

(1)

(N° 143.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1857-1858.

Cession et abandon, au profit de l'État, de tous les droits compétents à la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. FAIGNART.

MESSIEURS,

Dans votre séance du 8 février 1858, M. le Ministre des Travaux Publics a soumis à l'approbation de la Chambre une convention, en date du 16-17 février 1857, portant cession et abandon, au profit de l'État, de tous les droits compétents à la Société des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, sur la deuxième de ces lignes.

Le projet de loi contenant ratification de cette convention avait déjà été introduit par le précédent cabinet, dans le courant de la dernière session législative, et vous connaissez, Messieurs, les circonstances qui ont amené l'acte pour lequel votre homologation est sollicitée. Ces circonstances, nous les rappellerons cependant en quelques mots :

Usant d'une faculté insérée dans ses Statuts, le 29 octobre 1854, la Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage a cédé à bail, dans les premiers mois de 1855, à la Compagnie française du Nord, la ligne de Namur à Liège.

Le 30 août 1856, la même Société traita, également avec la Compagnie du Nord, de la cession à bail de la ligne de Mons à Manage.

Mais le Gouvernement, qui avait approuvé la cession de la ligne de Namur à

(1) Projet de loi, n° 77.

(2) La section centrale, présidée par M. Orts, était composée de MM. HENRI DUMORTIER, CHARLES LEBEAU, ANSIAU, FAIGNART, COPPIETERS 'T WALLANT et PIRMEZ.

Liège, refusa d'approuver la cession de la ligne de Mons à Manage, et conclut lui-même, avec la Société concessionnaire des voies ferrées de Namur à Liège et de Mons à Manage, une convention par laquelle cette Société fait abandon à l'État Belge de sa concession et lui cède l'ensemble de son matériel, pour ce qui concerne la ligne de Mons à Manage, moyennant une annuité de 672,330 francs, payable pendant la durée du temps que la concession avait encore à courir, soit pendant quatre vingt quatre ans.

C'est pour cet arrangement, Messieurs, que l'assentiment de la Chambre est demandé par M. le Ministre des Travaux Publics, et c'est sur le projet de loi approuvant la convention que nous avons l'honneur de vous faire rapport.

Examen en sections.

Toutes les observations présentées par les sections ayant été reproduites dans la discussion qui a eu lieu en section centrale, nous aurons l'occasion de les exposer plus loin. Nous pouvons donc nous borner à donner ici la répartition des votes émis.

La première section adopte le projet de loi, par *quatre voix et trois abstentions*.

La deuxième adopte par *quatre voix contre une ; deux membres s'abstiennent*.

La troisième section adopte par *trois voix et deux abstentions*.

Dans la quatrième, *trois membres* votent pour l'adoption, et *un membre* vote contre.

Dans la cinquième, *deux membres* votent pour, *un membre* vote contre, et *deux membres* s'abstiennent.

Enfin dans la sixième, *deux membres* votent le rejet, *un membre* vote l'adoption et *un membre* s'abstient.

En résumé, sur *trente-deux* membres qui ont pris part aux votes des sections, *dix-sept* se sont montrés favorables au projet de loi, *cinq* seulement ont voté contre l'adoption et les *dix* autres se sont abstenus.

Examen en section centrale.

Dans l'affaire qui était soumise à ses délibérations, la section centrale a pensé qu'il y avait, avant tout, trois points essentiels à considérer :

1° Le refus fait par le Gouvernement de consentir à ce que le chemin de fer de Mons à Manage passât aux mains de la Compagnie du Nord ;

2° La convenance et l'utilité qu'il y a, pour l'État, de reprendre lui-même cette ligne ;

3° Le prix stipulé dans la convention provisoire par laquelle le Gouvernement a repris la concession.

Dans les sections, et plus tard, dans la section centrale, on a été unanime à reconnaître que le Gouvernement a bien fait de refuser son assentiment à la reprise de la ligne par la Compagnie du Nord ; on a reconnu que ce refus était nécessaire et commandé par l'intérêt public. Sur ce premier point, la décision du Gouvernement n'a donné lieu à aucune observation.

Mais il n'en a pas été de même quant à la question de savoir s'il y a réellement convenance et utilité pour l'État, de reprendre lui-même l'exploitation de la ligne de Mons à Manage.

Il est hors de doute, pour tout le monde, qu'en s'opposant à ce que la cession consentie en faveur de la Compagnie du Nord sortit ses effets, le Gouvernement a simplement fait usage d'un droit incontesté et incontestable. M. le Ministre des Travaux Publics en fait lui-même la remarque dans l'Exposé des motifs qui accompagne le projet de loi.

Toutefois, les membres de la minorité ont prétendu que, même en usant si rigoureusement de son droit, le Gouvernement ne se mettait nullement dans la nécessité d'adoucir les effets de sa décision, par quelque moyen que ce fût.

D'après ces honorables membres, il n'existait aucune espèce d'engagement qui pût être invoqué par les actionnaires du chemin de fer de Mons à Manage, contre le Gouvernement belge. Celui-ci, conservait sa pleine et entière liberté; il ne souscrivait même pas implicitement à une *obligation morale* qu'on pût baser sur des considérations d'équité ou de loyauté.

Cette opinion a été combattue par la majorité de la section centrale, en ce sens du moins, que cette majorité, sans prétendre que l'État était tenu en *droit strict* de reprendre lui-même le chemin, a cru que le Gouvernement avait contracté une véritable *obligation morale* dont il ne peut s'affranchir que sous peine des reproches les plus sérieux et les plus graves. Ne pas admettre l'existence de cette *obligation morale*, c'est considérer le Gouvernement comme pouvant s'opposer à ce que les actionnaires du chemin de fer de Mons à Manage disposent librement et entièrement de leur propriété; c'est les forcer à continuer l'exploitation du chemin de fer, contre leur gré et aux dépens de leurs intérêts; c'est vouloir déroger à toutes les traditions de loyauté dont le Gouvernement belge s'est, de tout temps, montré si jaloux.

D'un autre côté, dans quelles circonstances la disposition qui confère le droit de *veto* au Gouvernement, a-t-elle été insérée dans les statuts de la Société anonyme des chemins de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage? Cette disposition n'existait pas dans les statuts primitifs de la Société; elle y a été introduite, au mois d'octobre 1854, en vue de la cession déjà négociée du chemin de fer de Namur à Liège. Il est donc évident que cette disposition n'avait nullement pour but d'entraver ou d'empêcher la cession de l'exploitation d'aucune des deux lignes concédées; elle était uniquement destinée à faciliter cette cession ou, du moins, à prévenir toute opposition de la part du Gouvernement. Ainsi que l'Exposé des motifs le fait observer avec raison, le droit de *veto* avait exclusivement en vue d'empêcher une cession anormale, frauduleuse ou dépourvue de garanties suffisantes, de bonne, loyale et complète exécution des engagements souscrits par les concessionnaires.

Or, à ce point de vue, la Compagnie du Nord ne satisfait-elle point aux exigences les plus difficiles? Oui, sans aucun doute.

C'est donc simplement dans un intérêt public, dans un intérêt national, dans l'intérêt du chemin de fer belge, que ce *veto* a été prononcé. Comment, dès lors, pourrait-on soutenir que ce *veto* n'impose pas même une *obligation morale* au Gouvernement?

Voilà pour ce qui touche à la question de *convenance* de la reprise, par l'État, du chemin de fer de Mons à Manage ; à ce point de vue, la majorité de la section centrale a donc déclaré partager la manière de voir du Gouvernement. Reste la question d'*utilité*.

D'honorables membres de la minorité ont exprimé l'opinion que l'exploitation de l'État est déjà trop considérable, qu'il convient plutôt de la restreindre que de l'étendre ; que l'opération pourrait être fructueuse si elle se faisait par une compagnie, mais que le Gouvernement, inhabile à exploiter utilement, ne saura pas tirer profit de l'objet du marché.

A cela, les membres de la majorité ont répondu que l'observation présentée est ici tout à fait hors de propos ; qu'il ne s'agit pas de discourir sur le point de savoir si l'État fait chose bonne ou nuisible aux finances publiques et aux intérêts généraux du pays, en exploitant lui-même le réseau de nos chemins de fer. Cette question pourrait donner lieu à un fort long débat et à une controverse qui serait, dans l'espèce, un véritable hors-d'œuvre.

Il faut purement et simplement prendre les choses telles qu'elles se trouvent établies et examiner si, dans l'état actuel, l'utilité de la reprise du chemin de fer de Mons à Manage est contestable.

La question étant posée dans ces termes, la majorité de la section centrale l'a résolue dans un sens favorable au projet de loi.

Il est constaté, en effet, que l'extension *utile* du réseau de nos voies ferrées ne peut qu'exercer une heureuse influence sur les produits de ce fécond instrument de richesse publique.

Or, on ne peut nier que la ligne de Mons à Manage ne soit dans d'excellentes conditions ; au point de vue de la recette que le Gouvernement pourra en tirer. Cette ligne est enclavée dans celles de l'État ; elle a des transports très-abondants ; elle touche, d'une part, à une voie de navigation sur laquelle nos finances publiques sont intéressées à conserver le mouvement des transports, le canal de Mons à Coudé ; elle sert de trait d'union entre la France et la Belgique, pour une forte partie de nos relations internationales ; elle relie le bassin houillier du Centre à l'intérieur du pays et notamment à Bruxelles.

D'ailleurs, dans un ordre d'idées beaucoup plus élevé, ce n'est plus l'utilité, mais la nécessité du rachat qui apparaît comme une chose péremptoirement démontrée. Nous aurons l'occasion de nous en expliquer dans la suite du présent rapport.

Mais, ont ajouté les membres de la minorité, l'opération est très-mauvaise au point de vue financier ; et le prix qui doit être payé par le Gouvernement est trop élevé.

La majorité n'a point partagé cette opinion un peu vague et qui n'a été appuyée d'aucuns chiffres. Le chemin de fer de Mons à Manage a d'abord une valeur intrinsèque qui est représentée par le montant des capitaux qui ont été employés à sa construction ; il a, en second lieu, une valeur considérable comme moyen de produits pour les caisses du Trésor ; les recettes qu'il a faites dans le passé, et qui n'ont pas cessé de suivre une progression constante très-marquée, ne permettent pas de doute à cet égard ; enfin (la majorité insiste particulièrement sur ce point, parce qu'il a été presque toujours perdu de vue dans l'examen de cette affaire), le

chemin de fer de Mons à Manage a une grande importance comme affluent au chemin de fer de l'État.

Le prix payé semble en rapport avec la triple valeur qui vient d'être indiquée.

On reconnaît généralement que les affaires de la Compagnie française du Nord sont gérées avec beaucoup de discernement, avec une entente parfaite des intérêts des actionnaires. Mais, la Compagnie du Nord avait racheté le chemin de fer de Mons à Manage à un prix supérieur à celui que l'État belge a consenti à payer. On doit croire que la Compagnie du Nord n'a pas voulu faire un cadeau aux actionnaires de la ligne de Mons à Manage, qu'elle n'avait pas acheté cette ligne sans en avoir examiné et reconnu la valeur réelle, et que le prix débattu entre elle et la société cédante était raisonnable.

Ce prix formait ainsi un précédent dont on était bien forcé de tenir compte, d'autant plus, que mis en regard du produit brut et du produit net de la voie, il n'avait assurément rien d'exagéré.

Or, le prix auquel le Gouvernement belge a repris la concession est *moindre* que celui qui avait été consenti par la Compagnie du Nord. Il paraît donc que l'on n'est pas fondé à soutenir qu'il est trop élevé, et que le Gouvernement n'aurait pas dû l'accorder.

Mais, suivant la minorité, le chemin de fer de Mons à Manage n'a plus aujourd'hui, et surtout n'aura plus, dans l'avenir, la valeur qu'il a eue jusqu'à présent pour la société qui l'a construit.

Le Gouvernement espère, par le rachat, conserver les transports qu'il effectue sur le canal de Mons à Condé ; la possession du chemin de fer de Mons à Manage n'empêchera nullement ces transports de prendre dorénavant la voie de Mons à Hautmont, qui leur ouvre un nouveau débouché vers la France, du côté de Mons, ou la voie de la Louvière à Erquennes, qui aboutit au chemin de fer de Paris à Bruxelles, par Saint-Quentin.

Le Gouvernement compte, en second lieu, devenir ou rester maître, au moyen de la ligne rachetée, des expéditions internationales échangées entre la Belgique et la France ; mais c'est oublier l'existence déjà réalisée en partie, des deux lignes qui viennent d'être indiquées, celle de Mons à Hautmont et celle de la Louvière à Erquennes.

En troisième lieu, le Gouvernement avait pour but de conserver la grande partie des transports du bassin du Centre vers Bruxelles, et notamment de lutter avantageusement contre la concurrence que lui font actuellement les lignes combinées de Manage à Wavre et du Luxembourg, concurrence qui se renforcera encore dans un avenir prochain, du raccourcissement de distance qui doit résulter de la construction d'un chemin de fer de Nivelles à Groenendael ; mais le Gouvernement, dans ces calculs, ne porte pas ses vues sur une concurrence bien plus redoutable, pour la ligne de Mons à Manage, que celle qui vient d'être rappelée : il oublie que le prolongement, jusqu'aux Écaussines, du chemin de fer d'Erquennes à la Louvière, met le Centre bien plus près de la Capitale que la combinaison de Manage à Bruxelles par Ottignies.

Il résulte de ces considérations, disent en terminant les membres de la minorité, non-seulement que le prix de cession accepté par le Gouvernement est trop élevé, mais que le rachat lui-même n'a plus de raison d'être, la ligne de Mons à

Manage ayant perdu toute l'importance qu'elle présentait avant que les circonstances indiquées vissent modifier la situation.

Les membres de la majorité ont pensé qu'en raisonnant de la sorte, on laisse complètement de côté le point le plus important, le point essentiel de la négociation. Nous ne voulons pas parler de l'intérêt général qui domine cette affaire ; nous nous maintenons exclusivement sur le terrain financier, si toutefois cette expression peut être employée.

Eh bien, sous ce rapport, la minorité ne semble faire aucun cas de la ligne de Mons à Manage comme *affluent* au chemin de fer de l'État ; et, nous le répétons, c'est cependant là le point essentiel de la négociation.

On sait que la ligne rachetée procure au chemin de fer national des transports pour une recette de plus *d'un million*, c'est-à-dire, pour une somme presque égale au montant de la recette brute faite par la compagnie concessionnaire, du chef de toutes les expéditions de sa ligne, tant dans son développement intérieur que par transit ou par service mixte.

Or, il est évident que cette source importante de revenu se tarira pour le chemin de fer de l'État, si le Gouvernement ne devient pas, en quelque sorte, maître de la situation, par la possession et l'exploitation de la ligne de Mons à Manage. Tout récemment encore, on a argumenté dans une de vos séances publiques, de la concurrence ruineuse que les lignes de Manage à Wavre, de Charleroi à Louvain et du Luxembourg, font au réseau de l'État, pour les transports de charbons vers Bruxelles. Cette concurrence, qui n'est pour ainsi dire qu'à son début, prendra de bien plus grandes proportions si l'on ne se met en mesure d'en arrêter les progrès ; il y a un moyen d'arriver, au moins en partie, à ce but, c'est d'interposer l'exploitation de l'État entre le producteur du Centre et le consommateur de Bruxelles.

D'un autre côté, on fait si complaisamment état du préjudice que les raccordements de Mons à Hautmont et d'Erquelines aux Écaussines, doivent causer à la ligne de Mons à Manage ; mais, pour être juste et logique, l'on doit, par contre, ne pas laisser de côté l'accroissement de produit que ces embranchements doivent nécessairement procurer à la ligne précitée, aussi bien comme débouchés que comme affluents.

Ainsi, il est à votre connaissance, Messieurs, que plusieurs établissements très-importants, sont en voie de construction dans les environs de Hautmont ; ces usines, comme celles déjà en activité, s'approvisionneront vraisemblablement d'une grande partie de leur combustible dans le bassin du Centre et deviendront une nouvelle source de recettes pour le chemin de fer de Mons à Manage. Il ne faut pas perdre de vue, en effet, que les expéditions du Centre, en destination du marché français, doivent toutes forcément emprunter la ligne de Mons à Manage, si elles s'opèrent par la voie de Mons à Hautmont, et presque toutes, si elles s'effectuent par la ligne d'Erquelines, deux ou trois charbonnages seulement se trouvant raccordés à cette dernière ligne.

Après cela, si l'État ne peut pas échapper à certaine diminution de transports, et par conséquent à la perte d'une fraction de ses produits, est-ce un motif pour lui d'abandonner tout à fait le terrain ? Ne doit-il pas, au contraire, s'y maintenir par tous les moyens possibles, afin d'éviter la déviation complète des expéditions dont une partie semble devoir lui manquer à l'avenir ?

L'ouverture des raccordements prémentionnés ne rend donc pas la position mauvaise; elle l'améliorera probablement, la compensation à provenir de l'accroissement des transports, ainsi qu'il vient d'être expliqué, devant, selon toute vraisemblance, compenser et au-delà, le préjudice sur lequel l'attention de la minorité s'est arrêtée. Ce qui le prouve, c'est que les recettes des trois premiers mois de cette année, comparées à celles du premier trimestre de l'année dernière, alors que les deux lignes d'Erquelines et d'Haumont n'étaient pas encore livrées à la circulation, présentent l'augmentation considérable de fr. 53,021-06.

Pour ce qui touche spécialement le raccordement de la Louvière aux Écaussines, il est à noter que la concession de ce prolongement du chemin de fer d'Erquelines à la Louvière, avait déjà été octroyée dès avant le projet de cession convenu entre la Compagnie du Nord et la Société concessionnaire de Mons à Manage; ce qui n'avait pas empêché la Compagnie du Nord de considérer la ligne de Mons à Manage comme ayant encore une valeur supérieure au prix pour lequel le Gouvernement a traité.

Il est à remarquer également que l'État pourra parfaitement, par ses tarifs, par les moyens légaux et réguliers dont il dispose, attirer sur sa ligne de la Louvière aux Écaussines par Manage, les transports que l'on craint de voir passer exclusivement sur la voie directe de la Louvière aux Écaussines.

On ne peut pas se dissimuler que cette voie directe a l'avantage sur celle du Gouvernement, mais on doit aussi reconnaître que toute lutte n'est pas impossible pour celui-ci, surtout en ce qui concerne les transports des matières pondéreuses, qui composent la grande partie des expéditions dont il peut être ici question. Nous croyons qu'il sera d'autant plus facile à l'État de conserver la majeure partie des transports vers Manage, que deux ou trois sociétés charbonnières, ainsi que nous l'avons rappelé plus haut, sont seules directement rattachées à la ligne des Écaussines à Erquelines. Dans la plupart des cas, les autres sociétés non raccordées auront intérêt à ne pas quitter la ligne de Mons à Manage sur laquelle elles embarquent leurs produits. Fallût-il d'ailleurs, pour arriver à ce résultat, consentir à quelques modifications de tarif, l'État y gagnerait encore le maintien du trafic entre les stations de Manage et des Écaussines. Cette considération nous paraît d'une importance extrême en présence des quantités considérables de houille transportées de Manage vers les Écaussines. Année moyenne, elles s'élèvent à 160,000 tonnes. Si l'État laissait échapper ces transports, il en résulterait, à raison de fr. 0-60 par tonne, une réduction dans les recettes de son chemin de fer, de fr. 96,000 annuellement.

En troisième lieu, il importe d'observer que la reprise du chemin de fer de Mons à Manage, doit mettre nécessairement le Gouvernement à même de réaliser de très-notables économies sur les transports importants qui s'effectuent actuellement de l'embranchement de Charleroi et Namur vers la ligne de Braine à Mons, et notamment vers celle de Mons à Quiévrain. En effet, ces transports font actuellement un détour considérable par Braine et par Soignies, sans que l'État perçoive la taxe correspondant à la longueur du détour, le système de tarification reposant sur la base des distances légales.

Les honorables membres de la minorité qui pensent que le prix payé par le Gouvernement pour le rachat dont il s'agit, est trop élevé, ne peuvent pas, sem-

ble-t-il, contester la valeur propre du chemin de fer de Mons à Manage, pas plus que sa valeur comme affluent au railway de l'État. Ce chemin de fer a produit, en 1857, une recette nette de 719,000 francs, bien que son exploitation isolée soit relativement très-onéreuse ; et il est hors de doute que le développement progressif de la riche industrie du Centre doit exercer, dans de larges proportions, une influence directe et fructueuse sur les produits de la ligne.

L'exploitation étant remise aux mains de l'État, des économies de dépenses, possibles et naturelles, sont à prévoir ; elles élèveront encore le chiffre de la recette nette.

Ainsi, pour ne citer que quelques chiffres des plus saillants, nous ferons remarquer :

1° Que la suppression d'une partie notable du personnel attaché à la Compagnie concessionnaire amènera une réduction de dépense d'au moins fr.	20,000
2° Que la suppression des ateliers de grosses réparations, pour les locomotives et pour le matériel roulant, aura pour conséquence une diminution de dépense que nous évaluons à fr.	10,000
3° Que trois machines pourront être supprimées pour ce qui touche spécialement au service de la ligne et que les frais de locomotion seront, par suite, inférieurs de fr.	89,000
aux frais actuels de la Société.	
Or, ces trois postes réunis donnent un total de fr.	119,000

On s'est plaint de ce que les actionnaires du chemin de fer de Mons à Manage faisaient une trop bonne affaire. D'abord la chose est au moins contestable ; mais la question n'est pas là. Quel mal y aurait-il à ce que les actionnaires fissent une spéculation heureuse, si l'État, de son côté, fait aussi une opération lucrative ?

La valeur de toute chose est relative : à un prix déterminé, l'un peut avoir intérêt à vendre, et l'autre à acheter ; et tous deux peuvent, par le même marché, répondre à une nécessité ou atteindre un avantage.

Se maintenant au point de vue de la valeur du chemin de Mons à Manage, la section centrale a demandé, le 3 mars, au Gouvernement les renseignements suivants :

- 1° Une évaluation de la voie et du matériel cédé à l'État ;
- 2° Un budget approximatif des dépenses et des recettes à faire par l'État ;
- 3° Le détail des dépenses faites en 1857, par la Société concessionnaire.

M. le Ministre des Travaux publics s'est empressé de transmettre, sous la date du 6 mars, les réponses qu'il avait à faire à ces questions.

Ces réponses sont imprimées à la suite du présent rapport ; elles dispensent la section centrale d'entrer ici dans tous les développements que l'exposé des observations échangées au sujet de la valeur du chemin aurait rendus nécessaires.

Ces réponses ont donné lieu à un nouveau débat à la suite duquel la section centrale, ne se croyant pas suffisamment éclairée, a fait savoir au Gouvernement « qu'elle persistait à réclamer une évaluation, une expertise de la valeur actuelle

» du chemin, ainsi que de sa valeur d'avenir, c'est-à-dire du produit et des charges probables de l'exploitation. »

Comme suite à cette nouvelle demande, nous avons reçu la dépêche ministérielle du 16 mars, qui se trouve également ci-annexée.

Nous croyons pouvoir nous abstenir d'analyser cette dépêche dont vous pourrez, Messieurs, prendre connaissance; nous appellerons seulement votre attention sur le passage dans lequel M. le Ministre des Travaux Publics s'exprime en ces termes :

« A se tenir exclusivement au point de vue de la recette en numéraire, le Gouvernement est, sans contredit, bien modéré dans ses évaluations, en se basant sur une minime augmentation de 20,000 francs dans le produit propre de la ligne de Mons à Manage, pour 1858; et cependant un accroissement de 5,000 à 7,000 francs suffirait pour que l'opération laissât le trésor public tout-à-fait indemne, abstraction faite du produit de la ligne considérée comme affluent.

» En effet, voici quelle serait alors la balance de l'espèce de budget que réclame la section centrale :

» Recettes.	fr. 1,150,000
» Dépenses	465,000
» Recettes nettes.	fr. 685,000
» Annuité à servir à la compagnie.	672,000
« Boni définitif entrant dans les caisses du trésor	fr. 15,000

» sans compter l'accroissement de l'importance de la ligne comme affluent, ou tout au moins, sa conservation dans les limites actuelles de son produit. »

Au sujet des frais d'exploitation, on s'est demandé comment il se fait que la Compagnie concessionnaire n'ait dépensé que 36.37 p. % de la recette brute, en 1857?

Il a paru que cette question importait peu, dans l'état actuel des choses, puisqu'il s'agit bien plus de savoir ce que l'État dépensera dans l'avenir que de savoir ce que la Société a dépensé dans le passé. Au surplus, on ne peut que se féliciter de ce que les dépenses de 1857 aient été restreintes dans des limites si étroites, puisque l'exploitation se fait pour le compte de l'État depuis le 1^{er} janvier 1857, aux termes de l'art. 5 de la convention provisoire du 16-17 février 1857.

D'ailleurs, les causes de la diminution de dépense constatée en 1857 relativement à 1856, sont expliquées dans les réponses ci-jointes de M. le Ministre des Travaux Publics, réponses qui font connaître les motifs pour lesquels la Compagnie n'a pas fait, l'année dernière, toutes les grosses réparations que son matériel pouvait exiger, ni tous les remplacements de rails qui eussent pu être effectués si l'on ne s'était pas trouvé dans le *statu quo* et dans l'incertitude relativement à l'accueil que la Législature réservait à la convention.

Il est à remarquer également que la Société s'est abstenue, autant que possi-

ble, de faire des approvisionnements en 1857 ; elle a dû, à cet égard, *vivre au jour le jour*, de manière à n'avoir en magasin que les matières indispensables à l'exploitation courante, sans se préoccuper de ce qu'il y aurait à faire après la prise de possession par le Gouvernement.

Nous croyons, Messieurs, avoir exposé dans les lignes qui précèdent, les plus importantes d'entre les nombreuses observations qui ont surgi dans les trois séances tenues par votre section centrale ; nous réserverons les détails pour la discussion.

Il nous reste cependant à examiner un point qui, pensons-nous, n'a pas encore été touché jusqu'à ce jour.

Nous nous sommes demandé ce qu'il adviendrait si, contre l'attente de la majorité de la section centrale, la Chambre venait à refuser de donner son homologation à la convention soumise à ses délibérations ?

On a paru croire que la Compagnie concessionnaire continuerait purement et simplement l'exploitation de son chemin de fer, même malgré elle et contrairement à ses intérêts ; et qu'ainsi les choses resteraient dans l'état où elles se trouvent actuellement. Dans cet ordre d'idées, le refus de ratifier la convention faite avec le Gouvernement, joint au refus de ratifier la convention avenue avec la Compagnie du Nord, ne devrait avoir pour conséquence que de priver la Société concessionnaire du droit de disposer librement de sa propriété ; et nous avons vu que semblable conséquence paraît à la majorité de la section centrale ne pas se concilier avec les devoirs que la loyauté et des sentiments de dignité imposent au Gouvernement belge.

Mais, Messieurs, il n'est nullement prouvé, pensons-nous, que ce résultat soit la seule issue possible de cette affaire.

En effet, il faut bien l'avouer, un but que l'on est unanime à poursuivre, c'est de mettre obstacle à l'extension exagérée, en Belgique, de la puissance d'une grande Compagnie étrangère ; eh bien, le rejet de la convention qui vous est soumise pourrait fort bien avoir pour effet d'amener cette extension de puissance.

Comment, par exemple, pourrait-on empêcher les porteurs d'actions ou d'obligations du chemin de fer de Mons à Manage, de vendre leurs titres ? Comment pourrait-on les empêcher de vendre ces titres à la Compagnie du Nord, alors que celle-ci a tout intérêt à les acheter, et serait probablement prête à en donner un prix plus élevé que tous autres amateurs ?

Nous irons même plus loin : supposons que, le refus de la Chambre étant définitivement prononcé, la Société concessionnaire remette, sans aucune espèce d'autorisation de la part du Gouvernement, son chemin de fer à la Compagnie du Nord, et donne ainsi exécution à la convention du 30 août 1856. Que pourrait-il en résulter ? Quel moyen le Gouvernement belge aurait-il de s'opposer à cette combinaison ? Aucun.

La Société concessionnaire perdrait la qualité de Société *anonyme*, elle deviendrait une Société en *commandite*, ou elle se personnifierait dans quelques capitalistes puissants ; mais tout se bornerait là.

Et la conséquence de ces transformations, ce serait précisément, ainsi que nous l'avons dit plus haut, de mettre la Compagnie du Nord dans la position à laquelle on veut l'empêcher d'atteindre.

Nous croyons, Messieurs, que les administrateurs actuels de la Compagnie du Nord, de même que ceux de la Société de Mons à Manage, ne voudraient pas prêter les mains à des transactions de cette nature; mais on doit ne pas perdre de vue, que les engagements existants doivent encore avoir une durée de quatre-vingt-quatre ans, et que les hommes et les choses peuvent parfaitement changer du tout au tout, d'ici à l'expiration de cette longue période de temps.

Mais en admettant même que ces prévisions ou plutôt que ces suppositions ne se réalisent point et ne doivent jamais se réaliser, il n'en restera pas moins la possibilité d'une entente entre toutes les Sociétés particulières pour se favoriser réciproquement; et cette entente tournera évidemment au préjudice du chemin de fer de l'État. C'est là un danger réel que l'on serait impuissant à conjurer, si la ligne de Mons à Manage, qui sert de trait d'union entre tant de railways concurrents à celui du Gouvernement, ne passait pas entre les mains de celui-ci. Ainsi, il est dès à présent à prévoir que pour conserver ses transports sur Manage, malgré l'ouverture de l'embranchement des Écaussines, le chemin de fer de Mons à Manage aurait tout intérêt à s'entendre avec la ligne de Manage à Wavre pour opérer par cette voie le transport des houilles du Centre en destination de Bruxelles. Dans ce cas, l'État ne verrait pas seulement le trafic diminuer considérablement entre Manage et les Écaussines, mais bien sur toute la longueur du parcours entre Manage et Bruxelles.

Faut-il une autre preuve des avantages que ces associations d'intérêt devraient produire, que le désir manifesté par la compagnie du Nord et presque mis à exécution, de racheter la ligne de Mons à Manage, au prix de sacrifices plus considérables que ceux auxquels on fait au Gouvernement le reproche d'avoir consenti?

En résumé, Messieurs, la majorité de la section centrale a été d'avis : qu'il existe pour le Gouvernement belge, dans l'état où les choses se présentent, une obligation morale de reprendre lui-même l'exploitation de la voie ferrée de Mons à Manage; que le prix d'achat fixé dans la convention qui vous est soumise, n'est pas trop élevé, et qu'au point de vue financier, l'opération se justifie parfaitement; qu'il y aurait danger, pour les intérêts généraux du pays et pour les intérêts particuliers du chemin de fer de l'État, de laisser passer la ligne de Mons à Manage dans les mains d'une compagnie étrangère, ce qui arriverait infailliblement, si vous refusiez votre approbation à la convention du 16/17 février 1857.

Dans la première réunion de la section centrale, un membre a proposé le rejet pur et simple du projet de loi. Cette proposition a été repoussée par cinq voix contre deux. Il a été décidé ensuite par quatre voix contre trois, que des renseignements seraient demandés au Gouvernement; ces renseignements ont été fournis, ainsi qu'il est expliqué dans le cours du présent rapport.

Dans sa deuxième séance, la section centrale a décidé, à la majorité de quatre

voix contre *deux*, qu'il y avait lieu de réclamer des éclaircissements plus complets ; c'est ce qui a occasionné la dépêche ministérielle du 16 mars, annexée au présent rapport.

Enfin, une troisième réunion a été tenue, dans laquelle les articles et l'ensemble du projet de loi ont été adoptés à la majorité de *cinq* voix contre *deux*. En conséquence, la section centrale a l'honneur de vous proposer, Messieurs, l'adoption du projet de loi tel qu'il vous est soumis par le Gouvernement.

En terminant, nous croyons devoir faire connaître que M. le Ministre des Travaux Publics, dans les différentes communications qu'il a faites à la section centrale, a renouvelé les instances faites dans l'exposé des motifs, pour que la Chambre s'occupe de cette affaire dans le plus bref délai possible.

Le Rapporteur,

L. A. F. FAIGNART.

Le Président,

AUG. ORTS.



ANNEXES.

Réponses de M. le Ministre des Travaux Publics aux renseignements demandés par la section centrale.

DEMANDES.

1° Une évaluation précise et détaillée de la voie et du matériel cédé à l'État.

RÉPONSES.

Il n'est pas à présumer qu'en faisant cette demande, la section centrale ait eu l'intention de réclamer une évaluation résultant d'une expertise à faire par les ingénieurs de l'État. Ce serait supposer que la section centrale veut ajourner pour longtemps encore l'examen et la discussion du projet de loi soumis aux délibérations de la Chambre.

En effet, l'expertise d'un chemin de fer, étendue aux moindres détails de l'immeuble et de tout ce qui en dépend, constituerait un travail très-considérable auquel un certain nombre des ingénieurs employés à d'autres services, devrait se consacrer exclusivement pendant plusieurs mois.

Pour juger de la valeur du chemin et du matériel cédés, le Gouvernement avait d'ailleurs des éléments propres à fixer son appréciation.

Il connaissait, en premier lieu, les clauses du contrat passé avec la Compagnie du Nord, contrat par lequel cette Compagnie avait souscrit à des conditions bien plus onéreuses que celles que le Gouvernement a consenties. Et certes, personne ne supposera que ce contrat avait pu être signé par les administrateurs du Nord, sans qu'ils n'eussent préalablement acquis, par l'œil et par les rapports de leurs ingénieurs, la preuve que la ligne de Mons à Manage

DEMANDES.

RÉPONSES.

avait au moins une valeur équivalente au prix qu'ils s'engageaient à en payer.

Le Gouvernement s'est, en second lieu, fait rendre compte des sommes réellement employées à la construction de la voie et à l'achat du matériel.

Or, la construction de la voie ferrée, des stations et des dépendances, a coûté à la Compagnie une somme de fr. 8,015,617 39

Les dépenses faites pour le matériel roulant se sont élevées à . . . 2,931,000 »

Les *frais divers inhérents* à la construction, comprenant les dépenses préliminaires, la somme payée au concessionnaire primitif, les frais généraux, les intérêts, les commissions de banque, etc., représentent ensemble un capital de 3,508,130 54

Le compte de construction monte donc, en tout, à la somme de fr. 14,474,767 93

Le détail de ces trois postes a été fourni à la section centrale qui s'est occupée de l'affaire dans le courant de la dernière session législative. Les états remis à cette section centrale, doivent se trouver dans les mains de la section centrale actuelle : aucun doute n'est permis sur l'exactitude des chiffres renseignés.

Il importe, en outre, de remarquer que la voie et le matériel ont déjà été améliorés au moyen de sommes prélevées sur les recettes de l'exploitation et que ces sommes ne figurent pas dans le compte de construction tel qu'il est dressé plus haut.

Ainsi, par exemple, en 1856, la voie a été renouvelée et établie en rails du poids de 34 kilogrammes au mètre courant, sur une longueur de 8,195 mètres. Et il est hors de doute que des dépenses faites

DEMANDES.

RÉPONSES.

dans ces conditions ont ajouté à la valeur du chemin.

Comme troisième moyen d'appréciation, le Gouvernement avait l'expérience qu'il a lui-même acquise dans la construction de son propre railway et notamment dans la construction de la ligne du Midi.

Or, les sommes renseignées ci-dessus font ressortir le coût moyen d'un kilomètre de voie à fr. 438,629 32

Savoir :

Route, stations et dépendances.	fr. 242,897 30
Matériel des transports	89,424 24
Frais généraux	106,307 58
Total égal.	<u>fr. 438,629 32</u>

Pour ce qui touche aux dépenses d'établissement de la route proprement dite, des stations et dépendances, le chiffre est moins élevé que celui qui résulte du compte général des frais de construction du chemin de fer de l'État, lequel monte à fr. 257,535-41 pour le réseau pris dans son ensemble.

L'établissement de la route, abstraction faite des dépenses afférentes aux stations et dépendances, a coûté, à lui seul, fr. 273,087-19 par kilomètre pour la section de Bruxelles à Tubize, fr. 288,283-93 pour la section de Tubize à Soignies, fr. 242,024-53 pour la section de Mons à la frontière, fr. 249,004-70 pour la section de Braine à Charleroy, et fr. 239,173-54 pour toute la ligne du Midi.

Si, à cette dernière moyenne de	fr. 259,173 54
on ajoute la moyenne des dépenses faites sur la ligne du Midi pour les stations et bâtiments, ci.	<u>14,841 05</u>
on obtient une moyenne de	fr. 254,016 59

DEMANDES.

RÉPONSES.

D'autre part . . . fr. 254,016 89

laquelle dépasse de . . . 11,119 09

la moyenne de la dépense constatée pour la ligne de Mons à Manage, dont chaque kilomètre n'a coûté que fr. 242,897 50

pour la route et les stations.

La dépense moyenne du matériel, pour la ligne rachetée, est de fr. 37,154-37, par kilomètre, supérieure à celle du matériel de l'État. Mais la différence s'explique d'elle-même, si l'on songe que la Compagnie de Mons à Manage avait 996 wagons à marchandises pour sa petite exploitation de 33 kilomètres!

Les *frais généraux* payés par la même Compagnie sont aussi relativement plus considérables que ceux que l'État a supportés; mais on ne doit pas perdre de vue, d'une part, que les sommes renseignées comme représentant les frais d'étude du chemin de fer de l'État ne comprennent pas les dépenses payées aux ingénieurs des ponts et chaussées, lesquelles n'ont jamais figuré dans le budget du chemin de fer; et, d'une autre part, on doit se rappeler que la Société de Mons à Manage a soldé des intérêts à ses actionnaires, même pendant la construction, et qu'elle a supporté des dépenses très-considérables du chef de son administration en Belgique et en Angleterre.

Enfin, le quatrième moyen d'appréciation dont le Gouvernement pouvait faire usage, consistait dans la visite minutieuse de la ligne.

L'honorable M. Dumon, ancien Ministre des Travaux Publics, accompagné du directeur général des ponts et chaussées et des mines, du directeur général des chemins de fer, postes et télégraphes, et de plusieurs autres fonctionnaires très-compétents, s'est livré à une inspection très-at-

DEMANDES.

RÉPONSES.

tentive du chemin de fer de Mons à Manage; il en a rapporté la conviction que ce chemin est établi dans des conditions très-satisfaisantes.

Il est vrai que certaines parties de la voie, de même que le matériel roulant, exigent des réparations; le Département a fourni un état estimatif très-détaillé, qui évalue les dépenses à faire de ce chef, à la somme de 1,251,393 francs. Mais il est bon de noter que les dépenses urgentes et à faire immédiatement ne s'élèvent qu'à la somme, relativement peu importante, de 372,393 francs, savoir : 248,493 francs pour la voie et 124,100 francs pour le matériel; il est à noter encore qu'au moyen de la somme prémentionnée de 1,251,393 francs, la ligne et tout ce qui lui appartient, se trouveraient dans un parfait état d'exploitation.

Le Gouvernement ne craint donc pas de s'être mépris en disant, dans l'Exposé des motifs, « que la construction du chemin, des stations et dépendances, ainsi que l'achat du matériel ont coûté au delà de 13,000,000 de francs. »

D'ailleurs, il est à remarquer que, pour apprécier le prix que l'État peut donner du chemin de fer de Mons à Manage, il importe bien moins de rechercher quelle est la valeur intrinsèque de la ligne, que d'établir ce que le chemin de fer vaut pour l'État.

Que le chemin de fer ait coûté peu ou qu'il ait coûté beaucoup, ce n'est pas de cela que l'on doit se préoccuper. Ce qu'il faut considérer, c'est ce que le chemin de fer rapporte dans le présent et ce qu'il est susceptible de rapporter dans l'avenir; c'est ce qu'il peut produire à l'État, si son exploitation passe aux mains du Gouvernement; c'est ce que l'État perdrait, si la ligne passait en d'autres mains.

En d'autres termes, dans une opération de cette nature, il faut, avant tout, avoir

DEMANDES.

2° Un budget approximatif des dépenses et des recettes à faire par l'État.

RÉPONSES.

égard à la valeur que l'immeuble à acquérir présente pour l'acheteur, cette valeur dépendant, en raison directe et immédiate, des avantages que l'immeuble promet à celui qui en fait l'acquisition.

Il ne faut ici prendre pour point de départ que la valeur relative de la ligne, aux différents points de vue que l'Exposé des motifs a envisagés.

On comprendra qu'il n'est pas possible de répondre d'une manière catégorique à la deuxième des questions de la section centrale, de même qu'il serait impossible de préciser le budget de la recette et de la dépense d'une fraction quelconque du réseau exploité par l'État.

Pour déterminer quel serait le montant de l'accroissement de dépense qui résulterait pour le Trésor public, de l'adjonction de la ligne de Mons à Manage, on devrait prendre pour base des prévisions, soit la dépense que l'État fait pour l'exploitation de ses propres lignes, soit la dépense que la Compagnie de Mons à Manage faisait elle-même.

Mais il est à remarquer que le premier terme de comparaison manquerait d'exactitude. La dépense moyenne que l'État fait, par kilomètre d'exploitation, sur l'ensemble de son réseau, est fort loin de représenter la dépense afférente à chaque ligne ou à chaque section prise séparément. Il est évident, par exemple, que l'exploitation de la ligne de l'Est est bien plus coûteuse que l'exploitation de la ligne de l'Ouest.

D'un autre côté, il est hors de doute que l'adjonction de l'exploitation de la ligne de Mons à Manage, n'aurait pas pour effet d'augmenter les dépenses annuelles, dans la proportion des dépenses actuelles du réseau de l'État, attendu que les frais généraux, ceux de l'administration centrale, ceux de l'administration générale, etc.,

DEMANDES.

RÉPONSES.

resteront absolument ce qu'ils sont aujourd'hui.

Un fait bien constaté, c'est que plus l'exploitation prend d'extension, sous le rapport du développement utile des lignes, plus on voit diminuer la moyenne de la dépense générale appliquée à un kilomètre de voie.

L'accroissement de dépense qui résultera du rachat de la ligne de Mons à Manage, ne portera que sur l'entretien de la route et des stations, sur la traction et les transports. Et encore, en ce qui touche les transports, il se produira une certaine réduction de dépense, ainsi, qu'on en sera convaincu, si l'on veut bien tenir compte des faits suivants :

Le matériel repris par l'État comprend douze locomotives; c'est beaucoup pour une ligne de 35 kilomètres, mais le service de la réserve exige proportionnellement un plus grand nombre de machines, dans une exploitation de peu d'étendue que dans une exploitation qui, comme celle de l'État, embrasse un développement de 712 kilomètres, et qui a un grand nombre de machines. Mais sept locomotives suffiront à l'État pour assurer convenablement le service de la ligne rachetée; il restera donc cinq locomotives dont on pourra disposer pour le restant du chemin de fer.

Il ne sera pas nécessaire de maintenir l'atelier qui existe à Manage pour les réparations à faire aux locomotives, l'État possédant (outre l'arsenal de Malines qui est parfaitement outillé pour les grosses réparations) trois ateliers situés à proximité de la ligne rachetée : un à Quiévrain, un à Charleroi et un à Braine. Il y aura, par conséquent, de ce chef, une dépense très-peu sensible et infiniment moindre que celle que la Compagnie avait à supporter.

Enfin, les mille wagons de la Société pourront être employés d'une manière plus utile et plus productive; il en résultera

DEMANDES.

RÉPONSES.

nécessairement une économie très-notable dans les frais d'exploitation.

Toutes ces considérations prouvent que la dépense kilométrique de la ligne de Mons à Manage, où les transports sont très-abondants, ne serait pas aussi élevée que la dépense *moyenne* des lignes actuellement exploitées par l'État; cette dépense *moyenne* ne saurait donc être prise pour terme de comparaison.

Il est vrai que l'on a, récemment encore et à propos même du projet de loi dont il s'agit, prétendu que le rapport de la dépense à la recette est de 48 p. % pour la ligne de Bruxelles à Braine, et de 58 p. % pour la section de Braine à Manage, section à laquelle on veut assimiler celle de Mons à Manage.

Mais, outre que l'on peut fort bien se refuser à considérer ces tantièmes comme étant le résultat de calculs parfaitement exacts, on se demande pourquoi la section de Mons à Manage coûterait entre les mains de l'État 58 p. % de la recette, alors que l'exploitation de la Société ne coûte que 47 à 48 1/2 p. %, et alors surtout que l'exploitation par l'État doit, de toute évidence, être moins coûteuse?

Faut-il, pour établir l'évaluation réclamée par la section centrale, prendre pour point de départ les dépenses que la Société elle-même avait à supporter? Mais on vient de voir que l'État dépensera moins que la Compagnie ne dépensait annuellement, avant 1857.

On dit : avant 1857, parce qu'il se peut qu'en 1857 la Compagnie, qui exploitait déjà pour le compte de l'État, n'ait pas fait les grosses réparations que réclamait le matériel roulant; il était préférable que ces grosses réparations, dont l'ajournement provisoire n'offrait d'ailleurs aucun inconvénient, fussent faites dans les ateliers, mieux outillés, de l'administration; ces ateliers peuvent du reste mieux que celui

DEMANDES.

RÉPONSES.

de Manage, approprier les voitures à la circulation sur toutes les voies de l'État.

La Compagnie n'a, non plus, pas continué, en 1857, les remplacements de rails qu'elle a commencés en 1856, et cela parce qu'elle était dans le *statu quo*, parce qu'elle eût, en définitive, travaillé pour le compte du Gouvernement qui pouvait mieux faire ces travaux lui-même.

Les années 1855 et 1856 ne peuvent également pas servir à l'appréciation des dépenses futures de la ligne, parce que ce sont deux années exceptionnelles, la première à cause de la cherté des objets de consommation, la seconde à cause de la diminution anormale des transports de charbons, diminution qui a eu pour conséquence une réduction proportionnelle de frais d'exploitation.

Quant à l'évaluation de la recette, elle ne peut pas être fixée avec plus de certitude, attendu que l'on ne peut pas prévoir, avec précision, l'influence que l'exploitation par l'État exercera sur la direction des transports; on peut seulement dire que le changement projeté sera nécessairement favorable au produit de la ligne.

D'ailleurs, qu'on veuille bien le remarquer, car c'est un point de la plus haute importance, la recette n'a fait qu'augmenter, d'année en année, depuis l'ouverture de la ligne. Sauf en 1856, année mauvaise pour la généralité des chemins de fer, l'accroissement n'a pas discontinué, et tout porte à croire qu'il n'est pas arrivé à son point d'arrêt.

En admettant que quelques voies nouvellement construites puissent venir détourner une partie des transports qui s'effectuent aujourd'hui par la ligne de Mons à Manage, on peut soutenir avec raison, semble-t-il, que la perte qui en résultera sera largement compensée, d'un côté, par le développement naturel auquel la puissante et féconde industrie du Cen-

DEMANDES.

RÉPONSES.

tre est appelée et, d'un autre côté, par l'ouverture récente de la ligne de Mons à Hautmont qui offre un nouvel élément de recette à la ligne rachetée.

C'est ainsi que le produit des deux premiers mois de 1858, dépasse déjà de 41,000 francs le produit des deux mois correspondants de 1857.

Sous réserve des observations qui précèdent, on répondra que le Gouvernement compte pouvoir assurer le service de la ligne de Mons à Manage, au moyen d'une augmentation de dépense qu'il évalue à la somme de 465,000 francs, soit un peu plus de 14,000 francs par kilomètre de voie. En supposant que le produit n'augmente que de 20,000 francs pour l'année 1858 comparée à 1857, on arrive encore à ce résultat : que, dès la première année, l'annuité garantie à la Compagnie serait plus que couverte par la recette nette.

Ce serait, sans doute, sortir de la question que d'insister sur les avantages que la convention des 16 et 17 février 1857 assure à l'État, en dehors des résultats financiers de l'opération ; on ne peut à cet égard que se référer aux considérations émises dans l'Exposé des motifs.

Cependant, on ne peut s'abstenir de faire remarquer qu'il importe beaucoup de ne pas oublier, dans l'appréciation du revenu de la ligne, que le chemin de Mons à Manage constitue l'un des affluents les plus productifs du chemin de fer de l'État. — On doit ne pas perdre de vue que le trésor public pourrait aisément essayer une perte de près d'un million, s'il ne devenait pas maître d'empêcher que cet affluent lui échappe.

Ainsi, il convient de tenir compte, non seulement du produit direct de la ligne, mais il faut aussi avoir égard à son produit indirect. La recette directe semble au Gouvernement devoir progresser d'année en

DEMANDES.

3° Le détail des dépenses faites en 1887
par la Société concessionnaire.

RÉPONSES.

année; mais si quelques esprits conserveraient des doutes sur ce point, ils n'en devraient pas moins tenir compte de la nécessité absolue que les circonstances ont fait naître : la nécessité de maintenir le chemin de fer de l'État en possession du produit très-considérable de l'affluent de Mons à Manage.

Voici ce détail :

A. *Entretien de la voie.*

Salaires des poseurs de rails et des ouvriers de l'entretien. . . fr.	57,119 05
Balast et matériaux em- ployés.	9,604 25
	<hr/>
fr.	66,723 30

B. *Locomotion.*

Salaires des machinistes, chauffeurs, etc. . . . fr.	83,703 65
Combustible des machi- nes.	74,758 54
Huiles, graisses, etc. . .	52,579 26
Entretien du matériel, etc.	44,146 13
	<hr/>
fr.	234,987 58

C. *Services en général.*

Traitements de l'inspecteur en chef et du personnel de l'inspection, du contrôle et des stations . . . fr.	27,680 58
Salaires des gardes, sur- veillants, chargeurs. . .	59,158 22
Service des chevaux au plan incliné	12,000 »
Habilllements	4,978 50
Frais d'assurance du ma- tériel roulant.	542 50
Frais de ports, d'annonces.	693 51
Frais de camionnage. . .	135 90
Impressions et fournitures de bureau	4,970 52
	<hr/>
fr.	109,959 53

DEMANDES.

RÉPONSES.

Récapitulation.

Entretien de la voie . . .	66,725 30
Locomotion	234,987 38
Services en général . . .	109,959 53
	<hr/>
fr.	411,670 21

Cette dépense est de 110,000 francs inférieure à celle de 1855, et il s'en faut de 95,000, qu'elle atteigne la dépense de 1856.

La différence s'explique on ne peut plus naturellement : l'année 1855 a été marquée par le haut prix du coke et des huiles ; et, d'un autre côté, la Compagnie a fait, en 1856, des travaux d'amélioration qu'elle n'a pas continués en 1857, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus. — Les 8 kilomètres de rails remplacés en 1856, avaient coûté, à euxseuls, fr. 105,901-41, et fr. 50,652-50 avaient été employés à la reconstruction de quarante-six wagons. — Si l'on fait abstraction de ces deux dépenses extraordinaires, on arrive à cette conclusion que l'année 1857 qui, au premier abord, paraît avoir moins coûté que 1856, a, au contraire, coûté davantage, — tout en restant de 54,000 francs au-dessous de l'évaluation des frais auxquels le Gouvernement s'attend à devoir faire face.

A Monsieur le Président de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif à la cession, au profit de l'État, du chemin de fer de Mons à Manage.

Bruxelles, le 16 mars 1858.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

J'ai eu l'honneur de recevoir la lettre, en date du 10 mars courant, par laquelle vous m'informez que la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif à la cession, au profit de l'État, du chemin de fer de Mons à Manage « persiste à réclamer une évaluation, une expertise de la valeur actuelle du chemin, ainsi que de sa valeur d'avenir, c'est-à-dire, du produit et des charges probables de l'exploitation. »

Je regrette beaucoup, Monsieur le Président, de me trouver dans l'impossibilité de répondre d'une manière tout à fait complète à la demande de la section centrale; je m'empresse cependant d'ajouter à tous les renseignements que j'ai fournis déjà des indications nouvelles qui suffiront, je l'espère, pour asseoir très-approximativement l'évaluation à laquelle la section centrale exige qu'il soit procédé.

La première partie de la question n'a évidemment pour but que de s'assurer si les conditions acceptées par le Gouvernement ne sont pas trop onéreuses pour le trésor public; ainsi que j'en ai déjà fait l'observation, c'est envisager l'opération à un point de vue secondaire que de laisser, pour ainsi dire, de côté l'appréciation de la valeur *relative* du chemin de fer, pour se préoccuper uniquement de sa valeur *intrinsèque*.

Mais, puisque telle est la décision de la section centrale, je ne ferai aucune difficulté de la suivre dans cet ordre d'idées.

Permettez-moi donc, Monsieur le Président, de rappeler que l'art. 5 de la convention soumise à la ratification de la Législature stipule, au profit de la Compagnie concessionnaire, le paiement d'une rente annuelle et invariable de 672,330 francs, à servir pendant quatre-vingt-quatre ans.

Payée à titre d'intérêts seulement, cette somme représenterait un capital de 13,446,600 francs, placé à 5 p. %; mais il est à remarquer que la rente comprend les fonds d'amortissement nécessaires à la Société pour racheter ses actions et ses obligations; considérées comme couvrant l'amortissement et les intérêts à 5 p. %, quatre-vingt-quatre annuités de 672,330 francs correspondraient à un capital de 13,223,391 francs.

Telle est la somme qui constitue en réalité le prix d'achat; c'est précisément, à 218 francs près, l'équivalent des dépenses faites par la Société pour l'établissement du chemin, déduction faite de l'usure et des dégradations constatées.

En effet, ainsi que je l'ai indiqué dans les notes annexées à ma dépêche du 6 de ce mois, la construction du chemin de fer de Mons à Manage, y compris

l'achat du matériel roulant, a coûté, en tout, un capital de fr. 14,474,767 95
 mais, pour que la voie et le matériel soient mis en parfait
 état d'exploitation, il doit être employé à leur réfection une
 somme de 1,251,595 »

de sorte que la valeur actuelle peut être fixée à fr. 13,223,172 93

abstraction faite de la plus value que les réfections annuelles ont déjà procurée à
 l'immeuble et des améliorations notables que comporte la dépense présumée de
 1,251,595 francs.

J'ai dit, dans les notes prémentionnées, que la dépense de fr. 14,474,767-93
 appliquée à 33 kilomètres de voie, fait ressortir le coût d'un kilomètre à
 fr. 438,629-32; en calculant la valeur totale sur le pied du prix d'achat, ou
 fr. 13,223,172-93, on trouve que l'État paie, par kilomètre, une somme de
 fr. 400,702-21, savoir :

Voies et stations	fr.	212,064 32
Matériel		82,330 31
Frais généraux		106,307 58
Ensemble	fr.	400,702 21

Il est à présumer que cette moyenne sera taxée d'exagération, et cependant,
 pour ce qui concerne la voie, les stations et le matériel, elle est inférieure à la
 moyenne des dépenses de construction que l'État a dû faire pour l'établissement
 de celles des sections de son réseau qui peuvent être comparées à la ligne de
 Mons à Manage.

Ainsi, pour la ligne de Bruxelles à la frontière française, par Tubise, Braine,
 Soignies et Mons, la dépense kilométrique, pour la route proprement dite, pour
 les bâtiments des stations et pour les dépenses, était de fr. 272,799 18
 au 31 décembre 1856, c'est-à-dire qu'elle dépassait de 60,734 86

la moyenne de fr. 212,064 32
 constatée ci-dessus pour la ligne de Mons à Manage.

En ce qui touche la dépense du *matériel*, elle a été de fr. 82,330-31 pour la
 ligne de Mons à Manage, et seulement de fr. 56,071-72 pour le réseau entier du
 Gouvernement; mais il est évident que la différence provient exclusivement de
 ce que le matériel de Mons à Manage est relativement bien plus considérable que
 celui de l'État; ainsi, au 31 décembre 1856, l'État n'avait pas même sept wagons
 à marchandises par kilomètre exploité, tandis que la Société de Mons à Manage
 en comptait plus de trente. Par kilomètre, l'État a dépensé, pour son matériel,
 58-45 p. % de ce que la Société a proportionnellement payé du même chef; et
 cependant l'État n'avait, par kilomètre, que 23-33 p. % du matériel de la Com-
 pagnie. La différence est donc tout au profit de la Société.

Pour ce qui concerne les *frais généraux*, j'ai déjà fait remarquer que les
 dépenses résultant de l'étude des tracés et de la direction des travaux ne peuvent
 pas être renseignées exactement par le Gouvernement, parce qu'elles figurent en
 partie au budget du personnel des ponts et chaussées. D'un autre côté, la Com-
 pagnie de Mons à Manage a payé à ses actionnaires des intérêts à 4 p. %, pen-
 dant la durée de la construction, et ces intérêts figurent parmi les frais généraux

de premier établissement. L'État a également payé des intérêts pendant la construction; mais le montant n'en a pas été porté en augmentation des capitaux affectés à la création du chemin de fer. La grande différence qui apparaît entre les deux chiffres des *frais généraux* est donc plutôt fictive que réelle.

De ce qui précède, il résulte à l'évidence, d'une part, que le prix d'achat stipulé dans la convention n'est pas même l'équivalent des dépenses supportées par la Compagnie, et, d'autre part, que le Gouvernement n'aurait pas construit le chemin de Mons à Manage avec une somme inférieure à celle qui y a été consacrée par la Compagnie.

En fût-il autrement, ce ne serait pas un motif de rejeter la convention. Il importe beaucoup moins de savoir ce que le chemin de Mons à Manage a coûté, ou même ce qu'il aurait pu coûter à la Compagnie qui l'a établi, que de savoir ce qu'il *vaut* aujourd'hui pour l'État qui le rachète. Pour apprécier ce qu'il vaut pour l'État, il faut tenir compte non-seulement du produit direct du chemin, produit qui est connu, des chances probables d'accroissement de ce produit dans l'avenir, mais encore, et je ne puis assez insister sur ce point, du produit *indirect* de la ligne, considérée comme affluent du chemin de fer de l'État.

En d'autres termes, pour apprécier le profit que l'État doit retirer de l'exécution de la convention qui stipule le rachat du chemin de Mons à Manage, il faut porter en ligne de compte, non-seulement le produit de ce chemin, mais encore la perte que l'on évite en rachetant celui-ci. Ce sont ces deux éléments, qui se lient, qui se combinent entre eux, qui doivent être mis en regard de l'annuité à payer à la Compagnie.

Il convient de ne pas perdre de vue ce point essentiel.

Je passe, Monsieur le Président, à l'examen de la deuxième partie de la question posée par la section centrale, laquelle demande « une évaluation du produit et des charges probables de l'exploitation. »

Quant aux recettes, il ne serait pas plus possible de répondre avec précision, qu'il n'est donné de pouvoir déterminer actuellement avec exactitude quel sera le produit du chemin de fer de l'État, l'an prochain.

Il est constant que le produit de la ligne de Mons à Manage augmente d'année en année et qu'elle a atteint le chiffre de 4,150,000 francs en 1857; d'un autre côté, le Gouvernement croit avoir démontré, dans l'Exposé des motifs, qu'en prenant l'exploitation de la ligne, il sera en mesure d'exercer une influence heureuse et productive sur la direction des transports, notamment quant aux relations des charbonnages du bassin du Centre avec Bruxelles, quant aux expéditions vers la France par le canal de Mons à Condé et enfin quant aux relations entre Paris et Bruxelles.

Tout porte à croire que la recette doit infailliblement s'accroître, surtout eu égard au développement certain que l'industrie du Centre est appelée à prendre et aux améliorations de service que l'on peut attendre de la reprise de l'exploitation par l'État.

En admettant même que le produit de la ligne de Mons à Manage doive fléchir par suite de la construction décrétée de la section de La Louvière aux Écaussines et par suite de la construction éventuelle de l'embranchement du Centre vers Marchiennes, ces deux causes de diminution de produit seraient au moins contre-

balancées par deux causes d'augmentation de revenu, savoir : l'influence exercée par l'État sur la direction des transports, influence dont la Compagnie du Nord connaissait le secret lorsqu'elle a traité pour le rachat de la ligne de Mons à Manage ; et, d'un autre côté, le mouvement nouveau d'expéditions à provenir de la ligne de Mons à Hautmont. On peut ajouter que si la ligne de Marchiennes se construit, il en résultera vraisemblablement un accroissement de transport entre Marchiennes et Mons, qui profitera à la ligne de Mons à Manage.

Mais en supposant même que ces diverses causes de réduction ou d'augmentation viennent à se détruire réciproquement, l'approbation de la convention n'en aura pas moins pour effet de maintenir le chemin de fer de l'État en possession de l'affluent si abondant de la ligne de Mons à Manage, affluent qui perdra une grande partie de son importance, si le Gouvernement ne reste pas maître du terrain.

Je ne parlerai pas des avantages d'une tout autre nature et d'un ordre beaucoup plus élevé, qui doivent résulter de l'homologation de la convention des 16/17 février 1857.

Ainsi, à se tenir exclusivement au point de vue de la recette en numéraire, le Gouvernement est, sans contredit, bien modéré dans ses évaluations, en se basant sur une minime augmentation de 20,000 francs dans le produit propre de la ligne de Mons à Manage, pour 1858; et cependant un accroissement de 5,000 à 7,000 francs suffirait pour que l'opération laissât le trésor public tout à fait indemne, abstraction faite du produit indirect de la ligne considérée comme affluent.

En effet, voici quelle serait alors la balance de l'espèce de budget que réclame la section centrale :

Recettes.	fr.	1,150,000
Dépenses :		
Voies et travaux	fr.	102,000
Traction et arsenal		303,600
Mouvement et trafic.		52,800
Services en général		6,600
		<hr/>
		465,000
	Recette nette.	fr. 685,000
Annuité à servir à la Compagnie.		672,000
		<hr/>
Boni définitif entrant dans les caisses du Trésor	fr.	13,000

sans compter l'importance de la ligne comme affluent, ou tout au moins, sa conservation dans les limites actuelles de son produit.

C'est là, Monsieur le Président, un résultat qui ne permet pas la moindre hésitation, surtout si l'on veut bien tenir compte de l'extrême réserve avec laquelle les chiffres qui précèdent ont été posés.

Je ne doute donc pas que la section centrale n'accorde son adhésion au projet de loi dont il s'agit ; et, dans tous les cas, je vous serais particulièrement obligé de vouloir hâter la solution de cette affaire autant qu'il sera en votre pouvoir.

Agréez, etc.

*Le Secrétaire Général chargé par intérim du Département
des Travaux Publics,*

PARTOES.