

(1)

(N° 284.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 JUILLET 1873.

RAPPORT

ADRESSÉ

à Monsieur le Ministre des Travaux Publics (1) sur les propositions de la Compagnie des Bassins houillers, relatives à la cession à l'État de l'exploitation de son réseau de chemins de fer.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La Société anonyme des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut offre de céder à l'État l'exploitation des chemins de fer qu'il lui reste à construire en même temps que celle d'une partie des lignes qui constituent le réseau actuel de la Société générale d'exploitation.

Chemins de fer à reprendre par l'État.

Lignes en exploitation. Les lignes dont l'exploitation serait reprise par l'État à partir du 1^{er} janvier 1874, si l'offre de la Société des Bassins houillers était accueillie, sont les suivantes :

(Voir le tableau d'autre part.)

(1) La commission chargée par M. le Ministre des Travaux Publics de l'examen de ces propositions se composait de :

MM. VANDERSWEEP, inspecteur général de l'exploitation ;
DEDIER, directeur du service des voies et travaux ;
BELPAIRE, directeur du service de la traction et du matériel ;
MONGENAST, directeur de l'exploitation.

DÉSIGNATION DES CHEMINS DE FÉR.	LONGUEURS EN KILOMÈTRES		Observations.
	partielles.	totales.	
II^e GROUPE (a).			(a) Le groupe est une division du service de la Société générale d'exploitation.
Renâix à Courtrai et courbe	29	Kilomètres. 202	
Denderleeuw à Courtrai	63		
Saint-Ghislain à Gand	85		
Basècles à Péruwelz	4		
Péruwelz à Tournay et courbe	21		
III^e GROUPE.			
Plénu et Saint-Ghislain	•	99	
IV^e GROUPE.			
Écaussines à Erquelines	36	497	
Baume à Marchiennes	49		
Piéton à Leval	7		
Embranchements du centre	49		
Piéton à Manage	40		
Manage à Wavre	42		
Frameries à Chimay	33		
Id. extensions et embranchements :			
Nord de Charleroi	5		
Courcelles-Nord	7		
Piéton-Trazegnies et Courcelles (charbonnière)	8		
Ceinture de Charleroi :			
Branche de la Providence, d'Amercœur et de Marchiennes (usines) à la gare de Monceau	44		
V^e GROUPE.			
Tamines à Landen		403	
Ce qui fait en tout un développement de		601	
Au développement de ces lignes toutes en exploitation dès à présent, il faut ajouter celui des sections qui seront ouvertes avant le 4 ^e janvier prochain. Ce sont :			
La branche de Bascoup à Trazegnies et Courcelles avec jonction au chemin de fer du Nord de Charleroi et raccordement du puits Joseph Périer, ci			12
En sorte que la longueur totale des chemins de fer que l'État aurait à reprendre au 4 ^e janvier 1871 serait de			613

Lignes en construction ou à construire.

Les chemins de fer ou parties de chemins de fer en construction ou restant à construire par la Société des Bassins houillers sont :

La section de Braine-le-Comte à Renaix, du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai	50 kil. ⁽¹⁾
Les chemins de fer de Saint-Ghislain à Ath et de Péruwelz à la frontière française, dans la direction de Condé, faisant partie de la concession de la Compagnie de Hainaut et Flandres	28 —
Les lignes comprises dans la concession du chemin de fer de Dour à Quiévrain	41 —
Les lignes comprises dans les concessions du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions	216
Déduction faite de la partie déjà en exploitation, ci	49
Ce qui fait un développement de	167 —
Les lignes faisant partie des concessions du chemin de fer de Luttre à Châtelineau et de ceinture de Charleroi, moins les 3 kilomètres actuellement en exploitation.	89 —
Toutes les lignes comprises dans la concession des chemins de fer vicinaux du Brabant	185 —
Le chemin de fer d'Anvers vers Tournai et Douai.	140 —
Ce qui porte l'ensemble des lignes à construire, à	670 kil. ⁽²⁾

Révision des lignes à construire.

Mais la Société des Bassins houillers admet que l'utilité des lignes restant à construire soit soumise à un nouvel examen ; que l'on supprime les sections formant double-emploi, soit avec des chemins de fer existants, soit avec d'autres lignes à construire, et que l'on renonce également à l'exécution des lignes dont le produit probable ne serait pas en rapport avec les dépenses de construction et d'exploitation.

Toutefois, elle n'admet cette révision que si à l'ensemble des sections dont l'exécution serait abandonnée, on substitue des lignes nouvelles d'une longueur à peu près équivalente.

Principales conditions de la cession proposée.

La Société des Bassins houillers offre l'exploitation de l'ensemble des chemins

⁽¹⁾ Entre Braine-le-Comte et Bassilly, c'est-à-dire sur une longueur de 22 kilomètres, le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai empruntera les lignes existantes de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath, en sorte que la partie à construire : Bassilly à Renaix, se réduit à un développement de 28 kilomètres.

⁽²⁾ Cette indication du nombre des kilomètres de chemin de fer en construction ou à construire n'est qu'approximative.

de fer construits et à construire à diverses conditions dont les plus importantes sont les suivantes :

Sur le montant des recettes brutes, l'État payerait à la Société une rente annuelle de 7,000 francs par kilomètre de chemins de fer exploités.

Ce chiffre serait garanti comme un *minimum*.

En outre, lorsque la recette brute de l'ensemble des lignes exploitées serait supérieure à 18,000 francs par kilomètre, la moitié de l'excédant, jusqu'à concurrence de 8,000 francs, serait attribuée à la Société.

La différence entre la recette brute et la part accordée à la Société resterait acquise à l'État (1).

Vous avez bien voulu nous charger, Monsieur le Ministre, d'examiner la question de savoir si cette proposition est de nature à être accueillie favorablement par le Gouvernement.

Nous allons avoir l'honneur de vous rendre compte de l'examen auquel nous nous sommes livrés.

Mais, nous croyons devoir d'abord dire quelques mots des avantages qui résulteraient de la fusion proposée, si elle était réalisée à des conditions acceptables par le Gouvernement, et aller au-devant de cette question :

Comment se fait-il que la proposition, au lieu de s'étendre à tout le réseau de la Société générale, se restreint aux lignes énumérées ci-dessus?

Lignes comprises dans la proposition.

La Société des Bassins houillers savait que le revenu du réseau actuel de la Société générale n'était pas assez élevé pour que l'État pût se charger de l'exploiter à des conditions acceptables pour les deux parties.

Aussi, à l'origine, se borna-t-elle à offrir la cession des lignes dont elle avait fait apport lors de la constitution de la Société générale, et qui sont les plus prospères.

Mais elle s'aperçut sans doute qu'elle s'attirerait ainsi de sérieuses difficultés et elle comprit successivement dans ses offres le chemin de fer de Manage à Wavre, le chemin de fer de Tamines à Landen, les concessions de la Compagnie de Hainaut et Flandres, et, enfin, le chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai.

La proposition devint moins avantageuse pour l'État, mais elle ne cessa pas de s'appliquer presque exclusivement à des lignes enchevêtrées dans les siennes.

(1) La Société a proposé aussi d'attribuer à l'État 60 p. % de la recette brute lorsqu'elle est égale ou inférieure à 20,000 francs, avec partage par moitié des recettes excédant 20,000 francs par kilomètre et à la condition que l'État garantisse 8,000 francs par kilomètre sur le réseau qui sera en exploitation au 1^{er} janvier prochain et 6,000 francs seulement sur les lignes à livrer après cette date.

Cette proposition, qui est équivalente à la première lorsque la recette de l'ensemble est égale ou supérieure à 20,000 francs par kilomètre, est moins avantageuse au Trésor, lorsque la recette est inférieure à ce taux. Il n'y a donc pas lieu de l'accepter.

Il en est autrement pour la partie du réseau qui resterait à la Société générale.

A part la petite section d'Anseghem à Waereghem, tout le groupe de la Flandre occidentale se trouve compris dans l'angle formé par les lignes de Gand à Ostende et de Gand à Mouscron.

D'autre part, les lignes à détacher du groupe de Hainaut et Flandres s'étendent au Nord de la Flandre orientale et n'ont que les stations de Gand et de Lokeren pour points de contact avec les lignes de l'État

Toutes ces lignes sont d'un faible produit et ne peuvent se suffire à elles-mêmes que moyennant une extrême économie.

Pour ce motif, elles sont mieux placées dans les mains d'une Compagnie que dans celles de l'administration des chemins de fer de l'État qui, à raison des exigences plus grandes auxquelles elle est soumise, ne saurait pas les exploiter avec un budget aussi réduit que celui dans lequel la Société générale parvient à renfermer ses dépenses.

Nous partageons la manière de voir que, dans son cours à l'école des ponts et chaussées, M. Jacquemin, directeur de l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer de l'Est, en France, exprime à propos des lignes d'intérêt local des départements du Bas-Rhin, de la Meurthe et des Vosges, que cette Compagnie exploite.

« Malgré les difficultés, » dit-il, « que présente une exploitation morcelée, »
 « notre conviction est qu'une petite Compagnie n'ayant avec les grandes Compa- »
 « gnies que des conventions pour l'usage de la gare de bifurcation et pour l'usage »
 « du matériel roulant, pourra tirer de l'exploitation d'un chemin de fer d'intérêt »
 « local, un rendement supérieur à ceux que nous venons d'indiquer, et cela pour »
 « une seule raison : l'État et le public seront moins exigeants, etc... »

Ce qui est vrai pour une Compagnie est vrai, à plus forte raison, pour une administration de l'État exploitant des chemins de fer.

Les lignes laissées en dehors du projet de traité doivent être assimilées à des lignes d'intérêt local.

D'ailleurs, nous le répétons, ces lignes ne sont pas entrelacées dans le réseau de l'État et peuvent très-bien faire l'objet d'une exploitation indépendante.

L'exclusion de ces lignes de la cession projetée est donc parfaitement motivée. Elle pourrait s'appliquer peut-être aussi à quelques-unes des lignes qui font l'objet du projet de traité, mais, à côté des intérêts de l'État, il y a ceux de la Société des Bassins houillers, et il faut admettre que, sous ce rapport, la proposition n'est pas susceptible d'être modifiée.

On verra d'ailleurs plus loin que, au point de vue de l'ensemble du réseau, elle se présente d'une manière satisfaisante.

Nous passerons donc aux avantages que la fusion proposée doit avoir pour conséquence.

Avantages à résulter de la fusion proposée.

L'idée qui a présidé à la constitution du réseau de la Société générale est surtout une idée de concurrence.

On s'est appliqué à former des lignes parallèles aux lignes de l'État avec la pensée de disputer à celles-ci le trafic dont elles sont en possession.

La prospérité de l'entreprise se fondait moins sur le trafic propre aux lignes du réseau à former que sur celui que l'on pouvait enlever aux lignes voisines.

Les éléments de succès, si succès il y a, devaient être d'autant plus certains qu'en opérant ainsi sur un terrain parfaitement connu, on n'avait guère à supputer le trafic probable que l'on trouverait dans les localités desservies par les lignes à construire; on n'avait qu'à constater l'importance du trafic dont les lignes établies depuis longtemps étaient en possession.

On n'avait pas non plus à se préoccuper beaucoup du développement plus ou moins rapide du commerce et de l'industrie le long des lignes nouvelles. Du jour au lendemain on comptait se trouver en possession d'un trafic développé depuis longtemps par d'autres.

Ce système a été appliqué d'abord aux lignes existantes.

Par des jonctions ou des rachats habilement combinés, on est parvenu à former d'emblée des lignes concurrentes aux lignes de l'État entre des centres importants de production et de consommation.

C'est ainsi que la ligne du Centre et la ligne de Frameries à Chimay, unies plus intimement par la section de Piéton à Leval et complétée par la section de Cipluy à Mons, forment une ligne continue entre Marchiennes et Mons ⁽¹⁾.

C'est ainsi que les mêmes sections, soudées au réseau du Flénu et de Saint-Ghislain, forment un chemin de fer entre le bassin de Charleroi et celui du Couchant de Mons ⁽²⁾.

C'est ainsi que la section de Frameries à Saint-Ghislain, qui est le trait d'union entre le chemin de fer de Frameries à Chimay et le chemin de fer de Hainaut et Flandres, permet à la Société générale d'aller, sur ses propres rails, non-seulement du bassin de Mons, mais aussi du bassin de Charleroi à Tournai, à Gand, à Courtrai, à Bruges, à Ostende, en un mot, dans toute la Flandre occidentale et dans une grande partie de la Flandre orientale ⁽³⁾.

(¹) La distance de Marchiennes à Mons est :

Par les lignes de l'État, de	kilom.	48,487
Par les lignes de la Société générale, de		43,545

(²) La distance de Marchiennes à Saint-Ghislain est :

Par les lignes de l'État, de		57,547
Par les lignes de la Société générale, de		50,554

(³) La distance de Marchiennes à Tournai est :

Par les lignes de l'État, de		104,876
Par les lignes de la Société générale, de		91,225

La distance de Marchiennes à Courtrai est :

Par les lignes de l'État, de		136,105
Par les lignes de la Société générale, de		120,505

La distance de Marchiennes à Gand est :

Par les lignes de l'État, de		105,881
Par les lignes de la Société générale, de		134,847

La distance de Marchiennes à Bruges est :

Par les lignes de l'État, de		144,557
Par les lignes de la Société générale, de		172,549

Lorsque le chemin de fer de ceinture de Charleroi sera construit, le réseau de la Société générale s'étendra, sans solution de continuité, de Tamines à Manage, à Arquennes et à Écaussines.

Les chemins de fer vicinaux du Brabant comprennent une ligne qui, prenant son origine à Arquennes, et s'étendant jusqu'à Molenbeek-Saint-Jean, est destinée à donner à la Société générale un accès à la capitale.

D'autres branches des mêmes chemins de fer vicinaux doivent prolonger le réseau jusqu'à Termonde et probablement Saint-Nicolas; et, de plus, jusqu'à Anvers par l'intermédiaire du chemin de fer d'Anvers à Douai, qui, dès à présent, est entre les mains de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

On remarquera que la ligne de Molenbeek vers Londerzeel et Boom, complétée par les lignes de Boom à Anvers, formera une voie nouvelle entre Bruxelles et Anvers, qui ne sera guère plus longue que la voie actuelle.

Enfin, la branche des chemins de fer vicinaux du Brabant, qui, partant de Bruxelles, se dirige sur Enghien, combinée avec la ligne de Braine-le-Comte à Courtrai et la section de Renaix à Tournai du chemin de fer d'Anvers à Douai, constituera des communications directes et sans l'intermédiaire des chemins de fer de l'État, entre Bruxelles et Courtrai, d'une part, Bruxelles et Tournai, la France, etc., d'autre part.

Ajoutons que la Société générale, ou plutôt la Société des Bassins houillers, ne désespère pas d'obtenir la concession d'un chemin de fer de Mons à Enghien. Elle aurait ainsi une ligne directe de Mons et de la France sur Bruxelles, ce dont elle n'a pas absolument besoin pour le trafic des marchandises.

Ajoutons aussi qu'elle compte bien, sans doute, que l'État sera un jour contraint de concéder le chemin de fer de ceinture de Gand, ce à quoi il est autorisé par la loi du 31 mai 1866, et qu'à la faveur de la réunion, à Ninove, des branches partant de Molenbeek, d'une part, et de Gand, d'autre part, elle obtiendra une ligne directe de Bruxelles à Gand, en concurrence avec la ligne de l'État.

La Société générale aurait ainsi des lignes concurrentes aux lignes de l'État dans une grande partie du pays.

Mais il ne suffisait pas à la Société générale d'être en possession de lignes

La distance de Marchiennes à Ostende est :

Par les lignes de l'État, de	166,679
Par les lignes de la Société générale, de	178,840

La distance de Jemmapes à Gand est :

Par les lignes de l'État, de	86,080
--	--------

Celle de Saint-Ghislain à Gand, par les lignes de la Société générale,

est de	84,495
------------------	--------

La distance de Mons à Tournai est :

Par les lignes de l'État, de	59,489
Par les lignes de la Société générale, de	53,435

La distance de Mons à Courtrai est :

Par les lignes de l'État, de	90,718
Par les lignes de la Société générale, de	82,715

parallèles à celles de l'État. Il fallait encore qu'elle s'assurât, autant que possible, la marchandise au point de départ, afin que, dans les mêmes conditions, l'État n'obtient pas la préférence sur elle.

C'est ce que la Compagnie du Centre avait déjà fait dans les bassins du Centre et de Charleroi, en rachetant les chemins de fer de Monceau-Fontaine, de Monceau-sur-Sambre, de Bayemont et de Braquegnies ; c'est ce que la Société des chemins de fer des Bassins houillers a continué à faire, sur une plus grande échelle, en rachetant les chemins de fer industriels du Couchant de Mons, du charbonnage du Nord de Charleroi, du charbonnage de Courcelles-Nord, des charbonnages de Mariemont, l'Olive et Chaud-Buisson ; c'est ce qu'elle continuera à faire au fur et à mesure que, son réseau s'étendant, elle se trouvera en présence d'un chemin de fer industriel rattachant des charbonnages ou des usines aux lignes de l'État.

On peut apprécier par là combien les projets de la Société générale sont redoutables pour la prospérité des chemins de fer de l'État.

Ceux-ci ont déjà dû lui céder une notable partie de leur trafic, mais ce qu'ils ont perdu n'est rien en comparaison de ce qu'ils perdraient si la Société des Bassins houillers parvenait à mener à bonne fin la construction des chemins de fer dont elle s'est chargée.

Jusqu'ici la Société générale a traité avec l'administration des chemins de fer de l'État d'après le principe qui attribue les transports à la voie la plus courte.

La Société sait que, jusqu'à présent, elle aurait plus à perdre qu'à gagner dans une lutte avec l'État.

Mais lorsque son réseau sera complet, la situation changera, et, répudiant le principe de la plus courte distance ⁽¹⁾, elle conservera les transports sur ses propres rails, entre le point de départ et d'arrivée, partout où elle pourra le faire, qu'elle ait ou qu'elle n'ait pas l'avantage de la distance.

Tout cela peut ne pas assurer la fortune de la Société générale, car les charges qu'elle accepte pour atteindre son but sont fort lourdes.

Elle pourra enlever beaucoup de transports aux lignes de l'État, mais ce trafic joint à celui qu'elle trouvera sur ses propres lignes peut ne pas suffire pour assurer son succès.

Si elles sont destinées à perdre beaucoup, les lignes de l'État ne seront cependant pas mises hors d'état de lutter.

Sur les parcours où elles auront à subir la concurrence de la Société générale, elles conserveront une partie du trafic des marchandises, et la plus grande partie du trafic des voyageurs.

(1) En attendant, la Société générale jouit d'un moyen de corriger, dans une certaine mesure, la différence des parcours lorsqu'elle n'est pas en sa faveur.

En rachetant des embranchements industriels raccordés, d'un côté aux lignes de la Société générale et de l'autre aux lignes de l'État, la Société des Bassins houillers stipule que les produits seront conduits gratuitement aux premières, et moyennant une taxe aux secondes, taxe variable sans doute selon les cas, mais qui est au moins de 40 centimes par tonne.

Ce péage de 40 centimes permet de compenser une différence dans le prix du transport sur les lignes principales correspondant à un parcours variant de 2 à 8 lieues selon les distances.

Si la Société générale a des moyens de s'assurer la marchandise au point de départ, elle n'en a aucun de contraindre les voyageurs à entrer dans ses trains.

Elle n'a d'autre moyen de les attirer que de les transporter à bon marché, au moyen de trains rapides et nombreux. Or, sous ce rapport, elle se trouvera toujours dans des conditions d'infériorité vis-à-vis de l'État.

Quoi qu'il en soit, il résultera de l'antagonisme des deux réseaux une situation préjudiciable à tous les points de vue.

Pour y arriver, on consacrerait une partie de la fortune publique à la construction de chemins de fer faisant double-emploi avec d'autres.

Pour la maintenir, il faudrait assumer des dépenses d'exploitation hors de proportion avec le trafic.

Done, une plus grande somme de capitaux à rémunérer et plus de frais d'exploitation à supporter.

On a cru, en Belgique comme en Angleterre, que pour assurer le bon marché des transports, il fallait empêcher ce que l'on appelait le monopole des chemins de fer; qu'aux lignes existantes, il fallait absolument opposer des lignes concurrentes.

C'est ainsi notamment que, dans l'arrondissement de Charleroi, les projets de la Société des chemins de fer des Bassins houillers ont trouvé de puissants appuis.

On y voulait, comme la perfection du genre, que des établissements industriels pussent offrir leurs transports indifféremment aux chemins de fer de l'État, au Grand-Central et à la Société générale.

En Angleterre, on est revenu de ces erreurs; elles y ont eu de fâcheuses conséquences; elles y ont déterminé, dans une certaine mesure, le renchérissement des prix de transport.

Les mêmes faits ne tarderaient pas à produire, en Belgique, les mêmes effets; on peut même dire que ces effets se sont manifestés déjà.

On ne saurait trop insister sur cette considération que pour qu'un chemin de fer transporte à bon marché, il faut qu'il soit en possession d'un trafic important.

Plus le trafic d'une ligne grandit, et plus les transports peuvent s'y faire économiquement.

On comprend que si, entre les centres importants de production et de consommation du pays, il était possible d'organiser des trains de marchandises complets, allant, sans modification dans leur composition, du point de départ au point d'arrivée, on arriverait à une exploitation plus économique que lorsque la composition des trains, insuffisante et incomplète au point de départ, se modifie incessamment en route.

Avant qu'elle fût dans la nécessité de partager une grande partie de son trafic avec des lignes voisines, l'administration des chemins de fer de l'État tendait de plus en plus vers l'organisation de trains directs et complets.

La constitution et le développement du réseau de la Société générale ne lui ont pas permis de persévérer dans cette voie.

La fusion projetée lui permettrait d'y revenir avec plus de chances de succès. Accumuler sur les mêmes lignes, le trafic qui se répartit actuellement entre plusieurs, choisir, à cet effet, les chemins dont le profil est le plus favorable

à l'utilisation de la puissance des machines ; réduire sur toutes les autres lignes le service des trains à ce qui est nécessaire aux besoins du trafic local ; ce serait là, toutes choses égales d'ailleurs, le moyen de réaliser d'importantes économies dans l'exploitation du réseau de l'État et de la partie du réseau de la Société générale dont la cession est offerte à l'État.

En résumé, il y aurait un intérêt évident, incontestable, alors qu'il en est temps encore, d'empêcher le système de la Société générale de se développer, de recevoir toute l'extension que ses projets comportent.

Sous peine de subir de plus grands dommages, il y a, en quelque sorte, nécessité pour l'administration des chemins de fer de l'État, de faire ce que les grandes Compagnies anglaises ont été forcées de faire dans des conditions analogues (1).

En opérant la fusion proposée, le Gouvernement rendra un grand service à l'industrie et au commerce du pays, car en agissant ainsi, il écartera cette nécessité d'élever les prix de transport qu'on peut considérer comme la conséquence inévitable du développement complet du réseau de la Société générale.

Il est donc très-désirable que la proposition soumise au Gouvernement se présente dans des conditions favorables pour le trésor public.

Nous allons examiner s'il en est ainsi, en commençant par la recette probable des lignes à exploiter au 1^{er} janvier 1871.

Recette probable en 1871.

Par suite de l'ouverture successive de sections nouvelles, la situation de l'ensemble du réseau de la Société générale se modifie pour ainsi dire constamment.

Ainsi, sans parler de la ligne de Denderleeuw à Courtrai, qui est à peine entrée dans sa deuxième année d'exploitation, il est à remarquer que dans la partie du réseau de la Société générale, qui fait l'objet des offres dont il s'agit, on a ouvert, depuis le 1^{er} janvier 1869 :

(1) Nous pouvons citer une stipulation curieuse d'un projet de fusion de deux compagnies anglaises.

En 1868, les compagnies du *South-Eastern* et du *London-Brighton et South-Coast railways* présentèrent un bill au Parlement, tendant à les autoriser à fusionner leurs réseaux. L'art. 2 de la convention jointe au projet de bill commence comme suit : « Toutes les lignes non terminées, qui, à raison de la fusion, deviendront inutiles ou nuisibles (*injurious*), seront abandonnées, chaque compagnie prenant pour elle les dépenses et les charges afférentes à ces lignes, etc. ; suit l'énumération des lignes que l'on terminera.

Ce bill, après avoir passé à la Chambre des communes, alla échouer à la Chambre des lords, non pas que celle-ci fut hostile à la fusion, mais parce que, en même temps qu'elles demandaient à être autorisées à l'opérer, les Compagnies sollicitaient l'autorisation d'élever les taxes de transport sur certaines lignes.

La section de Ramillies à Namur (avril 1869)	25 kilom.
La section de Renaix à Courtrai (mai 1869)	29
Une portion du chemin de fer de ceinture de Charleroi (1869)	11
La section de Piéton à Trazegnies	17
La section de Péruwelz à Tournai (15 février 1870)	21
	<hr/>
	101 kilom.

On est sans termes de comparaison pour la recette de ces sections, qui vient s'ajouter à celle des sections anciennes.

Il en est de même pour la réaction que celles-ci éprouvent de la mise en exploitation des lignes nouvelles.

La recette de certaines parties du réseau de la Société générale augmente non pas seulement à cause de l'extension du trafic qui lui est propre, mais aussi à raison des changements dans les directions à suivre par les transports qui sont la conséquence de l'ouverture de sections nouvelles.

C'est ainsi, pour ne citer qu'un fait récent, que la mise en exploitation du chemin de fer de Péruwelz à Tournai a fait reporter sur la ligne de Marchiennes à Saint-Ghislain, par Piéton, Leval et Ciply, une partie du trafic important qui a lieu entre le bassin de Charleroi, d'une part, Tournai, Mouscron, Tourcoing, Roubaix et Lille, d'autre part, trafic qui naguère appartenait exclusivement aux chemins de fer de l'État.

Le produit des sections qui reçoivent ce trafic supplémentaire augmente ainsi brusquement.

A défaut de pouvoir baser la recette probable, en 1870, sur les résultats acquis et la progression constatée pendant les exercices écoulés, la Société des Bassins houillers l'a estimée à douze fois la recette réalisée pendant le mois d'octobre 1869, et elle est arrivée ainsi à l'évaluation suivante :

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEURS KILOMÉTRIQUES.	RECETTE pour 1870, sur la base d'octobre 1869 (résultats définitifs).	RECETTE KILOMÉTRIQUE.	Observations.
II^e GROUPE.				
Renaix à Courtrai et courbe	29	2,957,380	46,340	(a) On a calculé la recette kilométrique de cette ligne non exploitée en octobre 1869, sur la base du produit moyen du groupe. Les premiers résultats connus donnent la certitude qu'elle produira davantage.
Denderleeuw à Courtrai	63			
Saint-Ghislain-Gand	85			
Basècles-Péruwelz	4			
Péruwelz-Tournai et courbe	21			
	202	3,300,403		
III^e GROUPE.				
Piénu et Saint-Ghislain	99	(b) 2,556,000	25,848	(b) Les mois de janvier et février 1870 donnent une augmentation de recette de 55,000 francs.
IV^e GROUPE.				
Écaussines-Erquelines	36	(c) 4,767,342	26,782	(c) Y compris la garantie pour la ligne de Monage-Wavre, qui s'est élevée en 1869 à fr. 158,275-36.
Baume-Marchiennes	49			
Piéton-Leval	7			
Embranchements du Centre	49			
Piéton-Manage	10			
Manage-Wavre	42			
Frameries-Chimay	33			
— embranchements :				
Nord de Charleroi	5			
Courcelles-Nord	7			
Piéton à Trazegnies, à Courcelles (charbonnages). Ceinture de Charleroi :	8	(d) 508,858		(d) Ces deux sections d'embranchements n'étaient pas exploitées en octobre 1869. On leur a appliqué le produit moyen des autres lignes du groupe, produit qu'elles atteindront par elles-mêmes et par leur réaction sur les lignes qui y aboutissent.
Branches : de la Providence, d'Amercœur et de Marchiennes (usines) à la gare de Monceau	11			
	497	5,276,170		
V^e GROUPE				
Tamines-Landen	403	983,477	9,546	
Totaux	604	12,415,750	20,459	

D'après les prévisions de la Société, la recette kilométrique des lignes à céder s'élèverait donc à 20,159 francs en 1870.

Les résultats acquis pendant les mois écoulés de l'exercice répondent à ce résultat.

La Société est convaincue que la recette des lignes à exploiter en 1871 s'élèvera facilement à 22,000 francs par kilomètre.

Elle fait remarquer qu'il suffit pour cela d'une augmentation, en 1871, de 8 p. % environ par rapport à la recette probable ou à peu près certaine de 1870.

Nous sommes d'avis que cette évaluation peut être admise.

Le représentant de la Compagnie vous a d'ailleurs déclaré, Monsieur le Ministre, qu'il était prêt à la garantir.

Nous nous occuperons plus loin de la recette probable des lignes à construire.

Dépenses d'exploitation en 1871.

Nous passons maintenant aux dépenses.

D'après la proposition soumise au Gouvernement, il serait accordé à l'exploitant, sur une recette brute de :

18,000 francs	61.00 p. %.
20,000 francs	60.00 p. %.
25,000 francs	58.00 p. %.
30,000 francs	56.66 p. %.
34,000 francs	55.88 p. %.

Au delà de 34,000 francs de recette brute par kilomètre, la part de la Société restant stationnaire, la part proportionnelle accordée à l'exploitant augmenterait graduellement.

Ainsi donc, à moins que la recette brute ne descende au-dessous de 18,000 francs par kilomètre, la part de l'administration des chemins de fer de l'État serait au moins de 55.88 p. %.

Elle serait égale à ce taux lorsque la recette brute serait de 34,000 francs par kilomètre.

Elle serait supérieure à ce taux lorsque la recette brute serait inférieure ou supérieure à 34,000 francs par kilomètre.

Enfin, si, ce qui n'est pas à prévoir, la recette de l'ensemble descendait au-dessous de 18,000 francs par kilomètre, la part de l'État resterait supérieure à 50 p. % de cette recette, aussi longtemps que celle-ci dépasserait 14,000 francs par kilomètre.

On a vu plus haut que la recette des lignes en exploitation, en 1871, peut être évaluée à 22,000 francs par kilomètre pour cet exercice.

La recette des chemins de fer de l'État est beaucoup plus élevée : elle aura atteint le chiffre de 50,000 francs environ par kilomètre en 1869.

Nous ne pourrions donc trouver dans notre exploitation des termes de comparaison certains pour apprécier la valeur de la proposition qui nous est soumise.

Les dépenses accusées par les compagnies qui réalisent des recettes de 20,000 francs environ par kilomètre ne dépassent, en général, pas la moitié de ces recettes.

Les contrats d'exploitation n'attribuent le plus souvent, à l'exploitant, que 50 p. % de la recette brute, lorsque celle-ci atteint 20,000 francs par kilomètre.

Les contrats de l'espèce que l'administration des chemins de fer de l'État a elle-même conclus ne lui accordent que 50 p. %, quel que soit le taux de la recette.

S'il était permis de juger d'après cela la proposition de la Société des Bassins houillers, il faudrait la considérer comme fort avantageuse pour l'État. Elle pourrait être considérée comme d'autant plus avantageuse que la fusion avec le réseau de l'État de la partie du réseau de la Société générale d'exploitation dont il s'agit conduirait, comme nous l'avons dit plus haut, à d'incontestables économies. S'il était établi que la recette brute de l'ensemble des lignes qu'on nous offre ne descendra pas au-dessous de 18,000 francs par kilomètre, toute autre recherche deviendrait superflue.

Mais on n'admettrait pas, sans plus ample examen, que l'administration des chemins de fer de l'État, qui absorbe en frais d'exploitation 59.15 p. % (*) d'une recette de près de 50,000 francs par kilomètre, puisse assurer le service d'un réseau ne produisant que 20,000 francs par kilomètre, moyennant 60 p. % de cette recette.

On dirait que l'État, soumis à des exigences plus grandes, exploite moins économiquement que les compagnies; on objecterait que l'on ne peut s'en rapporter avec certitude aux dépenses portées par les compagnies dans leurs comptes d'exploitation, par la raison qu'elles n'y font pas entrer probablement tous les frais de renouvellement de la voie et du matériel roulant.

On objecterait peut-être aussi que les traités d'exploitation conclus par l'État ne peuvent pas être considérés comme favorables au Trésor, si l'on fait abstraction de la réaction qu'ils produisent, des avantages indirects qu'ils procurent; que d'ailleurs ces traités ne s'appliquent qu'à une faible portion de l'ensemble des lignes exploitées par l'État, tandis que, dans l'occurrence, il s'agit d'une proposition s'appliquant à un réseau qui, lorsqu'il sera complet, dépassera, en étendue, le réseau actuel de l'État.

On ne peut donc pas se borner à rechercher si le rapport entre la part attribuée à l'exploitant et la recette brute se rapproche de ce qui est généralement admis; il faut examiner la question de plus près, et c'est ce que nous avons fait en analysant les divers chefs de dépense.

Nous avons chargé des fonctionnaires compétents en cette matière de parcourir les lignes, de se rendre compte de leur situation, et nous avons établi le budget des dépenses de la voie en nous servant des renseignements qui nous ont été fournis par ces fonctionnaires, en même temps que de ceux qui ont été mis à notre disposition par la Société des chemins de fer des Bassins houillers.

D'après l'organisation actuelle des trains de la Société générale et ayant égard au parti que l'on pourra tirer des lignes actuelles, pour l'exploitation des réseaux fusionnés, nous avons calculé le nombre de trains-kilomètres qu'il faudra ajouter

(*) Ce rapport, qui est celui de 1868, serait moindre si, des recettes et des dépenses, on déduisait celles qui, à compter de 1871, seront portées dans le budget des recettes et dépenses pour ordre.

au nombre de trains-kilomètres de notre exploitation actuelle pour assurer le service de l'ensemble des lignes réunies, et nous avons établi, d'après cela, le budget de la traction et du matériel, ainsi que des dépenses gérées par la troisième direction pour le service de l'exploitation et pour les services en général.

Il nous a été remis, en même temps que l'état des dépenses faites en 1869, le relevé complet du personnel des transports, et sans tenir compte de l'économie que nous pourrions réaliser dans l'exploitation des stations juxtaposées, et jusqu'ici rivales, nous avons établi, d'après ces renseignements, le budget de l'exploitation.

Nous avons complété le tout par une évaluation approximative de la dépense supplémentaire nécessaire pour le service du contrôle des recettes et des matières. Nous sommes arrivés ainsi aux résultats suivants :

Voies et travaux	fr. 2,270,000
Traction et matériel	3,070,000
Transports.	1,490,000 (1)
Services en général et régie.	270,000 (2)
Ensemble.	7,100,000 (3)

Mais nous avons à tenir compte d'autres charges.

Reprise de la propriété mobilière des lignes.

En même temps que l'exploitation des lignes dont il s'agit, l'administration des chemins de fer de l'État aurait à reprendre le matériel roulant, l'outillage, le matériel mobile et le mobilier nécessaire à cette exploitation.

La Société des Bassins houillers offre de céder cette propriété mobilière au prix des inventaires de la Société générale, sous déduction d'une somme à fixer pour réparation des avaries à constater au moment de la reprise, et moyennant une rente de 4 1/2 p. % par an, à servir par l'État pendant soixante ans.

Toutefois, l'État serait libre de s'en rapporter à une expertise, mais dans ce cas, la rente serait calculée à raison de 5 p. % de la valeur expertisée.

Nous sommes d'avis que cette seconde proposition doit obtenir la préférence.

Selon nous, il serait même préférable que l'État payât, en capital, la propriété mobilière à reprendre; mais cette proposition ne paraît pas devoir rencontrer l'assentiment de la Société des Bassins houillers.

Le matériel roulant, l'outillage, le matériel mobile et le mobilier à reprendre peuvent être évalués, d'après la Société, à 18 millions environ, et exigera par conséquent, une rente annuelle, qui, calculée à raison de 5 p. %, s'élèvera à 900,000 francs.

(1) Cette somme comprend les crédits gérés par la troisième direction jusqu'à concurrence de 260,000 francs.

(2) Cette somme comprend les crédits gérés par la troisième direction jusqu'à concurrence de 170,000 francs.

(3) Cette somme comprend des crédits jusqu'à concurrence de qui seront à supprimer au budget des recettes et des dépenses pour ordre de 1871.

État d'entretien des lignes. — Compléments d'installation.

D'autre part, la Société des Bassins houillers s'engage à livrer les lignes en bon état d'entretien, et elle fournira, à cet effet, la preuve qu'il aura été consacré à leur entretien, en 1870, une somme au moins égale à celle qu'elle a dépensée en 1869.

Elle s'engage, en outre, à remettre à l'État une somme de 600,000 francs, afin de lui permettre d'amener les lignes à un état d'entretien plus parfait que celui qui est jugé suffisant par la société qui les exploite actuellement.

Nous considérons que cette somme est beaucoup trop faible, surtout si, comme on doit d'ailleurs le faire, l'on comprend parmi les travaux nécessaires à la mise en bon état des immeubles, les compléments d'installation indispensables pour que les lignes se trouvent dans des conditions de bonne et régulière exploitation.

Ces compléments d'installation consistent en pavages, clôtures, voies d'évitement, bâtiments, etc.

Ils comprennent aussi des doubles voies. Nous pensons qu'il sera nécessaire de doubler la voie entre Basècles et Tournai. La Compagnie, elle-même, est d'avis qu'il faudrait compléter la seconde voie entre Baume et Erquelines, ou plutôt entre Saint-Vaast et Erquelines. Enfin, parmi ces compléments figure la construction d'une courbe de raccordement entre la ligne du Centre et la ligne de Mons à Manage, afin de permettre aux trains d'aller directement de l'une à l'autre.

Ce travail est une conséquence nécessaire de la fusion.

Nous estimons qu'il faudrait consacrer une somme de 3 millions à l'ensemble de ces travaux.

La Société des Bassins houillers offre de mettre cette somme à la disposition de l'État, moyennant une rente de $4\frac{1}{2}$ p. % à lui servir pendant soixante ans. Si cette offre n'est pas acceptée, il faudra que le Gouvernement demande, le cas échéant, un crédit de cette importance à la Législature.

En tout cas, l'intérêt de cette somme est à ajouter aux charges que le Gouvernement accepterait en même temps que l'exploitation des lignes dont il s'agit.

La rente à porter en compte de ce chef serait donc de 135,000 francs.

Au moyen de sa part dans les recettes de 1871, le Gouvernement aurait ainsi à faire face :

Aux dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement, ci fr.	7,100,000
A l'intérêt du capital engagé dans l'achat du matériel roulant, de l'outillage mobile et du mobilier, ci	900,000
A l'intérêt des sommes à consacrer aux compléments d'installation.	135,000
Ensemble fr.	<u>8,135,000</u>

Nous avons vu plus haut que la recette de 1871 peut être évaluée à 22,000 francs par kilomètre, et que, par conséquent, la part de l'État dans les recettes serait de $13,000 \times 613 =$

. fr.	<u>7,969,000</u>
La dépense serait donc plus élevée que la recette de fr.	166,000

Nous considérons ce résultat comme d'autant plus satisfaisant que nous sommes persuadés que la fusion permettra de réaliser des économies sur lesquelles nous n'avons pas compté dans nos calculs.

La situation serait donc bonne en 1871, et, à moins d'événements qu'il est impossible de prévoir, elle irait sans aucun doute en s'améliorant, si le réseau à exploiter restait ce qu'il sera au 1^{er} janvier 1871.

Mais ce réseau est destiné à s'accroître dans une proportion considérable, et il y a à examiner les conditions de la cession appliquées au réseau étendu d'année en année. Or, à cet effet, il est indispensable que nous indiquions quelles sont les lignes restant à construire.

Ainsi que nous l'avons dit au commencement de ce rapport, la Société des Bassins houillers a admis que l'utilité de ces lignes fût soumise à un nouvel examen; que l'on supprimât les sections formant double-emploi, soit avec des chemins de fer existants, soit avec d'autres lignes à construire également, et que l'on renonçât à l'exécution des lignes dont le produit ne serait pas en rapport avec la dépense de construction et d'exploitation.

Nous avons dit également que la Société n'admettait cette révision qu'à la condition que les suppressions fussent compensées par des additions.

Nous avons procédé à cette révision, et nous nous sommes mis à peu près d'accord avec la Société concessionnaire sur l'utilité de construire les lignes indiquées dans le tableau ci-joint. Nous croyons devoir entrer dans quelques explications au sujet de ces lignes.

Chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.

Il n'est pas admissible que cette ligne ne se complète pas.

Pour la terminer, il reste à construire la section de Bassilly à Renaix, par Lessines.

La ligne de Braine-le-Comte à Renaix et Courtrai se trouvera dans de bonnes conditions; sa situation peut être comparée à celle de la ligne de Tournai à Jurbise qui, après avoir vu s'amoindrir beaucoup ses transports de marchandises, a encore produit, en 1869, une recette brute de plus de 34.000 francs par kilomètre.

Saint-Ghislain à Ath, Basècles à Stamburges, embranchement de la station de Basècles aux carrières, embranchement de Bleton à Bernissart, embranchement de Péruwelz à la frontière, dans la direction de Condé et Valenciennes, embranchements de la station de Vaulx aux carrières, ligne d'Antoing à Crèvecoeur et à la frontière, dans la direction de Saint-Amand-les-Eaux.

Ces lignes et ces embranchements qui se rattachent aux concessions de Hainaut-Flandres, peuvent être considérés, au point de vue de leurs produits, comme ayant une valeur égale à celle de l'ensemble des lignes à reprendre dans le groupe de la Société générale dont les concessions précitées font partie.

La recette de la ligne de Hainaut-Flandres a été de 16,340 francs par kilomètre, en 1869.

Chemin de fer de Dour à Quiévrain et raccordements entre les chemins de fer de Saint-Ghislain et du Flénu.

Il serait difficile d'apprécier la recette probable de ces lignes. Nous nous bornerons à faire remarquer qu'elles sont destinées à recevoir un trafic important, et que l'on peut admettre, sans crainte de se tromper, que, jointes au réseau, elles n'auront pas pour effet de diminuer le produit kilométrique moyen de l'ensemble.

Chemin de fer de Frameries à Chimay et extensions.

Il y a abondance de lignes dans ce réseau. Nous aurions voulu supprimer la section de Marchiennes à Thuillies, par Gozée, en même temps que celle de Bonne-Espérance par Merbes-le-Château.

La Société des Bassins houillers consent à la seconde de ces suppressions, mais non à la première.

Elle veut conserver la section de Marchiennes à Thuillies, afin d'avoir une voie plus courte que celle du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse entre le bassin de Charleroi et Anor.

Ajoutons que, d'accord avec elle, nous proposons de supprimer aussi la section de Péronnes à Vellereille-le-Sec, ainsi que la branche qui devait se diriger de Courcelles vers le chemin de fer de ceinture de Charleroi.

Il ne reste donc à construire que la section de Bonne-Espérance à la frontière française, par Lobbes, Thuillies, Beaumont et Chimay; la section de Marchiennes à Berzée, par Thuillies, et la section de Piéton à Lobbes.

Nous manquons également de renseignements pour pouvoir apprécier avec quelque certitude le produit probable de ces lignes.

Il est possible qu'à l'origine, elles ne donnent que des recettes peu élevées; mais si l'on considère qu'elles font partie de voies de communication entre le bassin de Mons et de Charleroi, d'une part, et des Départements importants de la France, d'autre part, on doit être convaincu qu'elles ne produiront pas pendant longtemps des recettes inférieures à la rente à garantir, augmentée des frais d'exploitation.

Chemins de fer de ceinture de Charleroi et de Luttre à Châtelineau.

Voici les diverses sections de ce groupe qu'il y aurait à construire :

Le chemin de fer de Luttre à Châtelineau ;

La branche partant de la station de Jumet et se dirigeant vers la station de Marcinelle;

La branche partant de la station de la Planche, passant par la Providence et se dirigeant sur Marchiennes ;

La branche partant de la station de Gilly et se dirigeant par Lambusart sur le chemin de fer de Tamines à Landen ;

La branche se détachant du chemin de fer de Luttre à Châtelineau, près de

Montigny, passant par le charbonnage de Trieu-Kaisin, et se reliant au chemin de fer de l'État, à l'aval du pont sur la Sambre à Montigny ;

Un raccordement se détachant du chemin de fer de l'État dans les environs de Farciennes, traversant la Sambre, se développant sur la rive droite de cette rivière, en passant par Pont-de-Loup et Châtelet, et se rattachant au chemin de fer de l'État, entre Châtelineau et Couillet, après avoir de nouveau traversé la Sambre ;

Un raccordement se détachant du chemin de fer de l'État entre Couillet et Charleroi, passant par le charbonnage de Marcinelle, et allant se terminer à la station de Marcinelle ;

Enfin, un raccordement partant de la station de la Sambre du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et se soudant au chemin de fer de Monceau-sur-Sambre, après avoir traversé cette rivière.

On supprimerait ainsi toutes les parties de ce réseau faisant double-emploi avec les lignes de l'État, ou dont l'utilité est contestable.

A ces diverses sections, l'on joindrait un chemin de fer partant de Fleurus, passant par Frasnès, et se terminant à la station de Luttre.

Nous rattacherons à ce groupe de chemins de fer industriels celui de Houdeng à Soignies, par le Rœulx, que l'on construirait en remplacement de la concession déchuë de Houdeng à Jurbise, avec embranchement sur Soignies.

Ces lignes industrielles amèneront de nombreux transports aux lignes actuelles, et l'on peut incontestablement admettre que leur exploitation n'aura pas pour effet de faire baisser le produit moyen de l'ensemble.

Chemins de fer vicinaux du Brabant.

Ce réseau se compose d'un chemin de fer de ceinture enveloppant la ville de Bruxelles à grande distance et de diverses branches.

Le produit du chemin de fer de ceinture serait absolument insignifiant. Nous proposons de n'en conserver que la partie comprise entre le chemin de fer de Bruxelles à Luttre et le chemin de fer de Bruxelles à Louvain.

Cette portion de chemin de fer part de la station d'Uccle, traverse le chemin de fer du Luxembourg à Boitsfort et se termine près de Saventhem, ou mieux à Dieghem, par un raccordement tourné vers Bruxelles. Elle se développe dans la vallée de Saint-Job et de la Woluwe où se trouvent quelques usines à desservir.

Nous proposons de supprimer ensuite la branche qui, partant de Molenbeek-Saint-Jean, se dirigerait sur Ninove et sur Enghien. Le produit de cette branche ne serait pas en rapport avec les dépenses de construction et d'exploitation.

Nous proposons de supprimer également la branche qui, se détachant de la station de Molenbeek-Saint-Jean, se dirige sur Ronquières et Arquennes, par la vallée de la Senne, en la remplaçant par une autre qui, partant de Lembeek, ira par Ronquières à Écaussines.

Celle-ci sera plus utile, car en même temps que les usines de la vallée de la Senne, elle desservira les carrières de Soignies, et elle n'aura pas comme celle-là le caractère de ligne concurrente.

Une autre branche partirait aussi de Lembeek, passerait par Quenast, et se

raceorderait à Rebecq-Rognon, au chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand. Elle mettra les carrières de Quenast mieux en rapport avec les chemins de fer de l'État, surtout vers l'ouest du pays.

Nous proposons enfin de maintenir les branches qui doivent partir de Bruxelles, en se dirigeant, l'une sur Termonde, en passant par Assche, l'autre, vers le chemin de fer d'Anvers à Douai, en passant par Wolverthem et Londerzeel. Ces divers chemins de fer desserviront un certain nombre d'usines et mettront des communes assez peuplées en rapport avec Bruxelles. Quoi qu'il en soit, elles ne seront que d'un produit très-modéré, et devront probablement être soutenues pendant longtemps par les parties plus prospères du réseau.

Chemins de fer d'Anvers à Douai.

Les seules sections de ce chemin de fer qui peuvent être considérées comme utiles sont celles d'Anvers à Malderen, de Renaix à Tournai, et de Tournai à la frontière. Les autres sections forment double-emploi avec les lignes existantes et doivent être supprimées.

Une ligne nouvelle entre Anvers et Tournai est d'ailleurs parfaitement superflue. Elle ne saurait remplacer avantageusement les lignes actuelles de l'État dont le profil est bien plus favorable à la traction sans que leur parcours soit notablement plus long.

Nous proposons de conserver la section d'Anvers à Malderen, sans raccordement à Contich, mais nous sommes d'avis qu'il en faut modifier le tracé, de façon à la faire aboutir directement à Termonde. Cette section formera la jonction directe entre Anvers et la partie occidentale de la Belgique. De plus, combinée avec la section partant de Bruxelles et passant par Wolverthem et Londerzeel, elle formera la seconde ligne entre Bruxelles et Anvers dont la concession a été souvent et depuis longtemps demandée. Cette ligne ne sera guère plus longue que le chemin de fer qui relie actuellement ces deux villes importantes, mais il sera stipulé que, quelle que soit la longueur de cette communication nouvelle, elle ne pourra jamais participer au trafic dont le chemin de fer actuel est en possession.

Le chemin de fer d'Anvers à Termonde passera par Boom et sera complété par un embranchement qui y rattachera toutes les briqueteries groupées sur la rive droite du Ruppel, entre Rumpst et Schelle.

On peut compter que l'on procurera ainsi des transports importants aux lignes principales.

A la section de Renaix à Tournai, nous proposerons de substituer celle d'Audenarde à Tournai, par Avelghem. Cette section, qui se trouverait dans de meilleures conditions de tracé, desservirait plus de populations et abrégerait d'ailleurs dans une mesure suffisante le parcours entre Renaix et Tournai.

Enfin on conserverait la section de Tournai à la frontière française.

La section d'Anvers à Termonde serait d'un excellent produit; elle ne tarderait pas à atteindre le produit kilométrique moyen des lignes de l'État.

Les sections d'Audenarde à Tournai et de Tournai à la frontière peuvent être assimilées, tout au moins aux lignes du groupe de Hainaut-Flandres.

Telles seraient les lignes à construire par la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut et à exploiter par l'État. Elles présentent ensemble un développement de 546 kilomètres.

Ce développement est moindre que celui des lignes dont la Société des Bassins houillers aurait la construction, si la cession projetée restait sans suite (670 kilomètres).

Néanmoins la Société s'en contenterait à la condition que le Gouvernement lui accordât en même temps la concession :

1° D'un chemin de fer de Tamines, par Fosse, à Dinant et Hastière ;

2° D'un chemin de fer de Dinant, par Marche ou Jemelle et Bastogne, vers Ettelbruck ;

3° D'un chemin de fer de la frontière française près de Bouillon, par Bastogne, vers Saint-Vith.

La première de ces lignes est concédée à la Compagnie du Sud-Est ; les autres font partie de la concession Forcade.

La déchéance encourue par les concessionnaires de ces chemins de fer met le Gouvernement dans la possibilité de satisfaire à la demande de la Société des Bassins houillers.

La Société exploiterait ces chemins de fer elle-même, à moins que l'État ne voulût les prendre en même temps et aux mêmes conditions que tous les autres.

Nous sommes d'avis qu'il est préférable que l'État lui en laisse l'exploitation.

Recette brute de l'ensemble.

Aux 613 kilomètres de chemins de fer qui seront en exploitation au 1^{er} janvier 1871, viendraient donc se joindre successivement 546 kilomètres de lignes nouvelles, et lorsque celles-ci seraient terminées, le développement de l'ensemble des lignes qui ferait l'objet du traité de cession proposée par la Société des Bassins houillers serait de 1,159 kilomètres.

Il est à présumer que les lignes nouvelles, en se joignant aux lignes actuelles, auront pour effet de faire baisser le produit kilométrique de l'ensemble, mais il n'est pas à craindre que ce produit descende au-dessous de 18,000 francs par kilomètre.

Cela est d'autant moins à craindre que l'État aura le droit de limiter à 50 kilomètres la longueur des lignes à livrer à l'exploitation chaque année ; qu'il pourra indiquer l'ordre suivant lequel les diverses lignes devront être construites et que, après la révision dont elles ont été l'objet, elles doivent dans leur ensemble être considérées comme productives.

S'il est à prévoir que le produit de certaines d'entre elles sera faible à l'origine, il n'en est pas de même pour la plupart des autres, et il est d'ailleurs permis de compter sur l'accroissement du revenu des lignes actuelles pendant la construction des lignes nouvelles.

Si, au moment où tous les chemins de fer à construire seront terminés, le produit brut du réseau actuel ne correspondait qu'à 22,000 francs par kilomètre,

il faudrait que celui des lignes nouvelles fût inférieur à 14,000 francs par kilomètre pour que la recette brute moyenne de l'ensemble ne fût que de 18,000 francs par kilomètre.

Or, il n'est pas admissible que le revenu des lignes actuelles reste stationnaire, comme il n'est pas présumable que les lignes nouvelles ne réalisent, en moyenne, qu'une recette brute de 14,000 francs par kilomètre.

Toutefois s'il n'est pas à craindre que le produit kilométrique de l'ensemble descende au-dessous de 18,000 francs par kilomètre, il est possible que, pendant certaines périodes, il ne s'élève pas beaucoup au-dessus de ce taux.

Mais lorsque la recette brute est de 18,000 francs par kilomètre, la part attribuée à l'État est de 61 p. %, et après l'examen approfondi que nous venons de faire, nous croyons pouvoir affirmer qu'elle suffira pour couvrir les charges de l'exploitation.

En résumé, il n'est pas à redouter que l'exploitation des lignes dont la cession est offerte à l'État devienne onéreuse pour le trésor public, et dès lors le Gouvernement ne doit pas hésiter à l'accepter.

Concession de Dendre-et-Waes.

Mais en calculant les charges de cette exploitation, nous aurions dû peut-être tenir compte de l'augmentation de revenu qui en sera la conséquence pour la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

Le Gouvernement ne peut, en effet, augmenter l'étendue de ses chemins de fer dans une aussi forte proportion sans se préoccuper de l'application du contrat de Dendre-et-Waes aux lignes qu'il joint à son réseau.

La part que la concession de Dendre-et-Waes aura dans les recettes des lignes de la société générale actuellement en exploitation est assez importante.

Nous l'avons supputée approximativement lorsqu'il n'était pas encore question de la reprise de la ligne de Denderleeuw à Courtrai, et nous sommes arrivés à cette conclusion qu'elle ne dépasserait probablement pas 50,000 francs par an, avant l'époque à laquelle le Gouvernement peut opérer le rachat de cette concession, c'est-à-dire avant le 1^{er} mai 1876.

Mais la reprise du chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai, qui prend son origine à l'une des stations concédées à la Compagnie de Dendre-et-Waes fera augmenter cette part d'une manière notable.

Nous n'avons eu ni le temps ni les renseignements nécessaires pour pouvoir déterminer cette augmentation, mais nous sommes portés à croire qu'elle ne dépassera pas 20,000 francs par an.

S'il en était réellement ainsi, l'augmentation de revenu à payer à la Compagnie de Dendre-et-Waes serait, au *maximum*, de 70,000 francs par an.

Il est à remarquer que la reprise par l'État du chemin de fer de Denderleeuw à Courtrai n'aura d'autre effet que de faire rentrer la Compagnie de Dendre-et-Waes en possession des recettes qu'elle a perdues récemment par suite de la mise en exploitation de cette ligne combinée avec celle de Braine-le-Comte à Gand.

Quant aux lignes à construire, les unes auront pour effet d'augmenter les revenus de la Compagnie de Dendre-et-Waes et les autres de les diminuer.

L'achèvement du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai, qui traverse le chemin de fer de Dendre-et-Waes à la station de Lessines, la construction des chemins de fer d'Anvers à Termonde, de Bruxelles à Termonde et de Saint-Ghislain à Ath, feront baisser les recettes de la Compagnie de Dendre-et-Waes.

Il est vrai que, à moins que cette Compagnie ne gagne le procès qu'elle fait à l'État (1), ce qui est douteux, l'exploitation de ces lignes par les concessionnaires eux-mêmes lui serait plus préjudiciable encore; mais il n'y en aura pas moins perte pour elle.

Toutes les autres lignes n'auront qu'une faible influence sur les revenus dont il s'agit.

La mise en exploitation d'une partie de ces lignes aura lieu probablement après le rachat de la concession de Dendre-et-Waes.

Nous sommes portés à croire que ce que la Compagnie de Dendre-et-Waes gagnera sera, en grande partie, compensé par la perte que certaines des lignes à construire lui feront essuyer dans l'avenir.

Nous croyons inutile, Monsieur le Ministre, de vous entretenir de toutes les autres conditions que renferment les propositions de la Société des Bassins houillers.

Vous savez qu'un certain nombre de ces conditions donnent lieu à des objections, mais que celles-ci ne sont pas de nature à entraîner la rupture des négociations, s'il était impossible d'y avoir égard.

Nous terminons donc ici ce rapport qui se ressent de la précipitation avec laquelle il a dû être fait. Nous espérons cependant qu'il vous mettra à même de prendre une décision sur les propositions de la Société des chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut.

Bruxelles, 10 avril 1870.

VANDERSWEEP.

DEDIER.

BELPAIRE.

MONGENAST.

(1) La Compagnie prétend avoir droit à une part dans les recettes des transports qui, par la station de Denderleeuw, passent des lignes de l'État sur la ligne de Denderleeuw à Courtrai et réciproquement.

Nomenclature des lignes à construire.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR KILOMÉTRIQUE partielle.	LONGUEUR KILOMÉTRIQUE totale.
Renaix à Braine-le-Comte	50
Saint-Ghislain à Ath	23	
Basècles à Stambrugos	7	
Basècles aux carrières	2	
Blaton à Bernisart	3	
Péruwelz à la frontière vers Condé	3	
Vaulx aux carrières	10	
Autoing à la frontière vers Saint-Amand	7	
	-----	60
Dour à Quiévrain et raccordement	41
Bonno-Espérance à la frontière, par Lobbes, Thuillies, Beaumont et Chimay .	70	
Marchiennes à Berzée, par Thuillies	23	
Piéton à Lobbes	14	
Bascoup à Trazegnies, Luttre, Roux, Gosselies et raccordements	26	
	-----	133
Luttre à Châtelineau	21	
Jumet à Marcinelle	6	
La Planche à Marchienne	5	
Gilly à Lambusart	9	
Embranchements de Montigny	8	
Farciennes à Montigny, par la rive droite de la Sambre	8	
Couillet à Marcinelle	4	
De la station de la Sambre à Monceau-sur-Sambre	3	
Fleurus à Luttre, par Frasnes	14	
Houdeng-Goegnies à Soignies	15	
	-----	93
Uccle à Dieghem	19	
Lembecq à Écaussines, par Ronquières	18	
Lembecq à Rebecq-Rognon, par Quenast	10	
Bruxelles (Nord) à Termonde	28	
Bruxelles (Molenbeck-Saint-Jean) à Puers	30	
	-----	105
Anvers à Termonde, par Boom	37	
Embranchements des briqueteries du Ruppel	10	
Audenarde à Tournai	34	
Tournai à la frontière vers Douai	13	
	-----	94
Total	546