ce qui serait plus piquant,
» si les renseignements qui m'ont été fournis à cette époque sont exacts, cet
» article aurait eu pour auteur une personne qui, n'admettant maintenant plus
» les considérations d'alors, serait un des principaux intéressés de la voie pro-
» jetée de Gand à Terneuzen. (*NOTE M.*)

» Mais qui a jamais pu contester qu'un port, possédant toutes les qualités
» d'un port de première classe, ne nuirait pas à un autre port qui se trouve
» dans des conditions d'infériorité frappante et avec lequel il serait relié par
» un chemin de fer? Aussi nous avons été très étonné que M. De Maere, notre
» nouveau représentant, ait pris la défense du chemin de fer de Terneuzen à

(1) Voir l'annexe N° 2, spécialement relative à cet objet.

NOTE L.

A quoi tient pourtant la splendeur ou la décadence d'une grande cité! — Voilà une ville de premier ordre, d'une prospérité éclatante et progressive, qui emploie 60,000 ouvriers dans ses manufactures et qui va être ruinée, réduite à la mendicité, si jamais ses habitants reçoivent, par un chemin de fer allant droit chez eux, des marchandises qui leur arrivent actuellement par le canal de Terneuzen!!

Quelle chance aussi pour Lokeren qu'elle ne soit que baignée du pied par la Durme! Combien cette ville doit-elle rendre grâces au ciel de ne pas posséder de port maritime, comme Gand a l'infortune d'en avoir un, car, à l'heure qu'il est, la population de Lokeren se verrait, elle aussi, sous le coup d'être ruinée, de fond en comble, par le chemin de fer dont, n'en doutez pas, on persisterait à la menacer.

Mais, ô Gantois, nos chers concitoyens, ne vous arrachez pas trop les cheveux à l'avance, à la pensée de l'imminente ruine que le chemin de fer de Gand à Terneuzen vous amènerait à sa suite. En y réfléchissant quelque peu, vous verrez que le danger que vous courez n'est pas aussi grand qu'on le proclame du haut de la tour de Lokeren et que le cri d'alarme qu'on fait entendre, par cela même qu'il est poussé de ce point, doit plutôt vous rassurer que vous effrayer.

Du reste, nous examinerons tout-à l'heure ensemble l'état réel des choses et alors vous saurez à quoi vous en tenir sur le prétexte mis en avant pour faire tout le tapage par lequel on tente de vous assourdir.

NOTE M.

Nous ne savons à qui le correspondant de l'*Économiste* fait allusion; mais nous ne pouvons nous empêcher de constater combien il est difficile parfois, pour quiconque s'occupe des affaires municipales, de ne pas encourir de reproche. S'il publie, un jour, un article consciencieusement écrit, mais reposant sur des erreurs d'appréciation, reconnues plus tard comme telles, et si, ultérieurement, il s'avise, mieux éclairé, de publier un autre article dans lequel il soutiendra la nouvelle opinion qu'il se sera formée, on ne manquera pas de le taxer de versatilité; si, au contraire, par un sentiment de fausse dignité personnelle, il persiste à défendre, quand même, sa thèse primitive, qu'on lui a démontré être erronée, oh! alors on l'accusera d'orgueilleux entêtement, sinon de mauvaise foi insigne.

NOTE N.

L'honorable M. De Maere connaît, tout aussi bien que qui que ce soit, le programme des avantages nombreux et importants que présente le chemin de fer projeté sur Terneuzen. M. De Maere qui, beaucoup mieux que tant d'autres, étudie, sous toutes leurs faces, les questions économiques qu'il traite, n'a pas commis la niaiserie qu'on voudrait lui prêter, de baser toute l'utilité du chemin de fer de Gand à Terneuzen, sur les interruptions de la navigation. M. De Maere est, judicieusement, pénétré de cette vérité, que le canal n'aura pas à souffrir de l'établissement du chemin de fer entre Terneuzen et Gand; mais il reconnaît de plus, et tout aussi judicieusement,

(1) Nous devons reconnaître que, dans une lettre publiée le 4 septembre courant par le *Journal de Gand*, le correspondant de l'*Économiste Belge* a déclaré que si l'annonce de la ruine de notre ville, comme devant résulter du chemin de fer de Terneuzen à Gand, figurait dans sa missive du 9 mai dernier, on ne devait l'attribuer qu'à une erreur de plume ou d'impression, et que son intention avait été de ne prédire que la ruine de notre port.

» Gand, se basant sur sa grande utilité en cas de fermeture du canal par la
» gelée, ou de la baisse d'eau annuelle qui est commandée pour la réparation
» des bords du canal, dont la dégradation s'opère par les fortes crues. Mais
» notre représentant perd de vue que l'établissement du canal de Schipdonck
» aura précisément pour objet l'évacuation des grandes eaux dont Gand est si
» souvent affligé et que les fortes crues ne seront plus à craindre. L'argument
» qu'il produit pour prouver la nécessité d'un chemin de fer de Gand à Ter-
» neuzen, en cas de fermeture de notre port par la glace, lui échappe
» aussi. (*NOTE N.*)

» Est-ce que le chemin de fer de Terneuzen à Gand par Lokeren ne rem-
» plirait pas le même office que le chemin de fer direct de Terneuzen à Gand
» et ce à une dizaine de kilomètres de parcours de près? Ainsi les bienfaits de
» la ligne qu'il *exalte*, sont tout-à-fait applicables à celle que nous défendons. »
(*NOTE O.*)

C. A.

que le commerce gantois, pouvant, au besoin, suppléer le canal par la voie ferrée, aura beaucoup à se féliciter de ne plus voir ses transactions suspendues, ses arrivages et ses expéditions arrêtés, pendant les interruptions de la navigation, interruptions qui sont dues, en hiver, aux gelées et, en été, non seulement aux réparations des dégâts occasionnés par les crues, mais encore au curage du plafond et à l'entretien des ouvrages de toute espèce. Or, ces causes réunies peuvent amener parfois le chômage de la navigation pendant trois ou quatre mois de l'année, ce à quoi le canal de Schipdonck ne va certainement pas obvier.

NOTE O.

Ce qui veut dire : « **PRENEZ MON OURS**; il servira, avant tout, les intérêts de Lokeren, puis, à l'occasion, ceux de Gand par dessus le marché. On fera venir, en effet, en temps de gelée, vos expéditions de Terneuzen, à notre station de Lokeren, sur des waggons à la voie de 1 mètre 50 cent.; on ne prendra naturellement ni temps, ni argent, pour les transborder sur des waggons à la voie de 1 m. 10 c., et on les transportera alors à Gand, moyennant de franchir les 18 petits kilomètres qui séparent les deux stations du chemin du pays de Waes; de manière que les bienfaits attribués au chemin de fer de Gand à Terneuzen, que *vous exaltez*, vous les trouverez réunis dans l'admirable combinaison que je propose. Donc, **PRENEZ MON OURS!** **PRENEZ MON OURS!** »

Si, après cela, nos concitoyens ne sont pas convaincus, et si, au lieu d'*exalter* leur chemin de fer de Gand à Terneuzen, ils ne portent pas celui de Lokeren aux nuages, c'est qu'ils y mettront réellement beaucoup de mauvais vouloir et d'esprit de coterie.

NOTE P.

EXAMEN DE LA QUESTION

de l'influence du Chemin de fer de Gand à Ternenzen sur les mouvements du Port de Gand.

Nous complétons nos observations en abordant maintenant l'examen sérieux de la question du tort que, prétendument, le chemin de fer causerait à notre port et à notre ville.

Il est entré, en 1860, dans le port de Gand, par le canal de Terneuzen, 386 navires divers, dont 337 venant de la mer et 229 des eaux intérieures.

Supposons un instant, et bien entendu, à titre gratuit, que les marchandises expédiées par

ces 586 navires, étaient toutes à la destination de Gand (1), et que, désormais, le chemin de fer enlèvera tout le trafic de l'espèce au canal de Terneuzen. Dans ce cas, c'est que le commerce gantois aura trouvé avantage et profit à ce qu'il en soit ainsi et qu'on aura, dès lors, réalisé un but que l'on poursuit généralement dans la création de toute nouvelle voie de communication; car le motif que, d'ordinaire, on invoque, pour établir l'utilité publique d'une ligne projetée, réside dans l'abaissement des prix et l'amélioration des conditions de transport, qui doivent déterminer l'accroissement du trafic en voyageurs et en marchandises.

Mais la supposition que nous avons faite de la désertion du canal, au profit du chemin de fer, n'est pas même, le moins du monde, admissible, car le système qui consisterait à faire transborder à Terneuzen, pour employer le railway jusqu'à Gand, des expéditions faites en destination de cette dernière ville, irait précisément à l'encontre du but que le commerce a en vue, le bon marché des transports.

C'est que, en effet, lorsqu'un navire est entré dans le port intérieur de Terneuzen, il lui en coûte relativement peu, eu égard surtout à ce qu'il en coûterait par la voie ferrée, pour continuer sa route jusqu'à Gand.

Cela est si vrai que le frêt total pour Gand est généralement égal et même souvent inférieur à celui qu'on paie pour Terneuzen, fait qui est dû aux immenses avantages que présentent notre ville et notre port, comparativement à la ville et au port de Terneuzen.

Or, on ne va pas sans doute s'imaginer que les expéditeurs des marchandises qu'on charge sur les navires, après en avoir soigné l'arrimage, iront faire décharger leurs colis à Terneuzen, employant, à cet effet, une agence spéciale, puis les faire transporter par chemin de fer jusqu'à la station de Gand, d'où ils seraient voiturés jusqu'aux lieux mêmes de leur destination, en face desquels lesdits navires pouvaient les amener. On ne va pas sans doute s'imaginer, disons-nous, que les expéditeurs de ces marchandises les fassent passer, à Terneuzen, sur le chemin de fer, en occasionnant bénévolement, sans compter les entraves et le déchet des matières transbordées à plusieurs reprises, une aggravation considérable dans les dépenses de transport, et ce, sans aucune espèce de compensation, pas même dans le délai de la remise des marchandises aux destinataires.

Il est, au contraire, de toute certitude, que les navires dont nous parlons, continueront à se diriger, sans rompre charge, jusqu'au point de destination des marchandises, alors surtout que, pour leurs équipages, Gand est et restera toujours la grande ville où ils vont faire des achats de toute espèce pour leurs usages domestiques, comme pour les besoins de leur navigation; à ce point que si même les bateliers déchargaient leur cargaison à Terneuzen, ils n'en viendraient pas moins faire leurs approvisionnements à Gand.

Or, soit dit en passant, cette considération ne doit pas être négligée dans l'appréciation des bienfaits que réalisera notre chemin de fer, puisqu'elle s'applique aux équipages des navires qui viendront prendre, à l'embarcadère de Terneuzen, les expéditions considérables de charbons destinés à la consommation hollandaise et qui arriveront de tous nos bassins houillers du Hainaut audit embarcadère, par les chemins de fer de St-Ghislain et de Braine-le-Comte à Gand,

(1) Dans le trafic qui s'effectue aujourd'hui par le canal de Terneuzen à Gand, il y a nécessairement une partie qui ne fait que transiter par Gand, soit que les navires continuent leur marche dans les autres voies navigables, soit qu'ils déchargent leurs marchandises à Gand même, d'où les colis sont expédiés à leurs diverses destinations. Or, si cette partie du trafic devait être détournée du canal de Terneuzen par le chemin de fer, il serait certes bien préférable pour Gand, que ce détournement s'opérât par une ligne dirigée sur notre ville plutôt que par un chemin dirigé sur Lokeren, puisque, dans le premier cas, Gand y trouverait encore un certain avantage, tandis qu'elle n'aurait absolument rien à obtenir du transit, si les expéditions prenaient la voie de Terneuzen à Lokeren.

(*) Voir les annexes N° 1 et N° 2.

chemins dont le railway de Gand à Terneuzen forme, comme nous l'avons fait remarquer, le prolongement direct.

Et maintenant, pour terminer, répétons comme résumé des développements qui précèdent, que les craintes exprimées aux sujet de la désertion éventuelle du canal de Terneuzen, au profit du railway, sont purement imaginaires, et que, par conséquent, notre beau et excellent port, à la prospérité duquel nous tenons autant que qui que ce soit, n'aura absolument aucun préjudice à essuyer, en raison de l'établissement du chemin de fer. Aussi la prétendue RUINE de ce port, qu'on nous prédit avec tant de fracas, dans l'unique but d'écarter le chemin de fer projeté de Gand à Terneuzen, pour y substituer une ligne sur Lokeren, n'est-elle qu'une vaine fantasmagorie, que le moindre rayon de lumière suffit à réduire à néant.





ANNEXE N° 1.

Lettre adressée à la PRESSE DES FLANDRES et reproduite par le
JOURNAL DE GAND.

« GAND, LE 2 SEPTEMBRE 1861.

» MONSIEUR L'ÉDITEUR,

» Veuillez, je vous prie, cette fois encore, m'ouvrir les colonnes de votre journal, pour l'in-
» sertion de quelques observations que m'a donné lieu de faire la lettre, signée C. A., que vous
» avez publiée dans votre numéro du 26 août dernier.

.

» La thèse que soutient le correspondant de l'*Économiste belge*, c'est que le chemin de fer de
» Gand à Terneuzen, par le bas prix de ses tarifs, serait la *ruine* de notre port, en ce qu'il
» déterminerait la suppression de tout transport par la voie du canal de Terneuzen.

» Voici comment raisonne le correspondant de l'*Économiste* :

» Le transport par chemin de fer étant calculé à fr. 0,1126 par tonne kilomètre, prix que l'on
» paie sur la section d'Audenaerde à Gand, reviendrait, sur les 53 kilomètres du chemin de
» fer de Terneuzen à Gand, à une taxe, par tonne de marchandise, de 53 fois 0,1126 ci. . fr. 5-94
» tandis que, si le navire qui a amené ces marchandises jusqu'à Terneuzen, continuait

» sa route jusqu'à Gand, il aurait à payer de ce chef un prix revenant par tonne à fr. 5-70
» (Savoir : fr. 1140-78 pour 200 tonneaux.)

» D'où résulterait, par tonne de marchandise, une écrasante différence de. . . fr. 1-76

» La soustraction est certainement juste, au point de vue de l'arithmétique, mais la démon-
» stration est complètement fautive dans ses éléments constitutifs.

» D'abord le correspondant perd de vue que, dans le cas où l'on se servirait du railway, on
» devrait faire à Terneuzen (où les salaires sont bien autrement élevés qu'à Gand), le déchar-
» gement des navires et le chargement des marchandises sur les waggons, puis à Gand, un
» nouveau déchargement et un transport par voitures depuis la station de l'État jusqu'au lieu
» de destination ; tout cela non compris l'éventualité des avaries que les marchandises pourraient
» subir, par le fait de ces diverses opérations.

» Mais ces omissions de la part du correspondant sont encore peu de chose par rapport aux
» étranges calculs qu'il fournit sur le prix de revient de la navigation entre Terneuzen et Gand,
» qu'il porte, comme nous l'avons dit, à fr. 1140-78 pour 200 tonnes.

» Pour arriver à cette conclusion, le correspondant de l'*Économiste*, qui joue cartes sur

» tables, présente, dans sa lettre du 26 août, le tableau du sous-détail de ladite somme, savoir :

» 1° Pilotage de la mer à Terneuzen	fr. 151-16	
» 2° Id. de Terneuzen à la mer	» 63-50	
» 3° Droits de fanaux et de balises	» 37-40	
» 4° Compte de frais à Terneuzen	» 63-49	
» 5° Commission de déclaration à la douane	» 150-00	
» 6° Lettre de jauge (pour 2 ans)	» 11-00	
		fr. 476-55
» 7° Lest, halage et pilotage de Gand à Terneuzen, ci	fr. 75-00	} » 224-23
» 8° Halage. par chevaux, de Terneuzen à Gand.	» 74-07	
» 9° Ponts	» 1-70	
» 10° Pilotage dans le canal de Selzaete	» 27-51	
» 11° Frais à Selzaete.	» 15-00	
» 12° Haleurs pour entrer dans le bassin de Gand	» 5-00	
» 13° Droit du bailli maritime.	» 13-95	
» 14° Id. du bassin.	» 12-00	
» 15° Droit de tonnage à l'entrée et à la sortie, à raison de fr. 2-20 par tonne de jauge	» 440-00	
	Ensemble.	fr. 1140-78

» J'aurais beaucoup de choses à dire sur l'article du pilotage dans le canal de Selzaete, et surtout sur celui du lest, qui ne coûte pas, à Gand, la 20^e partie (*) de ce qu'il coûte à Terneuzen; mais je m'en abstiens, parce que je n'ai pas même besoin de rectifier les chiffres donnés à cet égard par le correspondant. Je les admet dès lors comme s'ils étaient vrais, aussi bien que toutes les autres parties du sous-détail ci-dessus.

» Mais si, pour simplifier le débat, je ne conteste pas l'exactitude de tous ces chiffres, que puis-je donc opposer au tableau que je viens de reproduire? Rien, si ce n'est que le correspondant semble ne pas comprendre la portée des données qu'il nous présente.

» Est-ce que, par hasard, pour le navire qui viendra décharger sa cargaison à l'embarcadère du chemin de fer à Terneuzen, on n'aura à payer ni le pilotage de Flessingue à Terneuzen ou de Terneuzen à Flessingue, ni le droit des fanaux et balises, qui ne sont certainement pas placés dans le canal de Selzaete, ni le compte de frais à faire à Terneuzen, ni la lettre de jauge, ni la commission de déclaration en douane? — Évidemment ces charges seront absolument les mêmes que si ce navire, au lieu de s'arrêter devant l'embarcadère du chemin de fer, poursuit sa marche jusqu'à Gand.

» Ainsi, dans le calcul de frêt comparé pour les deux systèmes, on doit d'abord rabattre du tableau ci-dessus, le montant des six premiers articles, qui s'élève à . . . fr. 476-55
 » Ce qui réduit déjà le total de. » 1140-78
 » à une somme de. fr. 664-23
 » Dans cette somme figure le droit de tonnage (art. 15°), au montant de . . . » 440-00

» Ce droit de tonnage ne se perçoit que sur les navires qui viennent de la pleine mer; quant à ceux qui arrivent par les eaux intérieures de la Hollande, ils ne sont soumis à aucun droit de l'espèce, de telle sorte que, pour ces bâtiments, qui sont entrés, au nombre de 229, dans notre port, pendant l'année 1860, l'excédant de frais de navigation jusqu'à Gand se réduit à fr. 224-23

(*) D'après l'observation qui nous en a été faite par l'auteur de la lettre que nous reproduisons, il y a ici une erreur, en ce sens que ce n'est pas la 20^e partie qu'il fallait dire, mais bien 20 pour cent, soit seulement la 5^e partie de ce qu'il en coûte à Terneuzen.

» Pour le navire de mer, ce droit de tonnage ne se paie, comme chacun sait, qu'une seule fois par année, quel que soit le nombre de voyages qu'il effectue dans les douze mois. Certes, pour les navires qui ne font qu'un seul voyage par an, ce qui constitue le cas *le plus exceptionnel*, le droit de tonnage doit compter, dans l'évaluation qui nous occupe, pour 440 francs; mais s'il faisait deux voyages, aller et retour, ce droit ne pèserait plus que pour 220 francs à chaque voyage; et s'il s'agit de bateaux à vapeur, qui effectuent 50 voyages par an, le droit de tonnage ne revient plus qu'à fr. 8-80 par voyage.

» Ainsi, l'excédant des frais de la navigation, depuis l'embarcadère de Terneuzen jusqu'aux quais de Gand, serait :

» 1° Pour un navire de 200 tonneaux de jauge, faisant un seul voyage par année	fr. 224-23 plus 440-00.	fr. 664-25
» 2° Pour un navire semblable, faisant deux voyages par année.	» 224-23 plus 220-00.	» 444-25
» Et 3° pour un bateau à vapeur, faisant cinquante voyages par année	» 224-23 plus 8-80.	» 255-05

» On voit que ces chiffres sont bien inférieurs à celui de fr. 1140-78, que le correspondant indique et qu'il a tenté de faire considérer comme s'appliquant au cas général.

» Mais il commet encore, dans les conclusions qu'il déduit des éléments de prix qu'il a adoptés, une autre erreur, qui n'est pas sans avoir une grande importance. Il compte, en effet, qu'un navire de mer jauge à 200 tonneaux, ne contient que 200 tonnes de marchandise, tandis que l'effectif du chargement en comporte 300. En divisant dès-lors par 300 les sommes que nous avons trouvées ci-dessus, on aura, comme prix de revient par tonne effective de marchandise transportée, savoir :

» 1° Dans le cas d'un navire de mer ne faisant qu'un seul voyage par année	fr. 2-21
» 2° Dans le cas d'un navire faisant deux voyages	» 1-48
» 3° Dans le cas d'un bateau à vapeur faisant cinquante voyages	» 0-78

» tous chiffres qui, comme on le voit, sont fort éloignés de celui de fr. 5-70, sur lequel on se fonde pour prédire la RUINE de notre port.

» Si j'étais entré dans quelques autres détails encore, j'aurais fait toucher du doigt à mon contradicteur, les raisons pour lesquelles existe ce fait, connu de tous les expéditeurs, que le fret total n'est, généralement, pas plus élevé pour la destination de Gand que pour celle de Terneuzen, et que même, très souvent, le premier est inférieur au second.

» Mais je n'ai déjà, et je vous en demande bien pardon, Monsieur l'Éditeur, occupé que trop de place dans votre journal, et alors même que votre obligeance me permettrait d'aller au-delà, je m'en tiendrais d'autant plus volontiers ici aux considérations qui précèdent, qu'il me suffisait, pour le moment, d'établir que le chemin de fer de Gand à Terneuzen ne pourrait porter aucune atteinte au mouvement actuel du canal de Selzaete, et par conséquent, ne saurait occasionner le moindre préjudice à notre port.

» Veuillez agréer, Monsieur l'Éditeur, l'expression de ma considération distinguée. »

K.



ANNEXE N° 2.

Lettre adressée au JOURNAL DE GAND.

« GAND, 14 SEPTEMBRE 1861.

» MONSIEUR LE RÉDACTEUR,

» Vous avez bien voulu, et je vous en sais beaucoup de gré, reproduire dans votre journal
» ma lettre du 2 de ce mois, relative à la question de l'influence qu'exercerait sur le mou-
» vement actuel de notre port, le chemin de fer de Gand à Terneuzen.

» Je vous serais également fort reconnaissant, si vous vouliez publier dans votre feuille la
» présente lettre, formant le complément de l'autre, et qui sera certainement la dernière, attendu
» que, après cela, il ne me restera absolument plus rien à dire sur la question soulevée.

» En vous adressant ma lettre de ce jour, mon seul but, du reste, est de répondre à une
» assertion témérement injurieuse pour notre port, assertion reproduite souvent et tout récem-
» ment encore, mais qui a été formulée pour la première fois dans la lettre que mon contra-
» dicteur a adressée à l'*Économiste belge*, sous la date du 9 mai dernier, et où on lit :

» « *Mais qui a jamais pu contester qu'un port* » (celui de Terneuzen), « *possédant toutes*
» *les qualités d'un port de première classe, ne nuirait pas à un autre port* » (celui de Gand)
» « *qui se trouve dans des conditions d'INFÉRIORITÉ FRAPPANTE et avec lequel il serait relié par*
» *un chemin de fer?* » »

» Le correspondant de l'*Économiste*, au lieu d'exprimer sa pensée par une généralité toute
» sentencieuse, aurait dû, sans doute, nous dire en quoi consiste, quant à la proposition
» d'écarter le chemin de fer de Gand à Terneuzen, cette infériorité si insigne qu'il attribue
» au port de notre ville.

» Nous savons bien que le port de Terneuzen est abordable aux navires de tout rang et
» en toute saison, sauf dans les temps de charriage des glaçons, tandis que le port de Gand
» ne peut donner accès qu'à des bâtiments d'un tirant limité et aux époques seulement où la
» navigation est possible sur le canal de Selzaete. Mais qu'est-ce que cela a de commun avec
» le soi-disant préjudice que le chemin de fer causerait? Naturellement la voie projetée ne
» pourrait, dans aucun cas, être taxée de nuire qu'à ce qui existe, c'est-à-dire aux trans-
» ports qui s'effectuent dans les conditions *actuelles* de la navigation sur Gand, et j'ai démontré
» dans ma dernière lettre que cela est absolument impossible. La question du chemin de fer
» est donc complètement en dehors de la situation exceptionnelle d'accès, ci-dessus mentionnée,
» qu'offre le port de Terneuzen, situation qui restera, après la construction du railway, ce
» qu'elle était avant.

» Or, à part l'inconvénient de ne pouvoir recevoir des navires de tout bord, fait qui, loin
» d'être aggravé, sera, au contraire, sensiblement atténué pour le commerce, par l'établissement

» du chemin de fer projeté, on chercherait vainement en quoi réside l'*infériorité frappante*, à laquelle le correspondant de l'*Économiste* fait allusion.

» Ce qui, en effet, saute aux yeux de tous ceux qui ont la moindre connaissance des localités dont il s'agit, ce sont les avantages considérables que présente le port de Gand réuni à l'Escaut occidental par le canal de Selzaete, comparativement au port de Terneuzen relié à Gand par une voie ferrée.

» Ces avantages, si manifestes, si incontestables, sont aussi nombreux qu'importants. Nous en bornerons l'énumération aux points suivants, dont quelques-uns ont déjà été signalés dans ma dernière lettre :

» 1° Différence notable, en faveur du canal, dans les frais de transport, droit de tonnage compris (Voir ma lettre du 2 de ce mois).

» 2° Suppression d'un déchargement à Terneuzen d'un double transbordement et de frais de camionnage à Gand.

» 3° Moindres chances d'avaries par le fait du transbordement et voiturage, les navires pouvant arriver directement des lieux d'affrètement aux points mêmes de la destination des cargaisons.

» 4° Absence d'agence intermédiaire entre les expéditeurs et les destinataires.

» 5° Facilité, pour la navigation existante, d'abordage à Gand, où chaque point de destination des marchandises est, généralement, un lieu de débarquement.

» 6° Existence à Gand d'entrepôts, magasins, hangars couverts, engins, débardeurs, etc., etc., qu'on ne trouve à Terneuzen que dans des proportions fort restreintes.

» 7° Existence à Gand, et non à Terneuzen, de capitaux et de grandes maisons de commerce, non seulement pour les expéditions faites à la destination de notre ville, mais encore pour toutes les transactions que comporte le transit.

» 8° Modicité dans les salaires de main-d'œuvre et les frais de séjour des équipages, les dépenses de cette nature n'étant pas chez nous de la moitié de ce qu'elles sont à Terneuzen.

» 9° Diminution, dans certains cas, des besoins de lest, attendu que souvent les navires trouvent à Gand du retour, tandis qu'il n'en existe pas à Terneuzen.

» 10° Économie considérable sur chaque tonne de lest, qui ne coûte aujourd'hui à Gand que 40 centimes, alors qu'il revient à Terneuzen à 2 francs.

» 11° Enfin, faculté de se procurer, dans notre importante cité, des approvisionnements de toute espèce, qu'on ne trouve guère dans la ville de Terneuzen et qu'on ne pourrait, en tous cas, y obtenir qu'à des prix beaucoup plus élevés. »

» Ainsi l'on voit clairement que l'assertion susénoncée du correspondant de l'*Économiste*, émise au point de vue du préjudice que le chemin de fer occasionnerait à notre ville, est diamétralement en opposition avec la réalité, et que nous devons, au contraire, en renversant le soutènement de M^r C. A., proclamer que le port de Gand, auquel on aboutit du Bas-Escaut par le canal de Terneuzen, se trouve dans des conditions de *supériorité frappante* à l'égard du port de Terneuzen, relié à Gand par le railway projeté.

» C'est bien aussi en raison de tous les avantages que présente Gand que, comme je le disais dans ma lettre du 2 de ce mois, le frêt des navires en destination de notre port, n'est, généralement, pas plus élevé que celui qu'on paie pour la destination de Terneuzen et que souvent même le premier est inférieur au second, nonobstant le droit annuel de tonnage auquel sont soumis les navires venant de la pleine mer.

» Veuillez agréer, Monsieur l'Éditeur, l'expression de ma considération distinguée. »

K.





ET