

(1)

(N° 221.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 MAI 1855.

**Transports effectués au moyen de remises ou réductions de tarif accordées
par la société concessionnaire du chemin de fer de Dendre-et-Waes.**

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DES FINANCES (1), PAR M. MOREAU.

MESSIEURS,

Dans la séance du 1^{er} mars dernier, l'attention de la Chambre fut appelée sur des faits concernant l'exécution du contrat de concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

On venait de lui faire connaître que la Compagnie concessionnaire accordait des réductions de tarif pour le transport des marchandises en destination directe d'Alost ou des autres stations de la même catégorie et de ces lieux d'entrepôt, et on se demanda si elle pouvait le faire sans violer la convention qu'elle a conclue avec l'État et sans enfreindre les obligations qui lui étaient imposées. On rechercha, en d'autres termes, si la convention du 1^{er} mai 1852 lui interdisait d'accroître le trafic des stations qui lui sont concédées, en remettant soit aux expéditeurs, soit aux destinataires, une partie des recettes que cette convention lui attribue, si, en un mot, le trafic artificiel que ces remises procurent à la société était légitime.

A la suite d'un débat qui s'engagea sur cette question, l'examen de cette affaire fut renvoyé à la commission des finances, qui m'a chargé de vous présenter son rapport.

Pour que la Chambre puisse se livrer à une appréciation juste et rigoureuse des faits litigieux, rechercher l'intention des parties, se former une opinion sur le

(1) La commission est composée de MM. OSY, président, DE MAN D'ATTENRODE, VEYDT, T'KINT DE NAEYER, ROUSSELLE, MOREAU, FRÈRE-ORBAN et MALOU. Était absent : M. DE MAN D'ATTENRODE.

point de savoir s'ils sont licites, et prendre, s'il y a lieu, une décision en connaissance de cause, il est nécessaire, ce nous semble, de lui rappeler les clauses principales de la concession et différentes circonstances et particularités qui s'y rattachent.

I

Par arrêté royal du 1^{er} mai 1852, MM. De Mot et C^e furent déclarés concessionnaires d'un chemin de fer de Bruxelles vers Gand par Alost, et d'Ath à Lokeren par la vallée de la Dendre.

Aux termes des art. 1, 2, 5, 7, 8 et 10 du contrat de concession, la Compagnie construit à ses frais les deux lignes de ce chemin de fer, sous la surveillance du Gouvernement.

Celui-ci les entretient et les exploite absolument, portent l'exposé des motifs du projet de loi et l'art. 5 de la convention, *comme si elles faisaient partie du réseau national exécuté aux frais du Trésor.*

La Compagnie, pour prix des obligations qui lui sont imposées, devient concessionnaire de toutes les stations indistinctement, situées sur le chemin de fer de Dendre-et-Waes, depuis celle d'Ath exclusivement jusques et y compris celle de Lokeren.

Quant aux stations établies, situées sur le chemin de fer direct de Bruxelles vers Gand, entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Alost et Wetteren, elles sont considérées comme faisant partie de celles qui sont construites par l'État.

Ce dernier abandonne à la Compagnie, sous la réserve ci-après indiquée pour les produits de la station de Termonde, les trois quarts des recettes qu'il perçoit du chef des transports ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations du chemin de fer de Dendre-et-Waes concédées à la Compagnie.

Toutefois, dans l'appréciation des recettes dues à la station de Termonde, on porte d'abord en déduction, au profit exclusif de l'État, une somme égale à celle des produits auxquels cette station aura donné lieu, tant au départ qu'à l'arrivée, pendant l'exercice 1851 ; de sorte qu'on ne tient compte à la Compagnie que des trois quarts de l'accroissement de la recette de Termonde.

Le quart restant des recettes dues aux stations concédées appartient à l'État, ainsi que la totalité des produits obtenus du chef de tous les transports, qui, bien que circulant sur les lignes de Bruxelles à Wetteren par Alost, et d'Ath à Lokeren, n'ont pas pour lieu d'expédition ou lieu de destination l'une ou l'autre des stations concédées à la Compagnie.

Il est bon de faire remarquer ici que, dans un avant-projet de convention présenté, en mai 1851, au Gouvernement par les concessionnaires, ceux-ci demandaient (art. 8) que le Gouvernement considérât comme concédées à la Compagnie, les deux stations de Termonde, mais seulement du chef des transports des *grosses marchandises* de toute nature, qui, à l'exception des charbons destinés à l'exportation par l'Escaut, s'effectueraient par le railway de la vallée de la Dendre, et parcourraient, dans toute sa longueur, la ligne d'Ath à Termonde.

Mais la Compagnie offrait de stipuler en même temps, que l'abandon des produits des deux stations de Termonde cesserait entièrement, si le tarif du transpor

des charbons sur la ligne d'Ath à Lokeren, était réduit à 20 centimes par tonne et par lieue de 5 kilomètres, et que les distances de transport entre les lieux d'expédition et de destination fussent, en outre, comptées comme égales à celles qu'il y aurait à parcourir en totalité par le chemin de fer et par voie navigable, si le canal concédé de Jemmapes à Alost était exécuté.

D'un autre côté, aux termes de l'art. 12 de cet avant-projet, les transports des charbons expédiés par le chemin de fer de la vallée de la Dendre sur Termonde, et destinés à l'exportation par l'Escaut, n'auraient donné droit à la Compagnie qu'à un dixième des recettes brutes que l'État aurait opérées du chef de ces transports.

Ces propositions sont significatives; elles attestent que les demandeurs en concession ne prétendaient pas pouvoir modifier les tarifs.

Ils voulaient se réserver les produits du transport des grosses marchandises des deux stations de Termonde, sauf qu'ils ne percevraient qu'un dixième des recettes provenant du transport des charbons destinés à l'exportation.

Mais, si on leur accordait un tarif réduit seulement pour le transport des charbons d'Ath à Lokeren, ils consentaient à renoncer aux avantages exorbitants qu'ils demandaient.

Le Gouvernement, préoccupé des intérêts du Trésor et du maintien de l'équilibre entre les différents centres industriels, ne voulut pas faire concevoir l'espérance d'un tarif exceptionnel, et il refusa d'admettre des clauses dont la réalisation aurait détruit l'uniformité du tarif applicable à toutes les lignes.

Pas de tarif réduit, ni pour certaines lignes, ni pour certaines marchandises. telle est la pensée qui a présidé à l'adoption des bases principales du contrat de concession, et, par conséquent, prohibition absolue des remises, non-seulement pour les expéditions à faire sur le nouveau chemin de fer, mais même sur l'une ou l'autre partie quelconque des lignes que le Gouvernement était appelé à exploiter.

Aussi, celui-ci préféra-t-il donner aux concessionnaires les trois quarts de l'accroissement éventuel des recettes des deux stations de Termonde, en tenant compte au profit du Trésor des produits perçus, pendant 1851, à cette station.

Il faut donc bien reconnaître que la position nouvelle que pourrait se créer la Société, au moyen des réductions de tarif, serait bien différente de celle qu'elle sollicitait et qui lui a été refusée; car, c'était seulement pour obtenir un tarif réduit pour les transports des charbons qu'elle était alors en instance près du Gouvernement, tandis qu'aujourd'hui, elle serait entièrement libre de se le donner indirectement pour toutes espèces de marchandises.

II

Pour garantir la stricte exécution des conditions déterminant les droits et les obligations respectifs des parties, l'on inscrivit dans la convention les clauses suivantes :

ART. 5. « Les chemins de fer à établir seront, tant pour la route même que » pour leurs dépendances, *exploités* et entretenus par le Gouvernement, *absolument* comme s'ils faisaient partie du réseau construit par l'État. »

» *En conséquence, et sauf les réserves de l'art. 7, les concessionnaires ne pourront intervenir dans aucune question relative, soit aux tarifs à appliquer, soit à la marche des convois.* »

ART. 7. « Il est entendu qu'en ce qui concerne, *tant les bases générales des tarifs, que les modifications ou exemptions des taxes à accorder dans certaines circonstances, le chemin nouveau sera, pendant toute la durée de la concession, traité exactement sur le même pied que les autres lignes du réseau de l'État, sauf toutefois les cas particuliers où les concessionnaires consentiraient à ce qu'il en fût autrement.* »

ART. 13. « Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires pour que les principes posés aux art. 8 et 10 reçoivent l'application la plus entière et la plus large au profit de la Compagnie.

» D'autre part, des mesures administratives et, au besoin, des dispositions législatives seront prises à l'effet d'empêcher qu'aucune fraction des recettes opérées du chef des transports faits par le chemin de fer, et revenant, soit à l'une soit à l'autre des deux parties contractantes, puisse être détournée de la destination qui lui est attribuée au vœu de la présente convention. »

Nous verrons plus loin quelles sont les modifications que la section centrale et les Chambres ont faites à l'art. 13 de la convention annexée au projet de loi.

ART. 22 « Les concessionnaires auront la faculté de constituer une société anonyme avec émission d'actions. »

ART. 24. « A partir de la mise en exploitation de la ligne entière, le Gouvernement aura le droit *de nommer le directeur et l'agent comptable de la Société.* » Ce directeur fera partie du conseil d'administration, et son traitement sera fixé de la même manière que celui des autres membres de ce conseil ; le traitement de l'agent comptable sera réglé par le conseil d'administration, dont cet employé relèvera comme les autres agents de la Société. »

En analysant les conditions qui précèdent, on reconnaît que l'État a, dans la direction et l'exploitation des nouvelles lignes, les mêmes pouvoirs que ceux qu'il possède sur son propre chemin de fer, et qu'il prend les précautions les plus minutieuses pour éviter et réprimer, au besoin, toutes les fraudes auxquelles la combinaison nouvelle pouvait, plus facilement que toute autre, donner lieu.

Lui seul, en effet, organise la marche de tous les convois, fixe et arrête les bases des tarifs, sans que les concessionnaires puissent intervenir dans aucune des questions qui s'y rattachent, et fait toutes les recettes par ses propres agents.

Ce n'est pas seulement dans l'art. 13 qu'on stipule des garanties pour prévenir toute infraction au contrat ; c'est dans les art. 5 et 7 qu'on inscrit le principe absolu qui sert de base aux autres stipulations, et dont la disposition de l'art. 13 n'est que l'application à un cas spécial qui devait attirer particulièrement l'attention du Gouvernement.

L'État, maître d'un côté des tarifs, s'oblige de l'autre à traiter le nouveau railway sur le même pied que ses propres lignes ; c'est là un droit et un devoir corrélatifs ; seulement il ne peut, sur les tarifs de son chemin de fer, accorder des remises ou des réductions qui ne seraient point applicables aux lignes de la Société, sans son consentement ; sinon, les réductions, exemptions ou remises, devraient

être rendues communes au railway de Dendre-et-Waes, car les art. 5 et 7 veulent que l'uniformité soit toujours conservée dans les tarifs de ces deux voies de communication.

Or, cette uniformité ne serait pas maintenue, si les concessionnaires pouvaient, à volonté, la rompre par un moyen quelconque; les chemins nouveaux ne seraient pas exploités *absolument comme s'ils faisaient partie du réseau de l'État*, nonobstant la volonté exprimée dans l'art. 5; ils ne seraient pas *exactement traités sur le même pied que les autres lignes du réseau de l'État*, en dépit des prescriptions de l'art. 7; et, en violation du deuxième paragraphe de l'art. 5, les concessionnaires s'immisceraient dans les questions de tarifs, en faisant en sorte, peu importe de quelle manière, que le tarif de Dendre-et-Waes ne soit plus, en réalité, le même que celui de l'État.

D'ailleurs, si l'on reconnaît à la société le droit d'accorder des remises sans autorisation, pourquoi refuserait-on au Gouvernement la faculté d'en faire autant?

Pourquoi la Société seule aurait-elle la liberté d'accroître, de cette façon, le mouvement sur son railway, au préjudice de l'État, et serait-il défendu à ce dernier de distribuer, à son tour, dans le même but, des primes, au détriment des lignes concédées?

Ce qui est licite pour l'un doit, sans doute, l'être aussi pour l'autre.

Ce système bizarre, que l'on paraît avoir imaginé, pourrait, de la sorte, donner naissance à une lutte désastreuse, dans laquelle chacune des parties contractantes se disputerait, par des primes, les transports sur ses lignes respectives, lignes cependant sur lesquelles, au vœu du contrat, les péages, les tarifs doivent être uniformes.

Si, d'un autre côté, l'on prétend qu'il est interdit à l'État de modifier son tarif, d'une manière directe ou indirecte, au préjudice de la Compagnie, comment serait-il possible de concevoir que celle-ci aurait la faculté de nuire aux recettes du Trésor et à l'intérêt public par des changements apportés à un tarif *qu'il lui est interdit de modifier*?

Du reste, les stipulations que nous venons d'indiquer, concernant les modifications ou changements à faire au tarif, ne sont que l'application de règles en quelque sorte de droit commun en matière de concession de chemins de fer.

III

En Belgique, et même dans les pays où on laisse l'exploitation des chemins de fer entièrement à l'industrie privée, l'on défend aux concessionnaires de modifier les tarifs, de quelque manière que ce soit, en tout ou en partie, sans l'autorisation du Gouvernement.

Ainsi, l'acte de concession de l'Entre-Sambre-et-Meuse fixe le tarif applicable à ce chemin de fer. Il dispose que, dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable d'abaisser, au-dessous des limites déterminées par les tarifs, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être relevés qu'après un délai de trois mois.

Les droits de péage, fixés comme *maximum*, sont considérés comme étant au pair avec les tarifs du chemin de fer de l'État, au moment de la concession. Si le

Gouvernement élève les prix des transports sur le chemin de fer national, au-dessus de ce *maximum*, les concessionnaires peuvent élever leurs droits de perception dans les mêmes proportions relatives. Ils doivent suivre la même proportion en cas d'abaissement du tarif du chemin de fer de l'État, mais sans pouvoir être obligés à descendre au-dessous des péages fixés par le cahier des charges.

On stipule, art. 30, *que tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, pris sur les propositions des concessionnaires et annoncés, au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et de publications.*

D'après l'art. 31, la perception des droits doit se faire par les concessionnaires *indistinctement et sans aucune faveur*. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, *l'administration peut déclarer la réduction ainsi consentie, applicable à la partie correspondante du tarif*, et les prix ne peuvent être relevés avant un délai de trois mois. « *Les réductions ou remises,* » porte cet article, accordées à des indigents, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Le Gouvernement entend, à ce point, conserver son action sur les tarifs, bien qu'il n'ait pas à se préoccuper, dans le système de cette concession, des intérêts du Trésor, qu'il ajoute, art. 37 : *que les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, déchargement, entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration* (1).

Les mêmes dispositions se retrouvent dans les actes de concession des chemins de fer de la Flandre occidentale (2), d'Erquelines à Marchienne-au-Pont (3), de la vallée de la Dendre (ancienne concession) (4), de Louvain à la Sambre (5), de Namur à Liège (6), de Mons à Manage (7), de Manage à Wavre (8). Tous les cahiers des charges déclarent que les changements apportés dans les tarifs doivent être *approuvés* par le Ministre des Travaux Publics. La loi a même substitué le mot : *approuvé*, comme plus énergique, au mot : *homologué*, qui était employé dans plusieurs conventions soumises à la Chambre.

Il en est de même en France. Il est en général stipulé dans les contrats que tous changements apportés au tarif doivent être annoncés au moins un mois à

(1) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 28 mars 1845. *Moniteur* du 30 mars. *Pasinomie*, n° 135.

(2) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 4 mai 1845. *Moniteur* du 22 mai. *Pasinomie*, n° 314.

(3) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 28 mai 1845. *Moniteur* du 29 mai. *Pasinomie*, n° 244.

(4) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 21 juin 1845. *Moniteur* du 23 juin. *Pasinomie*, n° 462.

(5) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 21 mai 1845. *Moniteur* du 29 mai. *Pasinomie*, n° 341.

(6) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 20 juin 1845. *Moniteur* du 21 juin. *Pasinomie*, n° 456.

(7) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 13 novembre 1845. *Moniteur* du 5 décembre. *Pasinomie*, n° 862.

(8) Cahier des charges annexé à l'arrêté royal du 19 février 1846.

l'avance, par des affiches, et qu'ils doivent d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet ;

Que la perception des taxes doit se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur, et que dans le cas où la Compagnie aurait accordé, à un ou à plusieurs expéditeurs, une réduction sur les prix portés au tarif, elle doit, avant de la mettre à exécution, en donner connaissance à l'administration, et que celle-ci a le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs, sans que la taxe ainsi réduite puisse, non plus que les autres réductions, être relevées avant le délai d'un an.

Si la Compagnie consentait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers avec un ou plusieurs expéditeurs, elle serait tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteraient également à tous ceux qui en feraient la demande.

Ces diverses dispositions témoignent évidemment de la volonté bien arrêtée du législateur d'empêcher que cette parfaite égalité de position, qui est de droit commun lorsqu'il s'agit de recourir à un service public, ne soit livrée à la merci des compagnies.

C'est dans le même esprit de justice que la loi du 15 juillet 1845 (chemin de fer du Nord), généralisant un principe consacré par des lois particulières, veut, par son art. 14, qu'à moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il soit interdit aux concessionnaires, sous les peines portées par l'art. 419 du Code pénal, de faire, *directement* ou *indirectement*, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les autres entreprises desservant les mêmes routes.

Et cet article ajoute : Des ordonnances royales portant règlement d'administration publique prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

D'après les principes de l'administration française, comme d'après ceux du Gouvernement belge, on ne peut permettre aux concessionnaires de toucher aux tarifs, à moins d'autorisation, sans risquer de compromettre l'égalité qui doit régner entre tous ceux qui ont le droit d'user au même titre d'un service public, et sans s'exposer à créer des privilèges que l'intérêt public réprouve, en faveur de certaines contrées ou de certains établissements industriels et commerciaux.

On sait également qu'en Angleterre, où pleine liberté est en quelque sorte accordée aux concessionnaires dans le mode de faire valoir leur entreprise, les mêmes restrictions, quant aux réductions ou changements à faire dans les tarifs, sont établies comme principe général, et qu'un comité spécial est chargé de le faire respecter.

Enfin, si, en Belgique, lorsqu'il s'agit de concessions de chemins de fer exploités et administrés entièrement par les sociétés, on inscrit dans les contrats des clauses pour interdire toute réduction dans les tarifs sans l'autorisation du Gouvernement, comment comprendre que ce dernier, pour un railway qu'il dirige, admi-

nistre et exploite, aurait pu admettre que les tarifs fussent bouleversés au gré des concessionnaires, ou modifiés, par faveur spéciale, au profit de certains industriels privilégiés? Est-il possible de prétendre sérieusement que le Gouvernement, en excluant toute intervention de la Compagnie dans le règlement des tarifs, en s'engageant à traiter la ligne nouvelle sur le même pied que les autres lignes du réseau de l'État, aurait renoncé à la prérogative essentielle d'être seul maître des tarifs, ce qui constituait pourtant l'une des garanties les plus sérieuses pour se prémunir contre les fraudes que l'on voudrait pratiquer à son préjudice? Que signifient alors les dispositions du contrat?

Lorsque l'on fit la concession du chemin de fer de Tournay à Jurbise, qui repose sur le même principe que celle de Dendre-et-Waes, on n'avait pas à reproduire les conditions des autres concessions, puisque l'État était seul chargé d'administrer et d'exploiter les lignes concédées. Mais la Compagnie de Tournay à Jurbise se réserva deux avantages importants : le premier, c'est que les modifications au tarif doivent être faites *de commun accord* entre elle et l'État; le second, c'est que deux administrateurs de la Compagnie ont le droit d'être admis, avec voix consultative, *aux délibérations du conseil de la direction du chemin de fer de l'État*, pour toutes les affaires concernant les lignes de la Compagnie et notamment en ce qui regarde le règlement du nombre et de la marche des convois ⁽¹⁾.

Ces droits n'ont pas été consentis en faveur de Dendre-et-Waes. Au contraire, on a formellement exprimé que les concessionnaires ne pourraient intervenir dans aucune question relative, soit aux tarifs, soit à la marche des convois. Et c'est ainsi qu'ils auraient plus de droits que la Compagnie de Tournay à Jurbise!

IV

Divers documents parlementaires et la discussion qui a eu lieu à la Chambre, donnent également des éléments propres à reconnaître dans quel esprit la convention a été consentie.

En présentant le projet de loi à la Chambre, le Ministre des Travaux Publics, pour établir les avantages de ce chemin de fer, ne tenait compte que du produit du trafic auquel donnerait lieu, naturellement et dans les conditions ordinaires, la zone du pays sur laquelle il exercerait une influence salutaire.

« Rien ne saurait (disait-il dans l'exposé des motifs, page 18) démontrer plus » *formellement l'utilité publique du chemin de fer de Dendre-et-Waes que ce* » *fait, que les localités que va toucher cette voie de communication, sont à elles* » *seules, indépendamment du transit et indépendamment aussi du produit de* » *Termonde, capables de créer en recettes une somme dont les trois quarts suf-* » *fisent à payer l'intérêt et l'amortissement du capital à dépenser pour établir,* » *non-seulement cette ligne d'Ath à Lokeren, mais encore celle de Bruxelles à* » *Gand. »*

Et plus loin (page 55), rendant la même pensée en d'autres termes, il ajoutait :

« En effet, la mesure du tort que l'on causerait au pays en empêchant la mise

(1) Annexe à la loi du 16 mai 1845, *Moniteur* du 21, art. 5 et 9. *Pasinomie*, n° 308.

» à exécution de la combinaison proposée par la Compagnie du chemin de fer,
 » n'existe-t-elle pas, comme nous l'avons fait remarquer précédemment, dans ce
 » seul fait, que les localités nouvelles touchées par le chemin de fer de Dendre-et-
 » Waes, doivent par leur mise en communication avec nos railways, fournir
 » des recettes à concurrence d'une somme dont les trois quarts (formant l'uni-
 » que participation de la Compagnie) suffisent à payer l'intérêt et l'amortisse-
 » ment du capital à dépenser pour établir, non-seulement ce chemin de fer de
 » Dendre-et-Waes ou d'Ath à Lokeren, mais encore la ligne directe de Bruxel-
 » les vers Gand, par Alost? »

Le Gouvernement, comme les concessionnaires, ne prévoyait donc pas alors que, pour faire prospérer l'entreprise, il était besoin d'amener sur ce chemin de fer, par des réductions de tarif, un trafic artificiel préjudiciable à d'autres voies de communication et à d'autres intérêts que l'État a mission de sauvegarder.

Les ressources commerciales naturelles de cette partie du pays que le chemin devait traverser, les rassuraient complètement sur ce point, en leur offrant des garanties suffisantes de réussite.

Aussi ne voit-on nulle part que les demandeurs en concession aient parlé de remises éventuelles ou aient pris d'autre base de leur calcul que le mouvement commercial que devait créer, d'une manière normale, cette nouvelle voie de communication.

C'est ce qui résulte encore d'une autre circonstance que nous allons indiquer.

Lorsqu'il fut question de concéder la ligne de Dendre-et-Waes, les sociétés charbonnières du Couchant de Mons firent entendre des réclamations; elles prévoyaient que l'établissement de ce chemin de fer empêcherait la construction du canal de Jemmapes à Alost, qu'elles sollicitaient depuis très-longtemps, parce qu'il devait procurer à leurs produits des moyens de transport plus faciles et plus avantageux que ceux que leur donnait le canal d'Antoing et le Bas-Escaut.

Si donc alors les prévisions des demandeurs en concession avaient été telles qu'elles leur eussent fait regarder les réductions de tarif, au moyen de remises, comme possibles, ils se seraient empressés sans doute d'écarter l'opposition de ces Sociétés en leur offrant la jouissance de primes pour leurs produits et en s'obligeant à les leur accorder.

Mais ce moyen, qui se présentait si naturellement à l'esprit pour faire cesser une opposition qui entravait grandement les négociations des demandeurs en concession, ne fut pas mis en avant, d'où l'on peut conclure qu'à cette époque, il était considéré comme illicite, comme illégitime.

Il fallut, comme on sait, pour donner satisfaction aux Sociétés opposantes, que le Gouvernement réduisit en leur faveur les péages qu'il percevait sur les voies navigables dont elles se servaient.

Le Ministre des Travaux Publics avait tant à cœur de maintenir, au point de vue des moyens de transport, l'équilibre établi alors entre les différents centres d'activité industrielle, et en même temps d'assurer le maintien du produit des recettes provenant de toutes les voies de communication existantes, que dans le même Exposé des motifs, il consacre encore plusieurs paragraphes à manifester son intention à la Chambre.

Dans le premier de ces paragraphes (page 34), en parlant du canal de Jemmapes

à Alost, il disait : « On ne perdra pas de vue, d'ailleurs, que *cette voie nouvelle de communication serait destinée à faire une rude concurrence aux lignes navigables appartenant à l'État*. En effet, les charbons qui arrivent au Bas-Escaut, pour la consommation intérieure, rapportent à l'État de fr. 1-07 à 2 francs par tonneau, suivant qu'ils prennent le canal d'Antoing ou celui de Charleroi ; ainsi toute la partie du mouvement actuel qui serait détournée de ces lignes de navigation par le canal de Jemmapes à Alost, enlèverait au Trésor public, sans compensation aucune, des sources considérables de revenu. »

Dans le second paragraphe (page 55) le ministre, s'occupant de l'égalité qu'il était désireux de conserver dans les moyens et les facilités de transport entre diverses parties du pays, s'exprimait ainsi :

« Une autre conséquence résulterait de l'établissement du canal de Jemmapes à Alost, si son exécution avait lieu à l'aide d'une garantie d'un *minimum de 4 p. %* : c'est que cette voie de communication, venant modifier, dans une proportion assez considérable, la position relative des bassins de Mons et de Charleroi, au point de vue du prix de transport sur Anvers, et cette modification étant le fait de l'État lui-même, celui-ci pourrait être considéré comme obligé pour rétablir, comme de raison, un certain équilibre préexistant entre ces bassins, d'abaisser de nouveau les péages du canal de Charleroi, ce qui viendrait, au déficit considérable que le Trésor aurait déjà à subir du chef de l'établissement du canal de Jemmapes à Alost, ajouter une perte nouvelle, montant à plusieurs centaines de mille francs.

» Au sujet de l'équilibre, entre les bassins houillers du Hainaut par rapport aux principaux centres de consommation de la Belgique, il importe de rappeler ici qu'avant 1828, c'est-à-dire avant le rachat du canal de Pommerœul à Antoing, les charbonnages du couchant de Mons, de l'aveu que l'on trouve dans un Mémoire publié récemment par les exploitants de ce bassin, étaient spécialement en possession du marché des deux Flandres, tandis que les charbonnages de Charleroi et du Centre étaient, eux, en possession des marchés du Brabant et de la province d'Anvers. »

Plus loin (page 57), le Gouvernement, après avoir fait connaître l'effet que diverses mesures avaient produit sur l'activité des bassins de Charleroi et de Mons par rapport au marché d'Anvers, ajoutait :

« C'est à cette *inégalité, à cette absence d'équilibre*, que le Gouvernement désire porter remède, et il croit que le moyen le plus favorable et le plus rationnel d'atteindre un pareil but, c'est d'abaisser de 50 p. % les péages actuels du canal d'Antoing, péages qui, revenant maintenant à fr. 0-74 par tonneau, offriront dès lors une réduction de fr. 0-37, correspondant précisément au chiffre d'infériorité que présente aujourd'hui le bassin de Mons, par rapport à celui de Charleroi, pour le marché du Bas-Escaut. »

Il termine, enfin, son exposé dans le même ordre d'idées en disant :

« Cette mesure de réduction de péages, qui, par rapport aux expéditions sur Anvers, favorisera, dans d'équitables proportions, le bassin du couchant, viendra aussi, combinée surtout avec l'exécution du canal de jonction de l'Escaut à la Lys entre Bossuyt et Courtrai, améliorer assez notablement la situation de

» ce bassin, par rapport aux deux Flandres, son principal marché de l'intérieur;
 » cette mesure enfin, toute populaire en elle-même, et qui, nous l'espérons, sera
 » accueillie dans tout le pays sans soulever de réclamation sérieuse, *aura, de plus,*
 » *l'avantage de conserver à nos canaux le trafic dont ils sont en possession,*
 » voir même l'accroissement que doivent déterminer, dans le mouvement actuel,
 » tout à la fois une réduction de péages sur le canal d'Antoing, et l'établissement
 » d'une communication facile vers la haute Lys, et, par Courtrai, vers la partie
 » de la Flandre occidentale que parcourt le réseau de rail-ways concédés dans
 » cette province. »

C'est dans l'exposé des motifs du projet de loi même relatif à la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes, que le Gouvernement tient ce langage qui rend si manifeste le désir persévérant qu'il éprouvait de conserver au Trésor les recettes dont il jouissait, et à tous les intéressés, cet équilibre dans les moyens de transport de leurs marchandises, équilibre qui avait fait naître tant de susceptibilités et soulevé tant de discussions.

Et l'on voudrait entendre les clauses de la convention, en ce sens qu'il n'est pas défendu aux concessionnaires de faire une chose à laquelle il avait tant de soin de ne pas toucher, en ce sens qu'il n'est pas défendu, soit de rompre cet équilibre, soit de priver l'État des ressources que lui procuraient les péages perçus, à cette époque, sur les voies navigables! Et il interdit pourtant aux concessionnaires d'intervenir dans les questions relatives au tarif!

Si maintenant nous recourons au rapport de la section centrale, nous verrons que c'est animée des mêmes sentiments qu'elle procède à l'examen du système nouveau qu'elle était appelée à apprécier.

Le rapport rappelle d'abord que la 4^{re} section proposa d'amender l'art. 7 de la convention, en ces termes :

« La Compagnie s'interdit de faire ou consentir, directement ou indirectement,
 » à des tiers, aucune remise sur la part qui lui est assignée dans le produit des
 » transports, en vue d'accroître leur activité vers les stations concédées et, par
 » suite, d'augmenter la perception à son profit des trois quarts de la recette brute
 » sur les lignes du réseau de l'État.

» M. le Ministre des Travaux Publics, tout en se référant au § 2 de l'art. 15,
 » reconnaît que cette question devait être examinée mûrement dans la section
 » centrale. »

(M. le Ministre assistait, comme membre de cette section, à ses séances).

Le rapport, indiquant ensuite les conditions de la concession et ses conséquences, porte, page 26 :

« Mais comme l'État exploite et administre les nouvelles lignes *avec la même*
 » *autorité de direction que les siennes ;*

» Qu'il organise et contrôle tous les mouvements et en fait toutes les recettes
 » par ses agents ;

» Qu'il supporte, en outre, toutes les dépenses d'exploitation et d'entretien de
 » la route ferrée, de ses stations et de ses dépendances ;

» L'État prélèvera, en indemnité de ce service et de ces charges, le quart du

» produit brut provenant, soit au départ, soit à la destination, des stations concédées et remettra les trois autres quarts à la Compagnie.

» Il résulte de là que l'administration publique recevra le bénéfice entier du transit de ses convois, de quelque partie du pays qu'ils soient venus.

» Que la Compagnie, au contraire, ne profitera du transit sur le railway que du chef de cinq stations principales (*Lessines, Grammont, Ninove, Alost et Lokeren*), pour les transports dont elles seront les points de provenance ou de destination, non compris les trois quarts de l'accroissement éventuel du produit d'une sixième station, celle de *Termonde*.

» Ainsi, notre transit s'exercera dans un plus petit espace avec une masse de transports considérable, indéfini.

» Celui de la Compagnie fera circuler sur une plus grande étendue le nombre de voyageurs et de marchandises *nécessairement limité par la population, les besoins et le commerce de quelques localités secondaires.* »

On le voit : la section centrale, comme le Gouvernement, dans l'appréciation du mouvement produit par les nouvelles lignes, ne tient compte que du trafic que créeront, d'une manière non factice, les besoins nécessairement limités d'une zone comprenant seulement des localités assez peu importantes.

Elle ne perd pas non plus de vue les intérêts du Trésor. « Enfin, dit-elle, le système présenté étant tout à fait nouveau, il y avait à examiner sérieusement quelles pouvaient être les conséquences de son application, *par rapport aux recettes générales de nos railways, et à rechercher, au besoin, les dispositions qu'il y aurait lieu de stipuler pour garantir les intérêts des tiers dans toutes les éventualités possibles.* »

Elle examina ensuite les moyens d'assurer la loyale et sérieuse exécution de la convention, en écartant toute possibilité de fraude, et consigna dans son rapport ce qui suit (page 29) :

« La section centrale est d'avis que, nonobstant les chances favorables des probabilités indiquées par M. le Ministre des Travaux Publics, ces chances seraient infailliblement compromises, si la Société pouvait, *par des traités, des arrangements particuliers* ou des manœuvres quelconques, détourner vers l'une ou l'autre des stations concédées, des transports qui, partant d'une station de l'État, seraient réellement en destination d'une autre station de l'État; ce danger est grave, et il ne lui a pas paru que l'action constante des agents du Gouvernement dans les stations, que le pouvoir de nommer et de révoquer le directeur et l'agent comptable de la Compagnie, ainsi que de déléguer auprès d'elle un commissaire spécial; enfin que la disposition comminatoire de l'art. 15, § 2, de la convention, fussent de nature à prévenir, ou suffisants pour réprimer une fraude occulte, habile aux expédients, procédant par intermédiaires, empruntant des formes spécieuses; fraude aussi contraire à l'esprit de ce système de concession que préjudiciable au revenu public.

» Le Gouvernement exploite et administre, il est vrai; c'est lui qui fait les recettes. Il pèse sur les agents de la perception et du contrôle de toute l'autorité qu'il a sur eux : mais il leur sera souvent difficile, sinon de soupçonner et de découvrir, au moins de constater officiellement la fraude. Le système de concession proposé n'est possible pourtant qu'à la condition de pénalités très-

» sévères et d'un grand pouvoir attribué contractuellement à l'administration et à
» la Législature.

» L'honorable membre que la section centrale avait chargé de recevoir les
» délégués des souscripteurs, doit leur rendre la justice qu'ils se sont empressés
» de reconnaître la nécessité des dispositions les plus rigoureuses contre la fraude,
» avouant avec franchise qu'ils n'entendaient travailler au succès de leur entre-
» prise qu'au grand jour et au moyen de *services complémentaires d'omnibus qui,*
» *agissant comme affluent sur les stations concédées, produirait des résultats*
» *avantageux aux localités desservies, à la société concessionnaire et à l'État*
» *lui-même.* Aussi ont-ils adhéré à la nouvelle disposition que l'honorable
» membre propose de substituer à l'art. 13.

» M. le Ministre des Travaux Publics s'est pleinement associé aux vues de la
» section centrale, à cet égard ; il approuve les changements de l'art. 13. »

En conséquence, la section centrale et les Chambres adoptèrent, pour remplacer
l'art. 13, tel que nous l'avons ci-dessus transcrit, la disposition suivante, qui fait
partie du contrat définitif de concession.

ART. 13. « Le Gouvernement s'engage à prendre toutes les mesures nécessaires
» pour que les principes posés aux art. 8 et 10 reçoivent une application équi-
» table et entière.

» Il veillera notamment à ce que les transports des stations concédées vers les
» points du réseau de l'État, et réciproquement, ne soient pas entravés, ni frac-
» tionnés au détriment de la Compagnie.

» D'autre part, la Compagnie s'interdit formellement tous traités et arrange-
» ments ou moyens quelconques ayant pour objet de détourner ou fractionner,
» au préjudice du trésor public, des transports appartenant, par leur destination
» réelle, aux stations du chemin de fer de l'État.

» Dans le cas où elle contreviendrait à cette stipulation, le montant de la recette
» attribuée à la Compagnie, pour chacun des mois pendant lesquels des actes de
» fraude auront été commis, appartiendra au Trésor, et sera prélevé sur toutes
» sommes revenant à la Société, et ce sans préjudice à toutes les mesures admi-
» nistratives, et même à des dispositions législatives, que le Gouvernement se
» réserve de prendre ou de provoquer, suivant les circonstances. »

Telles furent les observations faites en section centrale et les dispositions pro-
posées par celle-ci pour mieux assurer l'exécution loyale du contrat.

Vous remarquerez que la section centrale n'a pas rejeté, comme on l'a énoncé
erronément, l'amendement proposé par la 1^{re} section, à l'art. 7 du contrat ; elle
l'a passé sous silence comme inutile, puisqu'elle déclarait que l'État exploiterait
et administrerait les nouvelles lignes *avec la même autorité de direction que les*
siennes.

Argumenter de ce silence, pour en conclure qu'elle considérait comme choses
licites et permises les réductions de tarif que la Société consentirait à faire sur
la part qui lui est attribuée dans le produit des transports, ce serait tenter de
détruire tout ce que cette section centrale, d'accord avec le Gouvernement,
a déclaré et fait pour conserver, dans un double but d'intérêt public, la haute
direction de l'État, quant à l'administration des lignes concédées et spécialement
quant aux tarifs à appliquer et à leur uniformité.

Si, d'un côté, dans un acte de concession, il est écrit formellement qu'on se réserve la disposition absolue des tarifs, qu'ils seront identiques aux tarifs d'un autre chemin de fer, et que de l'autre, on prenne toutes les précautions possibles pour prohiber dans certains cas tout traité ou arrangement préjudiciable au Trésor, n'est-il pas évident qu'une mesure proposée, dans le même but, par un amendement, a dû être considérée comme étant sans objet, puisque les dispositions déjà arrêtées présentaient des éclaircissements suffisants pour manifester la volonté des parties et des garanties satisfaisantes pour la faire respecter ?

En effet, l'art. 13 non-seulement défendait de détourner une partie quelconque des produits de leur destination, et, par conséquent, ce qui est la même chose, d'accorder des remises à des tiers, et cela sous les pénalités les plus rigoureuses acceptées par les concessionnaires, mais encore ceux-ci déclaraient formellement qu'ils ne voulaient obtenir un trafic additionnel qu'en améliorant et facilitant les moyens de communication entre les localités situées à proximité des stations et ces dernières.

Lorsque le projet de loi fut discuté à la Chambre, plusieurs orateurs prirent la parole et examinèrent si la convention ne pouvait donner lieu à des fraudes qu'il serait difficile d'empêcher ou de réprimer.

Dans la séance du 22 août 1851 (Annales parlementaires, page 2032), l'honorable M. Bruncau prononça ces paroles explicites :

« On a tiré une objection des fraudes que la Compagnie pourrait commettre, »
 » afin de détourner à son profit une partie des transports directs. La section cen- »
 » trale a examiné cette question, et elle a reconnu d'une manière absolue l'impos- »
 » sibilité de ces fraudes. Quant à moi, je ne comprends pas cette possibilité, je ne »
 » comprends pas qu'un voyageur, allant de Bruxelles à Gand, prit la peine, pour »
 » faire plaisir à la Compagnie, de prendre un double coupon de Bruxelles à Alost »
 » et d'Alost à Gand ; il n'est pas possible qu'une pareille conspiration s'organise. »
 » La Compagnie, dira-t-on, pourra le faire pour les marchandises. Ce ne serait »
 » possible que si la Compagnie accordait des primes, et les primes devraient sortir »
 » de la caisse de la Compagnie. Les administrateurs ne les donneront pas, sans »
 » doute, de leur poche ; or, le Gouvernement nommera le comptable et le direc- »
 » teur. De plus, il aura des commissaires chargés d'inspecter la comptabilité. »
 » Dès qu'on verrait figurer dans les dépenses des sommes ayant cette destination, »
 » on les signalerait au Gouvernement, et elles donneraient lieu aux pénalités »
 » comminées par le contrat. »

L'honorable Ministre des Travaux Publics parla dans le même sens dans la séance du 23 août (Annales, page 2043), en disant :

« Un autre point qui devait exciter la préoccupation du Gouvernement et qui »
 » a appelé la sérieuse attention de la section centrale, c'est celui qui se rapporte à »
 » l'exécution loyale de l'acte de concession.

» S'il n'avait existé à cet égard aucune stipulation dans la convention provi- »
 » soire, on aurait encore pu se demander si la fraude était possible, s'il était pos- »
 » sible d'admettre des expéditions de marchandises faites en fraude des droits de »
 » l'État ; s'il n'avait existé, à cet égard, aucune disposition répressive, je dis qu'on »
 » pouvait encore se demander si cette fraude était praticable ; pour cela on doit »
 » supposer un concert frauduleux entre les expéditeurs, le conseil d'administra-

» tion, les actionnaires et les employés du Gouvernement. Or, cela est-il admis-
 » sible? Où, dans quelle caisse prélèverait-on, du reste, la prime qui serait le prix
 » de la fraude? Apparemment dans les caisses de la société. Mais toutes les dépen-
 » ses, toutes les recettes doivent être exactement renseignées.

» L'agent comptable est un fonctionnaire de l'État, et les bilans doivent être
 » communiqués au Gouvernement. Au reste, la Compagnie sur ce point a voulu
 » aller au-devant du soupçon, elle a consenti à laisser exiger d'elle des mesures
 » répressives les plus rigoureuses; et c'est dans cette pensée que la section cen-
 » trale, d'accord avec le Gouvernement, a proposé une rédaction qui renferme
 » une sanction expresse; c'est-à-dire, que, par les détournements les plus insi-
 » gnifiants, la Compagnie se trouve exposée à voir confisquer la recette de tout
 » un mois.

» Je demande, si, en présence de cette pénalité, il entrera jamais dans la pensée
 » de cette Société de recommander au conseil d'administration de se prêter à une
 » fraude contre laquelle, du reste, les demandeurs en concession protestent éner-
 » giquement. »

L'honorable M. Malou s'exprima, aussi dans la même séance, en ces termes
 (page 2043 des Annales) :

« L'art. 13 tel qu'il était d'abord rédigé était une mine inépuisable de procès;
 » il était presque impossible de le comprendre; la section centrale y a substitué
 » une rédaction meilleure.

» Mais voyez cependant combien ce système est vicieux; la précaution que l'on
 » prend prouve quels sont les dangers du système dans lequel on entre: il faut
 » insérer dans la convention une disposition qui donne au Gouvernement un
 » pouvoir très-étendu pour déjouer la fraude. En effet, on place la Compagnie
 » dans une situation telle, à l'égard du chemin de fer de l'État, qu'elle a intérêt à
 » frauder, et qu'elle aura un profit d'autant plus grand qu'elle fraudera plus. On
 » cherche, en même temps, à prouver que la fraude est impossible.

» Eh bien, je ne suppose pas qu'on fraude, mais il y a telles combinaisons, tels
 » contrats parfaitement légitimes et irréprochables entre la Compagnie et d'autres
 » Compagnies, il y a telles opérations non interdites à la Société, qui peuvent
 » diminuer les recettes de l'État en augmentant les profits de la Compagnie.

» Je suppose, par exemple, que la Dendre étant améliorée, il se forme une
 » Société pour la navigation de la Dendre et du bas Escaut; que cette Société
 » vienne transporter des charbons de Mons et d'autres produits pondéreux à Alost
 » ou à une station intermédiaire, et que la Compagnie s'engage à fournir, à tel ou
 » tel prix, le charbon à une autre Société, à Alost ou dans une autre station, il
 » est évident que, puisque le péage n'est que le quart de ce qu'il est pour d'autres,
 » la Compagnie a le profit des trois quarts, et qu'elle fait transporter à perte par
 » l'État. Ce n'est qu'une hypothèse; en usant de son droit, sans frauder, la Com-
 » pagnie constitue l'État en perte autant qu'elle voudra. »

Il est bon de remarquer que cette hypothèse n'a rien de commun avec les faits
 qui sont aujourd'hui reprochés à la Compagnie. Elle a pour but d'établir que la
 Société, ayant les trois quarts du produit des transports, peut faire transporter
 à *perte* par l'État qui ne reçoit que le quart. Il n'y est question ni de remises ou

réductions de tarif, ni d'expéditions par chemin de fer de charbons ou autres produits pondéreux venant de Mons et dirigés sur Alost ou une autre station intermédiaire. La supposition est même exclusive de cette idée. L'orateur suppose que, *la Dendre étant améliorée, il se forme une Société pour la navigation de la Dendre et du bas-Escaut, qui transporte des charbons de Mons à Alost ou à une station intermédiaire, pour être ensuite réexpédiés par le chemin de fer concédé; et, persuadé que le quart ne suffit pas à couvrir les frais d'exploitation, il soutient que la Compagnie constituera l'État en perte autant qu'elle voudra.* Nous n'avons pas à rechercher si une opération de ce genre serait possible, et si elle serait onéreuse pour l'État; on améliore la Dendre; la Société exécute dans le même but des travaux à Alost; on saura bientôt si, *sans frauder*, l'hypothèse peut se changer en réalité. Mais nous tenons à constater que, lorsque l'on s'ingéniait à critiquer le contrat, les adversaires les plus décidés du projet n'énonçaient point que la Compagnie pouvait éluder les conventions ou changer les prévisions des contractants par des remises ou des réductions de tarif.

Dans la séance du 23 août (Annales, page 2034), l'honorable Ministre des Finances, répondant à une objection qui consistait à prétendre qu'on abandonnait une partie du chemin de fer de l'État; que l'on l'inféodait; que l'on concédait un droit de parcours, une sorte de droit de vaine pâture au profit de la Compagnie; qu'on faisait, enfin, une convention dont on ignorait les conséquences, disait :

« La Compagnie exécute vingt-deux lieues de chemin de fer, et vous lui concédez les trois quarts des produits que peuvent procurer les hommes et les choses allant de l'une de vos stations aux stations qu'elle va créer, et réciproquement. Elle vous donne vingt-deux lieues, mais vous en avez cent vingt. Quelle est la population qui se trouve établie sur la ligne du rail-way nouveau? Toute la question est là, *c'est la limite naturelle des droits que nous concédons. Or, il y a une population de 60,000 âmes établie sur le rail-way nouveau, et décidément vous n'aurez pas sur vos cent vingt lieues un mouvement plus considérable que celui qui peut être donné par une population de 60,000 âmes, et au départ et au retour.*

« *La limite naturelle du mouvement est là; vous ne pouvez pas faire que cette population donne un mouvement plus considérable que des populations semblables qui sont dans des conditions analogues.*

« Voilà la limite qui permet de déterminer, assez approximativement, quel sera le bénéfice que peut espérer la Compagnie de son opération.

« La limite est le chiffre de la population, qui est de 60,000 âmes.

« Supposez que la population augmente d'une manière notable, qu'elle vienne à décupler, vous aurez le mouvement que peut donner une population de 600,000 âmes au lieu de 60,000. *Mais, encore une fois, ce sera là la limite naturelle de la concession que vous aurez faite à la Compagnie.* Il est incontestable, pour moi, que la convention proposée ne peut pas être onéreuse pour l'État, d'autant moins que l'État n'abandonne pas même, à vrai dire, une partie des produits actuels, mais seulement des produits nouveaux que la Compagnie lui crée en construisant vingt-deux lieues de chemin de fer, qui reviendront à l'État et qui seront, dès à présent, un bienfait pour les populations. Les localités étant données, notre rail-way existant, il était difficile d'imaginer une combi-

» naison plus simple et plus ingénieuse pour concéder une nouvelle ligne de che-
» min de fer. »

Enfin, dans la même séance du 25 août. (Annales, page 2055), le Ministre des Finances répondit aux objections présentées par l'honorable M. Malou concernant certaines hypothèses de fraude, ce qui suit :

« D'ailleurs les fraudes signalées sont bien difficiles à admettre ; on ne peut
« raisonnablement les supposer ; comment procéderait-on ? La Compagnie déter-
« minerait des tiers à rompre charge à Alost, par exemple, pour des marchan-
« dises expédiées de Bruxelles à Gand ou de Gand à Bruxelles. Mais le tarif y fait
« obstacle. Si l'on rompait charge à Alost, il faudrait payer les frais fixes, qui
« augmenteraient le prix plus que si les marchandises avaient été expédiées direc-
« tement en transit. Cette opération est donc impossible.

« Il faudrait, *en outre*, pour que ces fraudes pussent se pratiquer, que la Com-
« pagnie reçût des fonds dont elle ne rendit pas compte à ses actionnaires ou
« qu'elle vint leur dire : « Nous avons fait une fraude et ainsi nous avons augmenté
« douloureusement la recette. Nous sommes obligés de donner une part du détourné-
« ment à Monsieur un tel qui a bien voulu devenir notre complice. Est-ce admis-
« sible ?

« Et puis on oublie que, pour ne pas même laisser place à une objection tirée
« des fraudes possibles, le Gouvernement s'est réservé la nomination du compta-
« ble et du directeur. Ainsi, un agent comptable, nommé par le Gouvernement,
« opère la recette ; *tout le produit, déduction faite des frais d'administration,*
« *doit être réparti aux actionnaires ;* comment réussirait-on à en détourner une
« partie au profit de tiers complices de la fraude ? »

L'organe du Gouvernement, manifestant clairement des intentions d'ailleurs indubitables, déclarait donc qu'il fallait entendre le contrat de concession en ce sens que tout prélèvement sur les recettes remises à la Société par l'État, fait dans le but d'augmenter illégalement les transports sur le rail-way concédé, était frauduleux. Nul n'a réclamé contre cette interprétation publiquement donnée avant la signature de l'acte définitif de concession. Elle a donc été acceptée par les concessionnaires.

Tout le produit, disait le Ministre, déduction faite des frais d'administration doit être remis aux actionnaires. C'était pour lui le moyen le plus efficace de rendre toutes infractions impossibles, de déjouer toutes les combinaisons, tous les expédients qu'on pourrait imaginer pour enfreindre la convention. Voilà ce que les parties ont voulu ; voilà pourquoi, indépendamment d'une surveillance générale et de la mission confiée à un commissaire spécial, le droit de nommer l'agent comptable de la Compagnie a été déferé au Gouvernement.

V

Une société anonyme, constituée à l'intervention de la Société Générale, fut ensuite substituée aux droits et aux obligations des concessionnaires. Le fonds social fut fixé à 22 millions de francs, et l'apport garanti par la Société Générale, qui s'est chargée à forfait, au prix de ce capital, de construire les lignes dans le terme de quatre ans, et de remplir, en outre, tous les engagements inhérents à la concession.

Le fonds social devait être représenté par 50,000 actions de 500 francs et 7.000 obligations de 1,000 francs.

Le 7 juillet 1882, la Société Générale ouvrit une souscription pour l'émission de 10.000 actions, et elle la fit précéder de la publication d'un prospectus qui énumère avec le plus grand soin tous les avantages de la concession.

On y lit notamment ce qui suit :

« Le système de concession est entièrement nouveau. Les seules obligations de la Société, obligations auxquelles la Société Générale s'est subrogée, consistent à exécuter les 22 lieues de chemin de fer conformément au cahier des charges. L'État est et demeure chargé de fournir le matériel roulant, d'exploiter les routes ; il est aussi chargé de l'entretien et du renouvellement de la voie, et généralement de toutes les dépenses étrangères au premier établissement des lignes et de leurs dépendances.

» Les chemins de fer établis et livrés à l'État doivent être traités, à tous égards, de la même manière que les autres parties du rail-way national, et la Société n'a plus aucune dépense à supporter de ce chef.

» La Société perçoit dès lors, d'après un décompte mensuel, comme indemnité de la dépense de premier établissement, les trois quarts de la recette brute effectuée par l'État du chef des transports de toute nature ayant pour origine l'une des stations nouvelles créées par la Compagnie, quelle que soit l'étendue du parcours sur les lignes exploitées par l'État, ou bien ayant pour destination l'une de ces stations nouvelles, quel que soit le lieu de départ et la distance parcourue sur les chemins de fer où l'État fait la locomotion. Toute extension qui serait donnée, à l'avenir, à l'exploitation des chemins de fer par l'État profiterait à la Société de Dendre-et-Waes.

» Ses droits ne s'arrêtent donc pas aux limites des lignes qu'elle construit : elle obtient les $\frac{3}{4}$ de ce que l'État reçoit pour tous les transports destinés à l'une des stations nouvelles et provenant d'un point quelconque des 132 $\frac{1}{2}$ lieues ⁽¹⁾ exploitées par l'État, ainsi que des transports originaires de l'une de ces stations et adressés à un point quelconque du même réseau. Il faut tenir compte, en outre, de l'influence des lignes concédées et des relations entre ces lignes et les stations nouvelles.

» Le quart restant de la recette brute effectuée du chef des stations nouvelles, appartient à l'État qui est chargé de toutes les dépenses d'entretien, de renouvellement, de matériel, de locomotion et d'administration, et qui jouit du libre transit par les lignes concédées.

» Ainsi trois avantages principaux ressortent de ce système :

» Dépenses d'administration presque nulles ;

» Absence de tous frais d'exploitation, d'entretien et de renouvellement qui, pour les lignes placées dans des conditions ordinaires, absorbent, en général, plus de la moitié de la recette brute ;

⁽¹⁾ » Les 15 lieues construites par la Compagnie de Jurbise ne sont comptées que pour 7 $\frac{1}{2}$ lieues, l'État ne percevant que la moitié de la recette brute.

» Obtention des trois quarts des recettes fournies par les stations nouvelles à
 » raison du parcours effectué sur toutes les lignes desservies par l'État. »

Ainsi, après avoir reconnu que *les chemins de fer établis et livrés à l'État doivent être traités, à tous égards, de la même manière que les autres parties du rail-way national*, on signale particulièrement à l'attention du public que les droits de la Société de Dendre-et-Waes, ne s'arrêtent pas aux limites des lignes qu'elle construit et l'on ajoute, car on se garde bien de rien omettre de ce qui peut faire espérer des bénéfices, *qu'il faut tenir compte, en outre, de l'influence des lignes concédées et des relations entre ces lignes et les stations nouvelles.*

C'est là un trafic additionnel ou éventuel dont on ne néglige pas non plus de faire état.

Le prospectus ne s'arrête pas là : il précise, par des calculs, les revenus sur lesquels les actionnaires peuvent compter.

« Afin, dit-il, de constater quels seront, pour la Société du chemin de fer de
 » Dendre-et-Waes, les produits nets des stations nouvelles, il suffit d'appliquer
 » fictivement le système de concession de cette Société, à certaines parties des
 » chemins de fer exploitées par l'État, en choisissant quelques lignes parmi les
 » moins productives. Des documents officiels font connaître le trafic de chaque
 » station et les éléments dont il se compose. »

Et après avoir résumé ces données en un tableau, le prospectus poursuit en ces termes :

» Ainsi le même trafic qui produit, pour la Compagnie de Tournay à Jurbise,
 » $3\frac{1}{10}$ p. % du capital engagé, aurait donné $7\frac{1}{2}$ p. % par l'application du sys-
 » tème de concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

» De même, le trafic qui a donné, sur les trois autres lignes citées ci-dessus, un
 » intérêt moyen de $2\frac{1}{12}$ p. %, aurait produit, d'après le système nouveau, un
 » intérêt de 9 p. %.

» Cette combinaison, qui fait tourner au profit de la Société toutes les relations
 » entre les stations nouvelles et l'ensemble des chemins de fer de Belgique, doit
 » procurer, en moyenne, à trafic égal, un revenu au moins triple de celui que
 » donnerait le mode ordinaire de concession. Les bénéfices résultants des deux
 » systèmes sont entre eux dans la proportion de 1 à $3\frac{6}{10}$.

» Il serait inutile, d'après ces faits positifs, de s'attacher à des hypothèses ou à
 » des évaluations du trafic probable que donneront, en voyageurs et marchan-
 » dises, les stations et haltes nouvelles de la ligne, sur une étendue de 109 kilomè-
 » tres (1). Les conditions dans lesquelles se trouve cette ligne, *sous le rapport de*
 » *la population de la contrée, de l'état du commerce et de l'industrie*, sont évi-
 » demment au moins égales à celles des lignes qui ont été prises comme point de
 » comparaison ; le chemin de fer de Dendre-et-Waes est même, à certains égards,
 » dans des conditions plus avantageuses. Si l'on admet que la valeur de ce rail-

(1) « Les stations de Ternath et de Lede sont exceptées ; les produits en appartiennent à
 » l'État ; mais la Compagnie obtient les trois quarts de la recette supplémentaire de la station
 » de Termonde, qui forment compensation. »

» way est égale à la valeur moyenne de toutes les lignes construites par l'État, le
 » revenu du capital de 22 millions serait de plus de 9 1/2 p. % (1), en ne tenant
 » compte que du trafic actuellement acquis ; mais la construction des lignes, dans
 » le système de la concession, aura pour effet d'accroître les transports de mar-
 » chandises et surtout des houilles des divers bassins du pays vers les stations
 » nouvelles. Ce trafic additionnel, qui peut acquérir une grande importance,
 » augmentera les bénéfices que le mouvement ordinaire assure à la Société de
 « Dendre-et-Waes. »

Il est digne de remarque que la Société, raisonnant ici comme on l'avait fait dans la discussion de la loi de concession, prend pour base de ses déductions, *la population de la contrée, l'état du commerce et de l'industrie* ; elle en conclut que les conditions dans lesquelles se trouve la ligne nouvelle étant *évidemment au moins égales à celles des lignes* que le prospectus prend comme *point de comparaison* ; le chemin de fer de Dendre-et-Waes étant même à certains égards dans des conditions plus avantageuses, les actionnaires peuvent compter sur le bénéfice qui leur est annoncé.

Revenant à cette considération déjà exprimée, qu'il faut tenir compte en outre de l'influence des lignes concédées et des relations entre les lignes et les stations nouvelles qui doivent, dans le système de la concession, profiter également à la Compagnie, on signale l'éventualité de ce trafic additionnel comme devant augmenter les bénéfices que le mouvement ordinaire assure à la Société de Dendre-et-Waes.

Il n'y a pas un mot dans ce prospectus, pas un seul, de ce prétendu droit de réduire les tarifs, en accordant des remises, afin d'accroître les bénéfices par un mouvement artificiel qui, contrairement aux intentions évidentes des parties contractantes, ne serait pas le résultat de l'importance de *la population et de l'état du commerce et de l'industrie* du pays que la ligne doit desservir. Certes, si l'on avait pensé que la Compagnie avait le droit qu'elle revendique aujourd'hui, de changer l'état régulier des relations, de modifier les conditions de transport et de faire affluer les marchandises sur les lignes nouvelles par des remises ou réductions de tarifs, il est indubitable que la Société au lieu de rappeler, conformément aux art. 5 et 7 du contrat, que les chemins de fer à établir devaient être traités à tous égards, de la même manière que les autres parties du rail-way national, aurait fait ressortir avec force les avantages exceptionnels prétendument consacrés en sa faveur ; tout au contraire, elle a persévéré à donner au contrat la seule interprétation qui soit admissible.

On a insinué, il est vrai, que l'on a fait allusion à ce droit exorbitant, à cette situation privilégiée qui n'est celle d'aucune Compagnie, pas même de celles-là qui exploitent à leurs risques et périls, lorsqu'on a parlé dans les dernières lignes du prospectus d'un trafic additionnel. Mais déjà nous avons montré ce que ces mots signifiaient. De plus le prospectus dit en termes exprès, que c'est la cons-

(1) « La recette brute étant en moyenne de 26,000 francs par kilomètre, les 109 kilomètres donneraient une recette totale de 2,834,000 francs, dont les 5/4 ou 2,125,500 francs constituent un intérêt de 9 2/3 p. % sur 22 millions. »

truction des lignes dans le système de la concession qui aura pour effet d'accroître le transport des marchandises exportant des houilles ; mais on se garde bien d'annoncer que cet effet sera dû à des réductions de tarif. Il est évident, au surplus, que ce n'est pas dans un langage obscur et équivoque que l'on aurait fait connaître une telle situation, à moins d'admettre qu'il y avait une intention préméditée et que l'on n'osait pas avouer, de se livrer à des manœuvres que le contrat réproouve. Ce serait supposer une pensée de fraude que nous ne voulons pas admettre. Nous aimons mieux croire que, le 7 juillet 1852, on n'avait pas encore découvert le prétendu droit que l'on réclame, et que c'est plus tard, lors de la mise en exploitation d'une partie de la ligne que, s'attachant, par erreur, à une disposition isolée du contrat dont on faussait le véritable sens, on a pensé qu'il était au pouvoir de la Compagnie de modifier les tarifs.

VI

Plusieurs fois on appela l'attention du Ministre des Finances sur le point de savoir si, au moyen de certaines combinaisons, les concessionnaires du chemin de fer de Dendre-et-Waes ne pouvaient pas frustrer le Trésor d'une partie du produit qui lui était dû.

Deux *memorandum* lui furent remis à ce sujet, en juin 1853 et le 15 juillet 1854, et ce haut fonctionnaire communiqua ses craintes à son collègue des Travaux Publics. Il le fit notamment par une lettre portant la date du 4 juillet 1853, et lui rappela cette affaire par une dépêche du 11 septembre 1854, ainsi conçue :

« MONSIEUR LE MINISTRE ,

» Mon attention s'est portée récemment sur la convention, conclue le 1^{er} mai 1852, entre le Gouvernement et les concessionnaires du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

» L'art. 10 renferme une disposition, qui intéresse au plus haut point le Trésor public, et c'est à ce titre que je me permets, Monsieur le Ministre, de vous en entretenir.

» Cet article porte que l'État abandonne aux concessionnaires les trois quarts des recettes *brutes* qu'il aura perçues du chef des transports de toute nature ayant, soit pour lieu de départ, soit pour lieu de destination, l'une ou l'autre des stations ou haltes concédées.

» Dans une note qu'il m'a fait parvenir au mois de juin 1853, et dont j'ai eu l'honneur de vous adresser un extrait par ma dépêche du 4 juillet suivant, n° 1994, M. Ista, commissaire du Gouvernement près la Société Générale, signale les combinaisons auxquelles les concessionnaires pourraient avoir recours pour fausser, au grand préjudice du Trésor, le sens et la portée de l'art. 10 de la convention.

» Bien que je ne partage pas entièrement les appréhensions de M. Ista, en ce sens que la convention du 1^{er} mai 1852 me paraît renfermer des dispositions dont le Gouvernement peut se prévaloir pour réprimer, le cas échéant, les

- » fraudes qui viendraient à se produire, je n'en suis pas moins d'avis que la prudence commande d'adopter toutes les mesures propres à les déjouer.
- » Il me serait agréable d'être instruit des dispositions que votre Département aurait déjà prises ou se proposerait de prendre dans ce but.
- » Je vous laisse, du reste, le soin d'apprécier si, parmi ces mesures, celle de pourvoir à la nomination d'un commissaire royal près de la Société de Dendre-et-Waes ne serait pas opportune. Je me réfère, à cet égard, aux développements et aux propositions que contient ma dépêche du 26 octobre dernier, n° 3099. »

Le Ministre des Finances adressa encore, à son collègue des Travaux Publics, deux lettres concernant cet objet, sous les dates des 30 novembre 1854 et 1^{er} mars 1855.

Quelques jours après la remise du second *memorandum* au Département des Finances, le 22 juillet 1854, la Société anonyme, répondant à une demande d'explication sur les faits dénoncés, qui lui avait été adressée, au nom du Ministre des Travaux Publics, par M. le directeur général des ponts et chaussées, envoya à celui-ci, qui les adressa au Département des Travaux Publics, les deux notes ci-après transcrites :

1^o note. « Partout où il existe des voies navigables, les chemins de fer qui suivent les mêmes directions ne transportent que peu ou point de marchandises pondéreuses, *leurs tarifs étant toujours plus élevés que le prix du fret* (1).

» C'est ainsi que, malgré l'existence d'un rail-way entre les bassins houillers du Centre de Charleroi et de Mons et les principaux centres de communication, les charbons suivent presque exclusivement les canaux et les rivières, dont quelques-uns offrent cependant une navigation longue et difficile.

» Le bénéfice de ces transports échappe aux chemins de fer de l'État, sans que le produit des péages, que l'on réduit de plus, offre une compensation de quelque importance.

» La concession de Dendre-et-Waes renferme des localités populeuses, mais qui sont reliées à la Dendre, à l'Escaut, ou à la Durme ; et les transports pondéreux, notamment les houilles, y arrivent exclusivement par eau. *La construction du chemin de fer de la Dendre et de Termonde à Lokeren ne saurait changer cet état de chose, et les transports seront perdus pour lui, si le prix du tarif n'est point réduit à celui du fret, ou si la Société concessionnaire, pour atteindre ce résultat, ne fait pas, en faveur de ces expéditions, un sacrifice sur la part qui lui appartient dans la recette.*

» La Compagnie a pris ce dernier parti à l'égard de quelques marchandises qui arrivaient à Alost ou en étaient expédiées exclusivement par la voie navigable ; c'est à cette mesure que sont dus, depuis le mois de septembre 1853 jusqu'au 31 mai 1854, les transports suivants, dont l'État a reçu le prix au taux du tarif, mais qui a été réduit approximativement au prix du fret au moyen d'une remise accordée par la Société ; savoir :

(1) Nous avons mis en italique, dans ces notes, les parties qui doivent plus particulièrement appeler l'attention.

NATURE DES MARCHANDISES.	SOMMES reçues par l'État pour prix du transport ou taux du tarif	REMISE faite par la Société sur sa part dans la recette
Charbons	57,007 54	23,219 06
Huiles et graines grasses.	1,508 13	637 »
Céréales et denrées alimentaires.	3,443 05	1,438 75
Matériaux de construction.	1,644 05	473 85
TOTAUX	63,602 77	25,768 66

» Ainsi, la Compagnie a déterminé ces transports au moyen d'un abandon
 » d'environ 55 p. % (fr. 25,768-68 sur fr. 47,702-07) du produit qui lui appar-
 » tient dans la recette opérée par l'État, et grâce à cette mesure, le chemin de fer
 » a obtenu un trafic additionnel qui a procuré au Trésor pour sa part, d'un quart
 » de recette brute, une somme de 15,900 francs.

» Il est incontestable que les transports échapperaient complètement au chemin
 » de fer, si les remises n'avaient pas lieu. Pour ne signaler que les charbons, le
 » prix du tarif de l'État pour Alost varie, selon la provenance, de fr. 7-80 à 8-50
 » par tonne de station à station, tandis que le prix du fret pour les mêmes
 » origines, est de fr. 4-25 à 5 francs ; il en est de même des autres marchandises.

» La Société abandonne sur la part de la recette de fr. 2-80 à fr. 4-25 par
 » tonne, afin de faire descendre le prix du chemin de fer au prix du transport
 » par eau.

» La remise n'est accordée aux marchandises ci-dessus que pour les direc-
 » tions où la concurrence par eau existe, pour autant qu'elles soient origi-
 » naires ou en destination réelle de la station d'Alost, et il est interdit de les
 » réexpédier de cette station PAR LE CHEMIN DE FER.

» Dans la présente note, la question n'est traitée que sous le rapport matériel,
 » la légalité de la mesure prise par la Société fera l'objet d'une note séparée. »

2^e note. « Les marchandises pondéreuses, et notamment les houilles, n'arrivant
 » à Alost et à Termonde que par eau à cause du prix trop élevé du chemin de
 » fer, la Société de Dendre-et-Waes a déterminé les commerçants à se servir
 » de cette dernière voie, en abandonnant à leur profit une partie de la part du
 » prix qui appartient à la Société. Elle parvient ainsi à accroître le trafic des
 » stations qui lui sont concédées, sans qu'à l'égard de l'État aucune modification
 » soit apportée à son tarif.

» La question de savoir si la Société a le droit de disposer, en faveur du com-
 » merce, d'une partie des recettes qui lui sont dévolues, est d'une solution extrê-
 » mement facile, puisque ces remises ne sont interdites par aucune loi ou
 » convention et qu'elles sont, de plus, avantageuses à toutes les parties intéressées,
 » c'est-à-dire à l'État, au commerce et à la Société.

» Lors de l'examen, en sections de la Chambre des Représentants, du projet de loi de concession, la 1^{re} section proposa de priver la Compagnie du droit de faire des remises de l'espèce ; son amendement était ainsi conçu (nous en avons donné le texte plus haut, page 11).

» Cet amendement qui avait pour objet de défendre, d'une manière claire, formelle et absolue, les remises dont il est parlé ci-dessus, ne fut point adopté par la section centrale, et quoique mentionné dans son rapport à la Chambre, et signalé à l'attention de celle-ci par des adversaires du projet de loi, cet amendement ne fut point reproduit, son auteur ayant lui-même reconnu, sans doute, qu'il allait à l'encontre du but que l'on doit chercher à atteindre, obtenir sur les chemins de fer concédés et exploités par l'État, aussi bien que sur ceux construits aux frais du Trésor public, la plus grande somme de transports possible.

» Mais si l'on ne voulut point priver la Compagnie d'aider au développement du trafic des stations concédées, la section centrale, d'accord avec les demandeurs en concession et le Gouvernement, proposa d'introduire dans la convention à faire, en exécution de la loi, une clause interdisant formellement, aussi bien à l'État qu'à la Compagnie, de fractionner ou détourner des transports dans le but, soit, d'une part, de réduire la longueur du parcours, dans lequel la Société est intéressée, soit, d'autre part, d'arrêter, à une station concédée, un transport en destination réelle d'une autre station de l'État.

» C'est par suite de l'adoption de cette disposition par la Législature, que l'article 13 de la convention du 1^{er} mai 1852 est conçu comme suit (Voir plus haut le texte dudit art. 13, page 13).

» Comme on le voit, l'art. 13 définit, d'une manière claire et précise, les actes qui sont interdits aux deux parties contractantes, et il serait superflu de s'attacher à démontrer que les remises, qui font l'objet de la première note, ne tombent pas sous l'application de cet article ; qu'elles constituent, au contraire, une mesure légale et utile, l'exercice d'un droit incontestable ; aucun doute ne saurait exister à cet égard.

» Le même objet a été traité dans une première note, au point de vue exclusivement matériel, et il a été établi que, sous ce rapport aussi, les remises dont il s'agit sont à l'abri de toute critique. »

Suivant ces notes, les remises faites par la Société auraient fait obtenir, en neuf mois environ, au chemin de fer de l'État, un trafic qui aurait procuré au Trésor 15,900 francs, et elles lui seraient avantageuses ainsi qu'au commerce. On ne peut certes contester que la Société anonyme ne retire profit de ce trafic.

Nous n'avons pas à rechercher s'il en est de même pour l'État.

Il faudrait établir que les 15,900 francs constituent réellement un bénéfice, une augmentation de recette pour notre chemin de fer. Mais, d'un côté, l'État n'a pas perçu les péages qu'auraient acquittés les marchandises dont il s'agit, arrivant à Alost par les voies navigables, et, de l'autre, il a dû en effectuer le transport avec son personnel et avec son matériel.

Et puis, si la réduction du tarif n'a d'autre effet que de faire descendre le prix des transports sur le chemin de fer à celui du fret, il est difficile de com-

prendre de quelle manière les commerçants, et par suite les consommateurs, sont grandement favorisés.

Ce qui se conçoit plus facilement, c'est que, si peut-être le quart des recettes attribué à l'État est insuffisant pour couvrir les frais de transport et d'entretien du railway concédé, le trafic factice, amené par les réductions du tarif, fait essuyer des pertes au Trésor; c'est que ce trafic peut détruire l'équilibre établi par le contrat entre les charges et les avantages stipulés respectivement par chacune des parties; c'est, enfin, qu'il peut jeter, comme nous l'avons déjà dit, le trouble dans les rapports établis depuis longtemps entre les différents centres d'activité industrielle ou commerciale.

En tout cas, ce n'est pas à la Société qu'il appartient de juger si telle mesure qu'elle prend est utile ou avantageuse à l'État; son action est subordonnée, surtout pour les questions de tarif, dans lesquelles elle ne peut même intervenir. Et pourquoi, si les réductions, les primes sont choses si profitables au commerce, au Gouvernement, n'a-t-elle pas sollicité de celui-ci une modification au tarif, comme le contrat lui en faisait un devoir?

La Société, paraissant reculer devant les conséquences de son système, déclare, en terminant la première note, que la remise n'est accordée aux marchandises *que pour les directions où la concurrence par eau existe, pour autant qu'elles soient originaires ou en destination réelle de la station d'Alost*; elle ajoute qu'il est interdit de les réexpédier de cette station *par le chemin de fer*. Mais, si la Compagnie use d'un droit, qui a le pouvoir de le restreindre *aux directions où la concurrence par eau existe*? Et même dans ces limites, que devient *la loi* qui fixe les tarifs et *la convention* qui remet au Gouvernement *seul* le soin de les appliquer? Il faut, en outre, pour jouir de la remise, que les marchandises *soient originaires ou en destination réelle de la station d'Alost*. Envers qui la Compagnie a-t-elle pris ces engagements et qui l'oblige à les tenir? Les produits qui n'arriveraient à Alost par chemin de fer, au préjudice des voies fluviales, que grâce seulement à des réductions de tarif et qui seraient ensuite embarqués à Alost pour le Bas-Escaut, sont-ils des produits *originaires* ou en *destination réelle* de la station d'Alost? Qui ne voit que l'on substitue une activité artificielle au mouvement normal et régulier qui doit résulter de la population, des besoins, de l'état du commerce et de l'industrie de cette contrée? La Compagnie veut bien donner l'assurance qu'il est interdit de réexpédier *par le chemin de fer*, des marchandises que l'on a fait arriver à Alost à l'aide de réductions de tarif. Par qui cela *est-il interdit*? Est-ce qu'elle revendiquerait aussi une part dans l'administration du chemin de fer et a-t-elle quelque moyen de faire respecter ses ordres en supposant que son intérêt ne lui ferme pas les yeux? Pourquoi sent-elle le besoin de proclamer que *cela est interdit*? N'est-ce pas parce qu'il est évident que le premier acte qu'elle se permet, conduit inévitablement à une seconde fraude? Comment la réexpédition pourra-t-elle être interdite? Est-ce que ceux qui auront acheté des charbons à plus bas prix par suite des réductions de tarif, renonceront à la faculté de les revendre, s'ils doivent être expédiés *par chemin de fer*? Un système que l'on est obligé de produire en de pareils termes, pourrait-il constituer l'exécution loyale de la convention?

La convention, comme nous l'avons vu, réprouve toute fraude, l'emploi de tout

moyen susceptible de causer préjudice à des intérêts puissants que le Gouvernement a voulu sauvegarder : il l'a dit dans la discussion, comme la section centrale dans son rapport.

Et cependant, pour que toute chance de tromperie disparaisse, il faut que la Compagnie donne, dans ses notes, au Gouvernement l'assurance que toute marchandise arrivée à Alost, d'une manière privilégiée, *n'en sera pas réexpédiée par le chemin de fer de Dendre-et-Waes*, sans doute parce que la Compagnie estime qu'elle n'échapperait pas alors à l'application non contestée de l'art. 13. Supposons, ce qui est inadmissible, qu'une telle assurance soit sérieuse et efficace.

La position que la Société fait au Gouvernement est donc telle que constamment il devra être sur ses gardes. A lui sera dévolue la mission bien difficile, bien délicate de suivre les marchandises qui seront ainsi transportées, depuis le lieu de leur origine jusqu'à celui de leur destination réelle, celle enfin de saisir cette fraude que la section centrale caractérisait si bien en la nommant *occulte, habile aux expédients, procédant par intermédiaire, empruntant des formes spécieuses, fraude aussi contraire à l'esprit de ce système que préjudiciable au revenu public*. Tel est-il le rôle qu'a voulu jouer le Gouvernement, en contractant avec MM. De Mot et consorts ? N'est-ce pas pour rendre impossible une telle situation qu'il s'est réservé de suivre jour par jour, à l'aide de l'agent comptable qu'il nomme, toutes les opérations de la Société ?

D'ailleurs, ne suffit-il pas de rapprocher les aveux contenus dans ces notes, des discussions qui ont eu lieu et des dispositions du contrat, pour faire justice de la tentative de la Compagnie ?

Les tarifs sont plus élevés que le prix du fret, dit la Compagnie, et c'est là ce qu'elle veut corriger ! Les transports seront perdus pour le chemin de la Dendre, si le prix du tarif n'est point réduit à celui du fret, ou si la société concessionnaire, POUR ATTEINDRE CE RÉSULTAT, c'est elle qui parle, *ne fait pas, en faveur de ces expéditions, un sacrifice sur la part qui lui appartient dans la recette*, en un mot, si elle ne réduit pas le tarif !

Mais le Gouvernement n'a-t-il pas refusé aux concessionnaires jusqu'à l'espérance d'obtenir un tarif réduit à 20 centimes par tonne et par lieue pour le transport des charbons ? Est-ce que le contrat n'interdit pas aux concessionnaires de s'immiscer dans les questions de tarif ? A L'ÉGARD DE L'ÉTAT, reprend la Société, *aucune modification n'est apportée au tarif !* Est-ce sérieux ? Le but n'est-il pas notamment de détourner, au profit de la Société, des péages de canaux et rivières que le Trésor perçoit ? *A l'égard de l'État !...* Mais quand il règle les tarifs, n'est-il point surtout préoccupé des intérêts industriels, des intérêts généraux et se peut-il qu'il reconnaisse comme licite la faculté de modifier les tarifs, non d'une manière uniforme et commune à tous, mais, bien plus, de telle sorte que les réductions puissent même ne profiter qu'à certains établissements privilégiés ? Le Compagnie pourrait donc, par exemple, réserver ses réductions de péages pour les charbonnages de la Société générale ? Et c'est dans ce but que l'État, par des motifs d'intérêt public, aura déclaré expressément dans les art. 5 et 7 du contrat, qu'il a SEUL le pouvoir de régler les tarifs !

Aussi, dans les notes, la Société ne mentionne pas même les art. 5 et 7. Ils n'existent pas pour elle. Elle n'invoque pour justifier sa prétention, que les motifs

les plus frivoles, et au besoin, des faits inexacts. Elle argumente de l'amendement présenté par un membre de la 1^{re} section à l'art. 7 de la convention et qui aurait défendu de faire des remises ou des réductions de tarif. Elle énonce *qu'il ne fut point adopté*, ce qui ferait supposer qu'il a été *rejeté*, ainsi qu'on le disait dans la discussion du 1^{er} mars dernier. On sait que cette assertion est erronée. La note ajoute que, quoique mentionné dans le rapport de la section centrale et *signalé à l'attention de celle-ci par des adversaires du projet de loi*, cet amendement ne fut point reproduit par son auteur. Nous avons vainement cherché la preuve qu'il ait été signalé à l'attention de la Chambre par les adversaires du projet de loi. On pourrait conclure de leur silence, que les adversaires même du projet considéraient l'amendement comme inutile. On ne comprendrait pas que, nécessaire, indispensable, selon les découvertes récentes de la Compagnie, proposé cependant, signalé à la perspicacité de tous, personne n'en eût dit un seul mot! Au surplus, s'il avait été admis, quel eût été son effet? D'empêcher les remises ou réductions de tarif. On ne s'en est pas occupé; est-il moins interdit à la Compagnie de s'immiscer dans les questions de tarif? La note va plus loin: elle attribue sous une forme hypothétique, à l'abstention de l'auteur de l'amendement, des raisons favorables à la prétention de la société. Il aura « lui-même reconnu, sans » doute, porte cette note, qu'il allait à l'encontre du but que l'on doit chercher à » atteindre, obtenir sur les chemins de fer concédés et exploités par l'État, aussi » bien que sur ceux construits aux frais du Trésor public, la plus grande somme » de transports possibles. »

Mais l'honorable M. Loos, auteur de l'amendement et membre de la section centrale, a parfaitement établi qu'il ne s'était déclaré satisfait et n'avait consenti à voter la loi que sur les affirmations réitérées et publiquement répétées, qu'il était interdit aux concessionnaires de faire la moindre restitution aux expéditeurs.

« J'avais l'honneur, disait-il dans la séance du 1^{er} mars dernier (Annales, » page 855), de faire partie de la section centrale qui a examiné ce projet de loi » relatif à la concession de Dendre et Waes, et je suis de ceux qui ont eu quelque » crainte de voir se produire les faits signalés aujourd'hui. J'ai fait beaucoup » d'objections; j'ai prévu qu'on emploierait toute espèce de moyens pour aug- » menter les recettes, souvent au détriment de l'État *et qu'ainsi ces recettes ne » proviendraient pas naturellement du commerce existant sur la ligne exploitée.* » Aux objections que j'ai faites en section centrale, on a répondu ce que l'hono- » rable M. Frère-Orban, alors Ministre des Finances, a finalement répondu à » l'honorable M. Malou; on m'a répondu: cela est impossible puisqu'il est interdit » aux concessionnaires de faire la moindre restitution aux expéditeurs, en d'au- » tres termes de payer la moindre prime.

» J'ai été bien aise, pour ma part, dans la discussion de la concession, de voir » l'honorable M. Malou élever les objections dont, aujourd'hui encore, il nous a » parlé. L'honorable M. Malou disait que, sans commettre aucune fraude, la » Compagnie parviendrait à faire arriver sur ses lignes, des transports qui n'y » étaient pas naturellement destinés. Mais qu'a répondu l'honorable M. Frère- » Orban, alors Ministre des Finances, et qui traduisait l'interprétation donnée à » cet acte par le Gouvernement?

» Il a dit qu'il considérerait comme une fraude, toute restitution, toute prime,

- » puisque *tout* ce que la Compagnie recevrait devrait être remis aux actionnaires.
- » M. MALOU. Il n'a pas dit cela.
- » M. FRÈRE-ORBAN. Je l'ai dit littéralement.
- » M. LOOS. C'est cette assurance donnée par le Gouvernement qui m'a déterminé à voter la loi ; si l'on avait dit que la Compagnie avait le droit d'accorder des restitutions. de distraire, dans ce but, une partie des recettes, certes, j'aurais voté contre la loi, car, pour moi, c'était ouvrir la porte à toute espèce de fraude. »

La note, affirmant, contre l'évidence et les déclarations les plus expresses du Gouvernement, que l'on ne voulut point priver la Compagnie d'aider au développement du trafic des stations concédées, par des restitutions ou des primes, essaye de rattacher l'amendement à l'art. 13. Mais on sait qu'il a été proposé à l'art. 7, par la raison fort simple que l'auteur ne pouvait voir, dans des remises, que des réductions de tarif. L'amendement était toutefois surabondant, puisque l'on interdisait à la Compagnie d'intervenir dans les questions de tarif, et l'art. 13 s'occupe principalement d'un cas spécial, qui avait surtout frappé l'attention lors de l'examen du contrat fait par les sections. Mais, de ce que l'on prohibe expressément le fractionnement ou le détournement des transports, induire de là que l'on a le pouvoir de changer les tarifs, au mépris des dispositions formelles du contrat, malgré des explications publiques, claires, précises, acceptées, c'est, assurément, l'argument le plus étrange que l'on puisse produire en faveur de la Compagnie.

VII

Vous n'avez pas perdu, Messieurs, le souvenir de la discussion qui a eu lieu sur cette affaire dans la séance du 1^{er} mars dernier.

A cette époque, certaine divergence d'opinions se manifesta entre le Ministre des Travaux Publics, qui était alors l'honorable M. Van Hoorebeeke, et l'honorable M. Frère-Orban.

D'accord avec son collègue sur tous les points, hormis un seul, le Ministre des Travaux Publics s'exprima en ces termes :

« Je sais que la Compagnie n'a aucune espèce d'action sur les tarifs, que le Gouvernement est maître des tarifs, que le Gouvernement doit apporter une surveillance extrême, une surveillance très-rigoureuse dans l'interprétation et l'exécution du contrat qui lie la Compagnie.

» Mais je dis que sur le second point, sur la question qui seule fait doute entre l'honorable M. Frère-Orban et moi, la question de savoir si la Compagnie concessionnaire, à l'égard des transports qui auraient pris le canal de Jemmapes à Alost, ne peut pas accorder des remises, je dis que quant à cette question le doute est légitime. »

Mais après un nouvel examen de la question, le Ministre des Travaux Publics ne tarda pas à partager l'opinion de l'honorable M. Frère-Orban, ce qu'il fit connaître à son collègue, M. le Ministre des Finances, par lettre du 14 mars 1855, ainsi conçue :

« MONSIEUR LE MINISTRE ,

« Des questions très-graves relatives à l'application des clauses de la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes ont été soulevées incidemment à la Chambre des Représentants.

» En répondant à l'interpellation qui me fut adressée, dans l'une des dernières séances, j'ai exprimé des doutes qui pouvaient selon moi exister sur l'interprétation à donner à certaines clauses de la concession.

» Depuis lors je me suis livré à un examen approfondi de cette affaire, et après mûre réflexion, je dois vous déclarer qu'il n'existe plus de doute dans mon esprit.

» J'ai maintenant acquis la conviction que le Gouvernement est en droit de repousser la prétention qu'aurait la Compagnie de pouvoir, à son gré, accorder dans certains cas, des remises sur le prix fixé par le tarif pour le transport des marchandises sur une partie quelconque du chemin de fer de Dendre-et-Waes.

» Toutefois, j'ai cru utile de soumettre l'affaire à l'avis de l'avocat de mon Département; mais dans les circonstances présentes, je n'ai pas voulu attendre cet avis et je n'ai pas voulu différer de vous faire connaître mon sentiment et le résultat de l'étude et de l'examen auxquels je me suis personnellement livré. »

Le même jour, 14 mars 1855, M. le président du comité d'exécution du chemin de fer de Dendre et Waes, adressa au Ministre des Travaux Publics, une lettre, rendue publique, par laquelle il lui fit connaître que peu de temps après l'ouverture de la section du chemin de fer d'Alost à Termonde, la Société avait fait des remises sur les trois quarts qui lui appartenaient. Ces remises, disait-il, avaient été accordées à la pleine connaissance du Ministre, et avec son approbation implicite, puisque, dès le mois de juillet 1854, la Société lui avait fait parvenir deux notes, l'une résumant les faits, l'autre expliquant les raisons de droit.

Mais on se souvient que, dès le mois de juin 1853, le Ministre des Finances manifesta des craintes relativement aux opérations de la Société de Dendre-et-Waes, opérations qui lui donnaient des appréhensions pour les intérêts du Trésor; qu'il les renouvela le 15 juillet 1854; et le 22 du même mois, à la suite d'investigations du Gouvernement, cette dernière essaya, au moyen de notes explicatives, de rassurer le Ministère et de mettre à couvert la responsabilité qu'il pouvait encourir.

Les remises se faisaient, chose digne d'être notée, sans annonce, sans avis préalable, sans publicité! Le Gouvernement ignorait donc que des réductions de tarif étaient consenties par la Société; s'il en a eu *pleine connaissance*, c'est lorsque les faits étaient accomplis; il n'a pas été éclairé spontanément par la Compagnie, mais, grâce aux recherches auxquelles il s'est livré, sur les indications du Département des Finances. Si le Ministre des Travaux Publics a ensuite gardé le silence, c'est à cause du doute qui existait dans son esprit sur un point des prétentions de la Compagnie, la Compagnie déclarant que *les remises n'étaient accordées que pour les directions où la concurrence par eau existe*. Ce doute, il l'a exprimé encore dans la séance du 1^{er} mars dernier. C'est ce que la Compagnie nomme, dans sa lettre du 14 mars, *une approbation implicite*. Mais le doute ou le silence d'un Ministre ne peut en rien modifier les droits de l'État. Il explique-

rait les réductions accordées après le 22 juillet 1854, si la Compagnie a continué à les faire, et seulement pour les directions où la concurrence par eau existe, sans toutefois les légitimer.

Le contrat soumet la Société à toutes les mesures administratives et même législatives que l'on croirait devoir prendre pour réprimer les infractions aux conventions. Il n'est pas nécessaire d'examiner maintenant quel est le véritable sens de cette disposition, car, par exploit du 31 mars 1855, la Société a fait assigner l'État devant le tribunal civil de Bruxelles aux fins d'entendre déclarer qu'elle est fondée à accorder, comme elle le fait, des remises sur les transports effectués par le Gouvernement sur la ligne concédée. Elle ne dit point si elle persiste à ne réclamer la faculté de faire des remises que pour les directions où la concurrence par eau existe. C'est ce que la discussion judiciaire éclaircira. Dans ces circonstances, il convient, en réservant tous les droits de l'État, d'attendre la décision du pouvoir judiciaire.

Votre commission est convaincue que les arrêts de la justice condamneront la prétention de la Compagnie. Elle ne nous paraît pas, en effet, pouvoir résister aux considérations que nous avons eu l'honneur de vous présenter.

Les voies publiques ne sont établies que dans un intérêt général ; elles font partie du domaine de l'État. On n'y peut percevoir de péages qu'en vertu d'une loi. Jamais le pouvoir n'abandonne à des particuliers le droit de fixer arbitrairement les tarifs. Il est, en quelque sorte, de l'essence des contrats de concession, que les tarifs ne peuvent être changés qu'avec l'approbation du Gouvernement. En l'absence de toute réserve à cet égard, et par la nature même de la convention faite avec la Société de Dendre-et-Waes, qui a pour objet d'ajouter certaines lignes au réseau national, pour être exploitées absolument et identiquement de la même manière que les lignes principales, il faudrait encore décider que des réductions de tarifs ne peuvent être consenties par les concessionnaires. Ils pourraient en faire un objet de faveur ; ils changeraient à leur gré l'état des relations industrielles et commerciales ; ils nuiraient au Trésor public : tout autant d'intérêts qui n'ont pas été remis dans leurs mains et dont ils ne peuvent se constituer juges. A plus forte raison, faut-il repousser leur système, puisque le contrat a parlé.

Dans les prévisions des parties contractantes, le tarif des lignes concédées était naturellement limité par la population, les besoins, l'activité industrielle et commerciale de la contrée que ces lignes traversaient. Le Gouvernement l'a dit dans l'exposé des motifs du projet de loi ; la section centrale l'a reconnu ; on l'a de nouveau proclamé dans la discussion publique ; le prospectus pour l'émission des actions de la Compagnie a pris les mêmes éléments pour base du calcul des bénéfices ; on a donc eu en vue un trafic naturel, et non un trafic artificiel qui n'est pas compatible avec l'exécution loyale de la convention.

Les concessionnaires savaient que le prix du fret sur les voies navigables concurrentes était, en certaine mesure, un obstacle au transport régulier et constant des matières pondéreuses par le chemin de fer de la Dendre. Ils ont offert de renoncer à certains avantages, qu'ils proposaient de stipuler en leur faveur, si le Gouvernement consentait à réduire le tarif pour le transport des houilles. Leur proposition a été repoussée. Il n'y a donc aucune équivoque sur la pensée commune qui a présidé à la rédaction de la convention.

Ils n'ignoraient point que les voies navigables, qui procurent des recettes au Trésor, pouvaient même être améliorées ; car si le Gouvernement avait annoncé l'intention de ne point allouer la garantie d'un *minimum* d'intérêt pour l'exécution du canal de Jemmapes à Alost, il est certain qu'il n'avait pas pris l'engagement de ne point exécuter un pareil travail ou tout autre travail analogue, ainsi que le constate la réponse faite, à ce sujet, à une interpellation expresse de l'honorable M. Rousselle, dans la discussion même de la loi de concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes. Les concessionnaires ont donc accepté les conséquences d'une position qui leur était parfaitement connue ; ils ont su que l'État entendait se réserver, autant que possible, le produit du péage des canaux et rivières ; ils ne peuvent changer leur condition au préjudice de l'État.

Ils ont admis les explications solennellement et publiquement données par le Gouvernement qui caractérisait énergiquement l'ensemble des dispositions du contrat, en déclarant que *tout* le produit perçu de l'État devait être distribué aux actionnaires ; que tout prélèvement sur la recette pour allouer des remises, constituait une fraude. Et c'est pour assurer la fidèle exécution des engagements contractés, que le Gouvernement, par une mesure tout à fait exceptionnelle et qui sans cela eût été sans but et sans utilité, s'était attribué le droit de nommer l'agent comptable de la Compagnie.

Votre commission pense que, dans l'état actuel du litige, il suffit de renvoyer son rapport au Gouvernement en l'invitant à veiller à la défense des intérêts de l'État.

Ces conclusions ont été adoptées à l'unanimité, sauf MM. Malou et Veydt, qui ont fait connaître, en ces termes, les motifs de leur abstention :

« MM. Malou et Veydt se sont abstenus de prendre part à la discussion du rapport, parce qu'ils sont administrateurs de la Société anonyme du chemin de fer de Dendre-et-Waes et directeurs de la Société Générale, qui reçoit le produit de l'exploitation partielle des lignes concédées, jusqu'à leur entier achèvement.

» Ils se bornent à affirmer, en persistant dans l'opinion qu'ils ont précédemment exprimée, que lorsqu'il eût probablement suffi, au premier éveil, en juillet 1854, d'une réponse verbale à une demande verbale, il a été fourni des explications écrites, comprenant les détails et les chiffres des remises. On ne peut mettre en doute que ces explications, qui ont été données pour faire connaître la vérité et non pour *essayer de rassurer le Ministère* (page 29 du rapport), ont paru suffisantes alors et qu'elles ont été considérées comme telles, pendant huit mois. C'est là ce que la Compagnie a nommé *une approbation implicite* et ce qui a fait sa pleine sécurité qu'elle était en droit d'accorder des remises sur sa part des recettes, sans contrevenir à l'acte de concession, dont il lui a été fait apport, puisque les deux parties signataires de cet acte lui donnaient la même interprétation, la même portée.

» L'opinion de M. le Ministre des Travaux Publics était encore la même, lorsqu'il répondit, à la séance de la Chambre des Représentants du 27 février 1855, à une interpellation de l'honorable M. Vermeire, que *la Compagnie peut être dans son droit en faisant ces remises*. Ce n'est qu'après la discussion contradictoire du 1^{er} mars et après un nouvel examen approfondi de cette affaire, comme

» M. le Ministre l'écrit, dans sa lettre du 14 du même mois, à son collègue des
» Finances, qu'il a acquis une autre conviction.

» Il est bon, il est juste, sans nul doute, que toutes les raisons, qui militent en
» faveur de la manière de voir actuelle du Gouvernement, soient présentées avec
» le plus grand soin et sans se préoccuper des arguments en faveur de l'opinion
» contraire; mais ce but peut être atteint, en laissant entièrement intacte la ques-
» tion de bonne foi et de loyauté pour les deux parties en cause. »

Le Rapporteur,
MOREAU.

Le Président,
B^{on} OSY.

