

Auteur ou collectivité : Castillon, Louis Auguste

Auteur : Castillon, Louis Auguste (1794-1858)

Titre : Recherches sur les conditions et le meilleur mode d'exécution des chemins de fer

Adresse : Paris : Bachelier, 1838

Collation : 1 vol. (90 p.) ; 22 cm

Cote : CNAM-BIB 8 Le 96

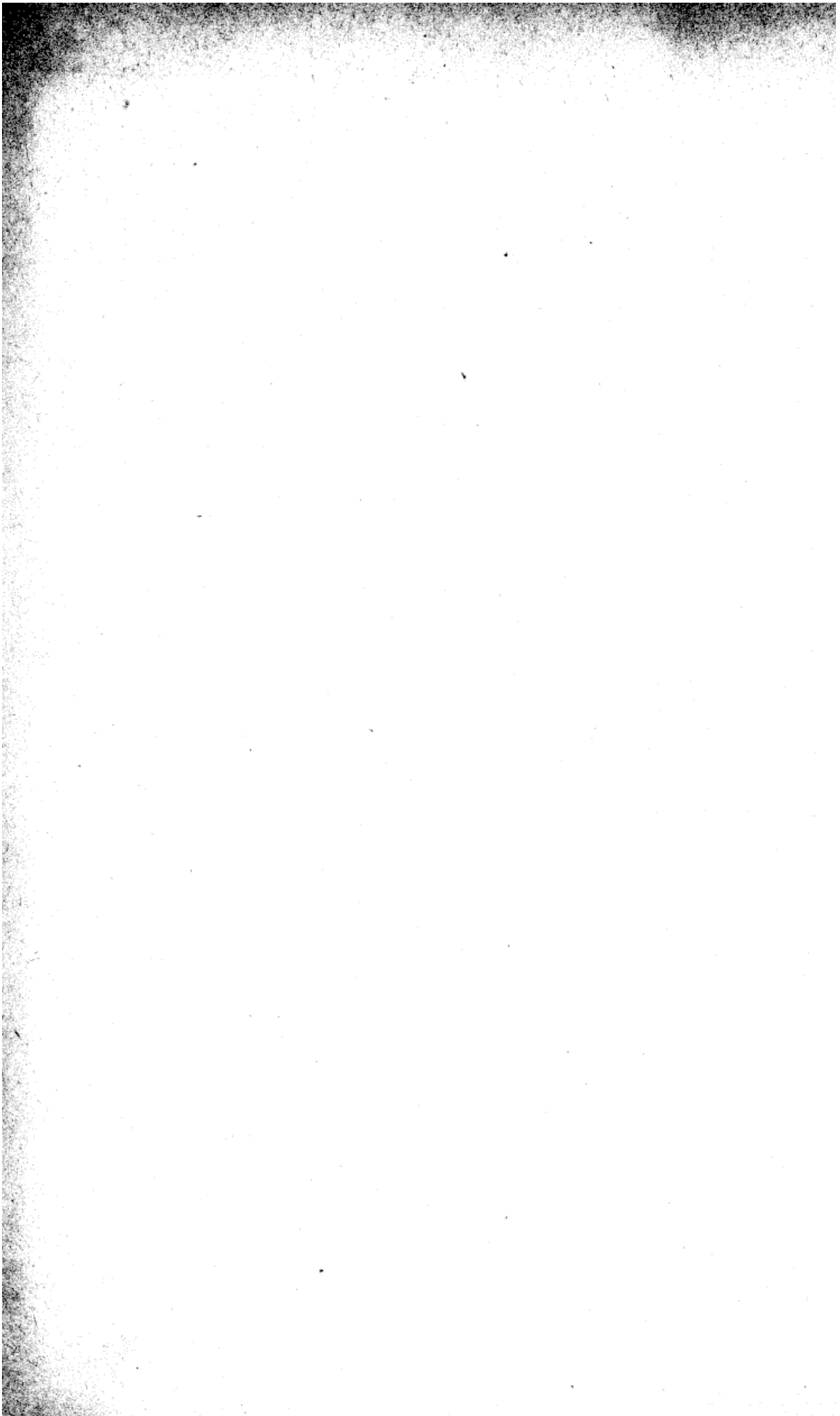
Sujet(s) : Chemins de fer -- Conception et construction

Langue : Français

Date de mise en ligne : 06/04/2018

Date de génération du document : 6/4/2018

Permalien : <http://cnum.cnam.fr/redir?8LE96>

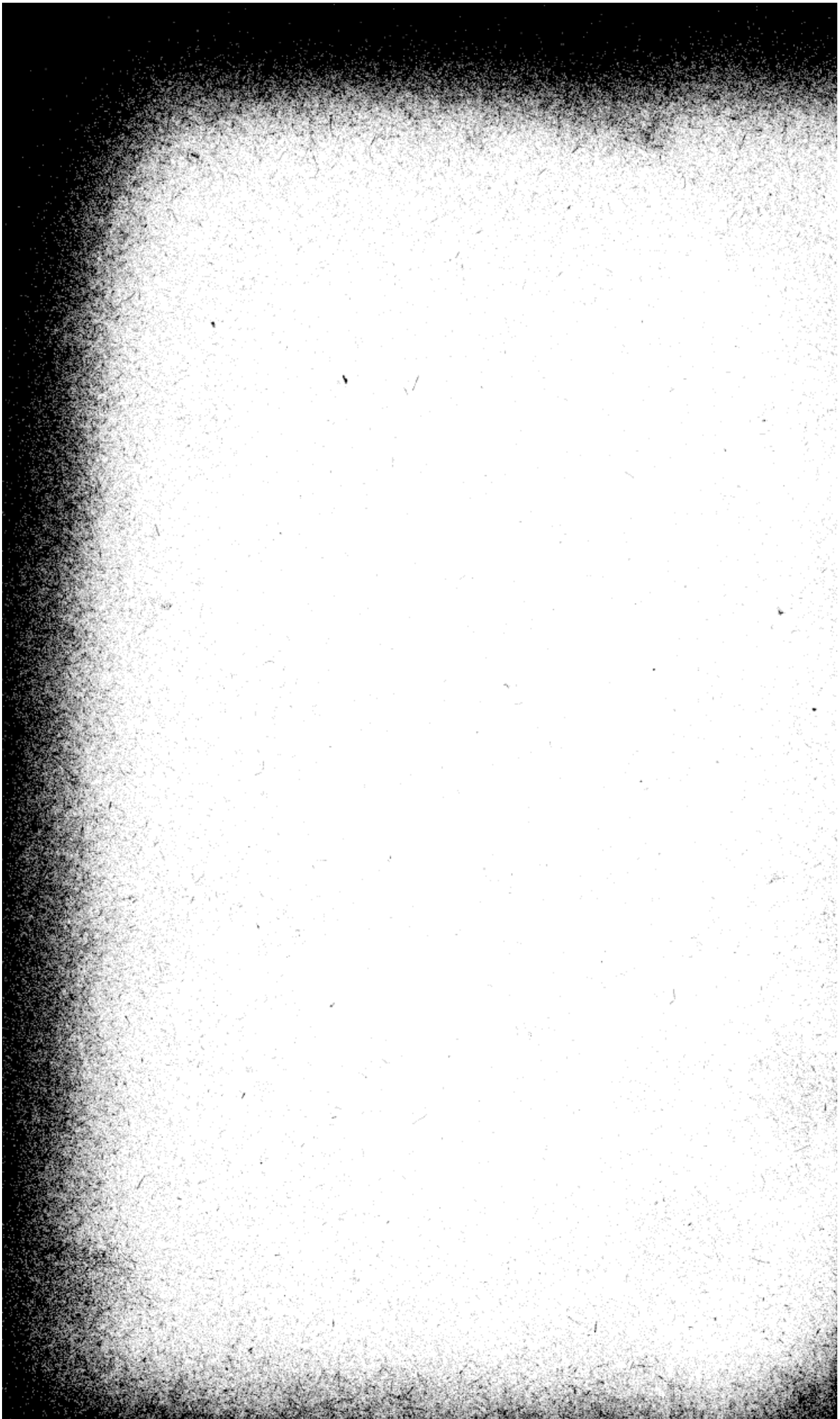


424

8 2e 96 Castillon du Portail. Exécution des chemins de fer.

8 2e 97 Railway reform.

8 2e 129 Arnoux. Economies dans la construction des chemins de fer.



8. 2. 96

RECHERCHES

SUR

LES CONDITIONS

ET LE MEILLEUR MODE D'EXÉCUTION

DES

CHEMINS DE FER;

Par M. L.-A. Castillon Du Portail,
ANCIEN ÉLÈVE DE L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.



(Paris, 15 février 1838.)



PARIS,

BACHELIER, IMPRIMEUR-LIBRAIRE

POUR LES SCIENCES,

QUAI DES AUGUSTINS, N° 55.

1838

8. 2. 8

AMSTERSDAM

~~CHASSE~~
IMPRIMERIE DE BACHELIER,
rue du Jardinnet, n° 12.

RECHERCHES

SUR

LES CHEMINS DE FER.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Au moment où les Chambres sont saisies de la question des Chemins de fer, et appelées à se prononcer sur le mode et les conditions de leur exécution, il ne sera pas sans utilité de jeter un coup d'œil rapide sur les principes généraux qui doivent présider à l'adoption et à l'établissement, en France, de ces voies nouvelles de communication.

Dans l'examen impartial de quelques-uns des principaux points de cette question, si souvent et si incomplètement traitée, nous nous aiderons à la fois de ce qui a été publié sur la matière par les partisans des doctrines exclusives les plus opposées, et de tout ce que notre propre expérience, et nos propres souvenirs peuvent nous fournir de faits et de résultats obtenus dans les divers systèmes essayés jusqu'ici. Nous nous aiderons surtout des exemples que nous offrent les États-Unis d'Amérique, l'Angleterre et la Belgique même; et empruntant à chacun de ces pays les institutions avantageuses, et

les données utiles qu'ils peuvent nous présenter, nous tâcherons de poser d'une manière équitable quelques conditions pratiques en matière de Chemins de fer.

Utilité des
Chemins
de fer.

La nécessité des Chemins de fer n'est plus en question aujourd'hui; cette nécessité, si elle n'était pas réelle, serait au moins relative; et la France ne pourrait, sans s'exposer à déchoir de son rang, rester inactive sur le continent, en présence de la Belgique, de la Hollande et de toute l'Allemagne, qui se lancent à l'envi dans cette voie nouvelle, si utile à qui l'adopte, si nuisible surtout à qui la repousse.

L'utilité directe des Chemins de fer a d'ailleurs été assez discutée, pour qu'il n'y ait plus lieu à débattre leur établissement, mais seulement les conditions de cet établissement, pour le plus grand avantage du pays.

On conçoit que si l'établissement des Chemins de fer était abandonné au caprice, à l'inexpérience, ou bien aux faux calculs des particuliers, si la direction des lignes ne faisait pas l'objet d'études suffisantes, si les tarifs étaient arbitraires, il pourrait en résulter de très graves perturbations dans les intérêts généraux du pays, ainsi que dans le commerce et les relations des localités exclues de ces voies nouvelles et de celles appelées à en jouir les premières.

La première question qui se présente est celle de savoir quelles lignes il importe de tracer et dans quel ordre il convient de les exécuter. Sans vouloir discuter cette question, l'une de celles soumises par le Ministre des travaux publics à la Commission des

Chemins de fer, l'on peut dire qu'il est de toute première nécessité d'arrêter en principe un système général de Chemins de fer appropriés aux besoins du pays; réseau économique où pas une maille ne soit inutile, où les intérêts locaux trouvent, s'il est possible, satisfaction tout autant que les intérêts généraux d'ordre supérieur attachés à l'exécution des grandes lignes.

On sent en effet, qu'il importe pour éviter de dépenser en pure perte, ou peu utilement, une partie des ressources du pays, de ne pas laisser au hasard, à l'arbitraire, à l'ignorance peut-être, la répartition des lignes; il faut que cette répartition soit établie de manière à ménager au pays, et le plus économiquement possible, tous les avantages commerciaux, politiques et stratégiques, qu'il est en droit d'attendre de ces lignes. Il faut surtout qu'elle soit faite de manière à ce que des lignes rivales ne se pressent et ne se nuisent pas, sur des localités d'une exploitation avantageuse, tandis que d'autres localités moins heureuses en seraient tout-à-fait privées.

Déjà quelques grandes lignes ont été reconnues nécessaires et posées en principe; mais là ne doit pas sans doute se borner le canevas à concevoir; il ne suffit pas au pays que Paris soit mis en communication avec le Havre, Bordeaux, Lyon et Marseille, avec Strasbourg et Bruxelles, il faudra d'autres rayons, il faudra des lignes parallèles, des transversales, des embranchements, il faudra d'autres lignes de ceinture, que celle si rapidement proposée et votée de Bâle à Strasbourg.

Nécessité
d'un système
général d'ensem-
ble.

Quel que soit le système que l'on adoptera, système très incomplet d'abord, que le temps viendra étendre et développer plus tard, il faut que ce système préexiste à toute exécution, afin qu'on y puisse rapporter et faire coordonner ensuite, tous les projets particuliers conçus par les agents de l'administration, ou qui seraient présentées par des compagnies particulières.

C'est après ce travail seulement, que l'on pourra songer sagement à entrer en exécution; mais en exécution rapide pour regagner toutes ces années perdues pour la France, en tâtonnements et discussions, alors que les états voisins n'en étaient déjà plus aux délibérations.

Il ne nous appartient pas d'émettre notre opinion sur le réseau général de Chemins de fer qui peut convenir au pays et servir le mieux les intérêts de la masse.

Uniformité
et détermination de la
voie.

Nous nous bornerons à indiquer comme nécessité indispensable l'uniformité de voie pour toutes les lignes. Cette égalité de voie doit en effet être parfaite, afin qu'au besoin toutes les ressources de transport d'une ligne quelconque puissent être amenées sur toutes les autres. La détermination de la voie est donc chose capitale. Mais ici la France se bornera-t-elle à copier?

La plupart des grands Chemins de fer de l'Angleterre ont 4 pieds anglais (1 mètr. 22 cent.) de largeur de voie, les chemins peu importants ayant une moindre largeur.

La route de Darlington, destinée à un mouvement considérable, fut portée à 4 pieds 6 pouces (1 mètr.

57 cent.) de largeur de voie, et enfin cette augmentation ayant été reconnue très avantageuse, la route de Liverpool fut portée à 4 pieds 10 pouces $\frac{1}{2}$ (1 mèt. 50 cent.)

La voie généralement adoptée pour les Chemins de fer américains, est de 1 mèt. 44 cent. (4 pieds 8 pouces $\frac{3}{4}$).

En Belgique, les auteurs du projet de route en fer d'Anvers et Ostende au Rhin, proposèrent d'abord par économie une voie de 1 mèt. 40 cent. seulement, et finirent par prendre 1 mèt. 50 cent., comme le *minimum* de largeur convenable.

Nombre d'ingénieurs s'accordent à dire que les voies généralement adoptées jusqu'ici sont trop étroites, et que si, pendant qu'il en est temps encore en France, on avait la sagesse d'en adopter une plus large, (2 mètres, par exemple), les dépenses des Chemins de fer en seraient considérablement diminuées, attendu, entre autres motifs, que les petites différences latérales de nivellement seraient moins sensibles, et qu'une plus grande largeur de voie permettrait l'emploi de roues de plus grand rayon, qui dans leur mouvement rapide, feraient beaucoup moins souffrir et voitures et ornières.

Cela étant reconnu, il resterait donc la question de savoir s'il serait utile ou désavantageux au pays d'adopter une voie autre que celles des pays voisins, en supposant qu'ils n'imitent pas la France, si elle tentait cette réforme; réforme dont le résultat pourrait entraîner l'obligation du transbordement aux frontières sans pouvoir pousser les convois français

en pays étrangers, mais aussi sans que les convois étrangers puissent à leur tour poursuivre leur route sur le territoire français.

Cette question de la largeur des voies mérite examen, bien que ce ne soit qu'un objet de détail par rapport à l'assiette du système général de Chemins de fer dont nous avons énoncé la nécessité.

Exécution
sans impôts.

Si l'établissement d'un système général et uniforme de Chemins de fer est nécessaire en France, il est également indispensable que cet établissement n'entraîne pas pour l'État l'obligation de lever de nouvelles ou de plus fortes contributions.

Il conviendrait même que ces lignes pussent devenir un jour une source de revenu direct pour le Gouvernement, et permettre quelque diminution dans les impôts.

C'est aussi une condition nécessaire que ces nouveaux moyens de communication, sinon libres, du moins peu dispendieux par la suite, ne soient pas gratuits dans l'origine, afin de ne pas favoriser outre mesure quelques localités au détriment de certaines autres, et de ne pas augmenter ainsi les causes de perturbation que nous avons signalées.

Ces voies de communication doivent donc être frappées d'un DROIT DE PÉAGE, et leur exécution ne peut avoir lieu que par mode d'emprunt ou de concession.

Par voie d'emprunt et par l'État, comme le propose un ingénieur distingué (1), ou comme on le

(1) M. Vallée.

fait en Belgique, pour une partie de la ligne politique de ce pays.

Par voie de *concession* et par les *compagnies*, comme cela se pratique en Angleterre, en Amérique, et en Belgique même; modes d'exécution très différents, entre lesquels il conviendra d'adopter le plus économique et le plus avantageux pour le pays.

La législation sur les Chemins de fer et le mode de leur exécution, n'ont encore rien d'arrêté en France.

Besoin d'une
législation
uniforme.

Cette législation a besoin d'être établie uniformément pour tous les cas, et sur des bases autres que les conditions variables et arbitraires imposées aux Chemins de fer concédés jusqu'à ce jour.

L'examen particulier des principales conditions de cette législation, et ensuite la comparaison sommaire des dispositions législatives et mesures d'administration adoptées en d'autres pays sur cette matière, nous permettront de poser les garanties fondamentales que l'intérêt public peut justement réclamer dans l'exécution et l'exploitation des Chemins de fer.

DES TARIFS.

Dans tous les pays de barrières, en Angleterre, en Belgique, en Hollande, dans une grande partie de l'Allemagne, comme autrefois en France dans les pays d'état, le tarif est généralement uniforme sur toutes les routes ordinaires, qu'elles soient construites par l'État ou qu'elles fassent l'objet de concession, qu'elles soient établies économiquement en

plaine ou tracées à grands frais, en pays de montagnes.

Cette uniformité est nécessaire pour mettre les voyageurs à l'abri des exactions que pourraient être tentées de commettre les préposés à la perception ; cette uniformité, d'ailleurs équitable, puisque les voyageurs et marchandises paient à raison de la distance réelle parcourue, n'a d'autre résultat que de rendre certaines routes, très suivies, plus productives que d'autres, moins fréquentées, en assurant ainsi plus complètement les frais d'entretien et les intérêts des premières et en procurant plus vite l'amortissement de leur capital d'établissement.

Serait-il convenable et possible d'adopter pour les Chemins de fer en France une pareille uniformité de tarif ? C'est ce que nous verrons plus tard en faisant ressortir les avantages qui résulteraient de cette adoption.

Examinons d'abord ce que les pays qui ont précédé la France dans l'exécution des Chemins de fer, ont pratiqué en ce point.

Des tarifs en
pays étran-
gers.

États-Unis.

Aux États-Unis d'Amérique, les compagnies ont le droit de fixer elles-mêmes les prix de transport sur les Chemins de fer, et de les modifier quand bon leur semble, sauf à publier leurs tarifs quelque temps à l'avance.

Il est rare qu'il y ait des limites posées à ces tarifs ; cependant les prix sont quelquefois fixés par la législature en proportion et rapport avec les prix des transports sur les routes ordinaires ; mais toutefois de manière à produire un minimum de bénéfices de 12 à 15 pour 0/0 du capital engagé dans les chemins de fer.

En Angleterre les tarifs sont également abandonnés à la discrétion des compagnies, n'ayant d'autres limites que les prix sur les routes ordinaires, et laissant ainsi à la libre concurrence le soin de faire justice des prix trop élevés, que les compagnies pourraient exiger.

Angleterre.

En Belgique, la législature fixe tous les ans le prix des tarifs sur la grande ligne politique, entreprise aux frais de l'État; et pour les Chemins de fer abandonnés en concession aux compagnies particulières, le gouvernement établit lui-même dans chaque cas particulier, un *tarif maximum* sur lequel doivent porter les rabais à l'adjudication publique de la concession.

Belgique.

Ces divers modes ne sont pas sans inconvénients.

La liberté laissée aux compagnies en Amérique et en Angleterre, de fixer elles-mêmes leurs tarifs, donne bien aux compagnies la faculté si indispensable pour elles, d'établir ou du moins de rechercher l'équilibre entre leurs dépenses et leurs recettes, de manière à leur assurer le bénéfice convenable; mais rien dans ce mode ne met des bornes certaines à l'exigence possible des compagnies, et il n'est pas exact de penser que la concurrence se chargera toujours elle-même de poser ces limites.

La concurrence réelle dans tout ce qui est à la portée des facultés ordinaires, n'existe pas dans les Chemins de fer entre eux. Lorsqu'une ligne est établie, il est presque certain, on peut le dire, malgré une exception récente, qu'une autre ligne rivale ne viendra pas s'établir à grands frais parallèlement ou

en concurrence à la première, avec la seule chance de partager ses bénéfices, ainsi que cela se voit souvent en fait de messageries, où la route n'est pas à faire, mais seulement le matériel à créer, quelquefois même purement à louer.

Il en résulte qu'une ligne établie constitue quelquefois une espèce de monopole véritable, auquel il peut importer de mettre des limites dans les cas, très peu ordinaires il est vrai, où la nature des choses ne les pose pas elle-même.

Imposer à la compagnie comme il a été fait par exception en Amérique, pour le chemin de fer de la Caroline du Sud, l'obligation de ne percevoir le tarif que jusqu'à concurrence de 10 pour 0/0 de l'intérêt du capital, est un assez mauvais remède au monopole et à l'exigence des concessionnaires, attendu la facilité de dissimuler les produits et la difficulté de porter des investigations dans les affaires intérieures d'une compagnie.

D'un autre côté, fixer *à priori* une limite supérieure aux tarifs des concessions, en fixant en même temps la durée de la concession; provoquer en outre le rabais sur ces limites et admettre irrévocablement le tarif ainsi réduit pour toute la durée de la concession, est une chose non moins imprudente, et de nature à compromettre tout le succès d'une entreprise.

Bases et éléments
des tarifs.

Voyons donc si l'on ne pourrait pas admettre quelque autre base plus rationnelle, et recherchons quels doivent être les éléments d'un tarif.

Le roulage sur un Chemin de fer (comme sur une route ordinaire à barrières) doit payer, naturelle-

ment avec un certain bénéfice, l'entretien, l'intérêt et l'amortissement des chemins. De là, *péage proportionnel* pour toutes les voitures locomotives, diligences, waggons, etc., qui parcourent ce chemin ; péage qui en définitive retombe et peut être calculé et établi à charge des personnes ou marchandises que transportent ces voitures.

Droits
de péage.

Ce péage, calculé sur la circulation ou *parcours* probable, doit être parfaitement assimilé au péage fixe qui se perçoit sur les routes à barrières, et doit être de même établi à raison de la distance parcourue.

Malgré la difficulté d'apprécier exactement les dépenses d'établissement, malgré la difficulté plus grande encore d'évaluer la circulation ou le parcours, ce péage peut néanmoins être fixé par l'administration à un taux convenable pour le public, sauf une plus ou moins grande durée de privilège pour le concessionnaire, absolument de la même manière et d'après les mêmes prévisions que l'on voit établir tous les jours des ponts à péage sur nos rivières.

L'autre élément du tarif consiste dans le *prix du fret ou transport*. Ici, c'est une sorte d'entreprise de messageries circulant sur la route en fer, ayant des locomotives pour chevaux, des *tenders* ou allées chargés de houille en place de sacs à avoine, des diligences et des *waggons* ou charriots, tout un matériel dont on sait le coût d'établissement, et dont la consommation, la dépense et l'entretien, variables avec le plus ou moins de service, peuvent cependant se calculer d'après la circulation probable des voyageurs et l'expédition éventuelle des marchandises.

Prix des
transports.

Le prix du transport pour les voyageurs, le prix du fret pour les marchandises, autrement dit le tarif, doit être établi de manière à payer, également avec bénéfice, l'entretien, la consommation, la dépense du matériel des transports ainsi que l'intérêt et l'amortissement de sa valeur capitale, absolument comme dans une entreprise de diligences.

Il est donc possible encore de fixer ici à l'avance le prix moyen des places pour les voyageurs, et celui du transport pour les marchandises.

Pourquoi l'administration publique ne fixerait-elle donc pas aussi ces prix de même que cela se fait en quelques parties de l'Allemagne pour les diligences, de même que cela se fait en France même pour les postes aux chevaux, que la route soit peu ou beaucoup fréquentée, ruineuse ou énormément lucrative pour les maîtres de poste ?

Les droits de péage et les prix de transports, établis comme nous venons de le dire en raison des distances et des frais réels, sont donc essentiellement variables selon les difficultés topographiques et selon la population des localités traversées et réunies par les voies. Ainsi l'uniformité du tarif ne semble pas possible ; et l'un des principaux avantages des Chemins de fer, celui d'égaliser les transports et de doter des mêmes facilités les pays peu favorisés de la nature et les pays plus heureux, cet avantage n'existe pas en réalité selon les modes établis.

Les pays de plaine, toujours peuplés et riches, profiteront le plus des Chemins de fer, et les pays accidentés, d'ordinaire beaucoup moins peuplés,

resteront toujours, et même bien davantage comparativement, en arrière sur les premiers.

Pour aplanir autant que possible cette infériorité naturelle de certaines parties du pays, il conviendrait que les droits de péage et prix de transports pussent être partout les mêmes.

Uniformité
des tarifs.

Mais est-il bien possible d'établir un tarif uniforme pour tout un pays comme la France, où tant de localités varient de formes, de richesse et de population ? A cela nous répondrons que si l'on ne trouve pas d'inconvénient à établir un seul tarif pour toute une ligne, comme de Paris à la Belgique, ou de Paris à Lyon, lignes qui traversent tant de localités si différentes sous tous rapports ; que si l'on ne fait pas varier le tarif sur ces lignes avec les accidents du terrain et l'étendue de la circulation, alors il ne peut y avoir non plus un inconvénient sensible et il y aurait mille avantages à établir un tarif général pour tout le pays.

Nous répondrons d'ailleurs que les lignes pourront toujours être établies, les unes économiquement à une seule voie dans les contrées accidentées, difficiles et peu peuplées, les autres plus largement construites à deux voies et même davantage dans les centres de population où les difficultés de terrain sont peu considérables, de manière à compenser en grande partie pour elles les différences d'avantages locaux.

Enfin nous ajouterons que les Chemins de fer, par le fait même de leur existence, comblent déjà en grande partie certaines autres différences de position, telles que celle relative au plus ou moins d'abondance

et de cherté du combustible; enfin, la plus grande ou la moindre durée de la concession, diminuera encore ces différences que l'on peut d'ailleurs achever de niveler par d'autres moyens, ainsi que nous le verrons plus loin.

Taux
des tarifs.

L'uniformité du tarif semble donc possible; et quant à ce qui concerne le taux du tarif, *taux moyen* qui doit ménager bien des convenances et bien des intérêts, il n'est peut-être pas aussi difficile qu'on le pense de l'établir, du moins *transitoirement* (sauf à rectification ultérieure, soit dans le tarif même, soit plutôt dans la durée des concessions, afin de parer dans certains cas à l'insuffisance ou à l'exagération du prix).

En effet, si d'un côté l'on calcule le coût d'une *lieue moyenne* de Chemin de fer en France, les frais d'entretien et ceux d'exploitation, les intérêts et l'amortissement, et si de l'autre on évalue aussi approximativement que les données statistiques existantes et les prévisions de l'avenir peuvent le permettre, quelle sera la circulation moyenne probable en voyageurs et marchandises sur cette lieue de Chemin de fer, le tarif moyen par lieue devant produire une somme suffisante pour l'entretien, l'exploitation, les intérêts et l'amortissement, en un temps déterminé, du coût de la lieue de chemin, ce tarif sera donné pour ainsi dire par une simple division.

Si l'on manque, ce qui n'est pas probable, de données et d'études suffisantes pour établir ce calcul approximatif, les points de comparaison ne manqueront peut-être pas, car pour la situation ou la con-

figuration topographique, pour la population, pour les ressources commerciales, etc., on trouve aisément en Amérique, en Angleterre, en Belgique, des lignes à peu près analogues à celles que l'on pourrait tracer en France, et dont le tarif, s'il remplit les conditions de remboursement ci-dessus indiquées, pourrait servir dans de certaines limites à calculer un tarif moyen pour la France.

Nous ne rechercherons pas ici quel droit de péage devrait être imposé au parcours de la lieue moyenne de Chemin de fer en France, ni quel prix de transport pourrait être perçu pour la locomotion des voyageurs et marchandises sur cette lieue.

Ces prix sont généralement dans le rapport moyen de 3 pour le péage, et de 1 pour le transport.

Afin de nous faire une idée de leur montant total, il ne sera pas sans intérêt de jeter un coup d'œil comparatif sur les prix de transport des voyageurs et marchandises (péages compris) par les différents modes de locomotion.

Pour les voyageurs, ces prix sont par personne et par lieue de 5000 mètres, fixés à peu près comme suit sur les Chemins de fer :

Aux États-Unis d'Amérique, moyennement.	50 cent.
En Angleterre (de Liverpool à Manchester), moyennement.	60
En France (Paris à Saint-Germain)	
1 ^{res} places, 1 fr. 50 c. ; par lieue, 0,41	} moyennem. 34
2 ^{mes} places, 1 " id. 0,27	
En Belgique, prix moyen demandé par des concessionnaires pour les grandes lignes de Chemin de fer.	36

Sur le Chemin de fer d'Anvers à Bruxelles, exécuté par l'État :

1 ^{res} places, berlines.....	40 c.	} moyenne.... 27 c. $\frac{1}{2}$
2 ^{mes} id., diligences.....	34	
3 ^{mes} id., chars-à-bancs....	22 $\frac{1}{2}$	
4 ^{mes} id., waggons.....	13 $\frac{1}{2}$	

(Ce dernier prix, beaucoup trop bas pour indemniser des dépenses, devra être augmenté à moins de charge pour l'État).

Le transport par diligences sur les routes ordinaires peut être compté en moyenne, par personne et par lieue de 5000 mètres, à..... 50 c.

La moyenne entre tous ces prix est d'environ 43 c. qui semble être un minimum de prix pour l'Angleterre et les Etats-Unis, et être en même temps un maximum pour la France et la Belgique.

En comparant ces divers prix avec leurs produits ordinaires sur les lignes où ils sont établis, on se trouve presque conduit à penser que le tarif moyen convenable à la France ne devrait pas s'éloigner, par personne et par lieue de 5000 mètres, de

1 ^{res} PLACES	{ berlines ou diligences } 45 cent.
2 ^{mes} PLACES	{ omnibus ou chars-à-bancs couverts } 35 cent.
3 ^{mes} PLACES	{ simples waggons couverts } 25 cent.

Soit 5, 7 et 9 centimes, suivant les places, par voyageur et par kilomètre.

Ces prix pourraient permettre à la classe inférieure, aux ouvriers et gens des campagnes, de profiter des Chemins de fer pour se rendre à leur travail ou porter leurs denrées au marché voisin, ainsi que cela se voit déjà en quelques localités; ces prix pourraient en même temps permettre aux diligences de se soutenir encore sur les routes ordinaires; lorsqu'elles ne seraient pas en concurrence directe avec les Chemins de fer, et peut-être même aussi dans ce cas; et le prix moyen qui en résulterait, aurait, on peut le présumer d'après la comparaison des divers Chemins de fer connus, l'avantage de couvrir les dépenses avec remboursement du capital, dans un temps plus ou moins long, à moins de ces difficultés extraordinaires de terrain, et de ces énormes dépenses de construction qui se rangent dans les cas tout-à-fait exceptionnels.

En examinant les tarifs pour le transport des marchandises, on est conduit à des conclusions et prévisions entièrement analogues.

Le transport des marchandises par tonne de 1000 kilogrammes, et par lieue de 5000 mètr., s'exécute aux prix suivants :

Aux États-Unis, sur les Chemins de fer, de 75 cent.		
à 1 fr. 30 c.; soit en moyenne.....	102 c.	$\frac{1}{2}$
En Angleterre, Chemin de fer de Darlington à Stockton.....	80	} moyenne..... 85
Manchester à Liver-pool.....	90	
En France, Chemin de fer d'Andresieux à Roanne.....	80	} 68 c. $\frac{1}{2}$
de Lyon à St.-Étienne, 1 ^{er} prix, 49	} moyenne. 57	
2 ^m e prix, 55		
3 ^m e prix, 65		

En Belgique, 1° par l'État, prix proposé au projet primitif du Chemin de fer.....	20 c.
(Tarif évidemment trop bas et qui donne lieu à la même observation que celui fixé pour les voyageurs.)	
2° Prix demandé au projet d'une compagnie de concessionnaires, pour le chemin de la mer au Rhin.	95 c.
Exemple de transport par eau, en France, canal du centre, fret (péage compris).....	55 c.
Transport sur routes ordinaires par roulage, moyennant.....	100 c.
Articles de diligences, 2 fr. 50 c. à 3 fr.: soit.....	275 c.

La moyenne entre tous ces transports est de 1 fr. environ, par tonne et par lieue, droit de péage compris; cette moyenne est le maximum des prix de transport par Chemin de fer, et le minimum des prix de transport sur les routes ordinaires.

En conséquence, un tarif qui serait établi moyennement par tonne et par lieue,

Pour les houilles, chaux, engrais et autres matières pesantes de peu de valeur, à raison de.....	50 c.
Pour les autres marchandises et denrées.....	75 c.
Pour bagages et articles dits de diligences.....	100 c.

Ce qui reviendrait à 10, 15 et 20 c., par 1000 kilogramme et par kilomètre, selon la nature et la valeur des marchandises; un tel tarif serait de nature à léser le moins d'intérêts possible, et à ne jeter aucune perturbation grave et subite dans le commerce; et il assurerait la rentrée des frais et dépenses des Chemins de fer en France, dans les cas moyens ordinaires.

D'autres considérations que celles relatives au coût d'établissement et d'exploitation des lignes et à

la circulation probable, peuvent sans doute influencer sur l'établissement du tarif; la différence de célérité entre les transports sur chemins de fer et ceux sur canaux et sur routes ordinaires, est un élément à faire entrer dans le calcul, avec les avantages et inconvénients inhérents à chaque mode de transport; les besoins du commerce et des localités sont également à consulter pour l'établissement d'un tarif spécial dans chaque cas particulier.

Mais les tarifs compensateurs ne sont pas sans dangers, et l'on risque de se jeter dans de graves difficultés, de tomber dans de grandes erreurs, de soulever bien des plaintes, de provoquer bien des réclamations, lorsqu'on veut établir un tarif sur d'autres bases que la distance parcourue, le coût et l'entretien de la voie, et les frais réels de transport.

Hors de là il n'y a peut-être rien de réel : aussi pensons-nous que comme tarif général primitif, on peut raisonnablement admettre, au moins d'une manière transitoire, celui qui serait calculé d'après les considérations énoncées plus haut. Ce tarif serait d'ailleurs le plus propre à ménager tous les intérêts dans l'origine de l'établissement des Chemins de fer.

L'application d'un même tarif à toutes les lignes, et nous osons prédire qu'on en viendra là un jour, aurait l'avantage de mettre l'Etat et les compagnies sur le même pied d'égalité, et de les rembourser également de leurs frais réels, plus ou moins rapidement, selon la plus ou moins grande fréquentation des lignes; et si, comme il est probable, une plus parfaite connaissance des Chemins de fer et de leurs

conséquences vis-à-vis du commerce en général ou de certaines localités particulières; si des besoins nouveaux, si des convenances politiques ou commerciales, comme le serait celle de s'assurer un transit ou s'attirer au pays le marché de certaines denrées; si d'autres nécessités venaient, plus tard, faire reconnaître celle de quelques changements à ce tarif commun; rien ne serait plus aisé que de les adopter successivement, ainsi que nous le verrons plus tard, sans léser ni les intérêts de l'Etat, ni ceux des compagnies engagées dans la question.

Révision et
modification
des tarifs.

Soit donc qu'un tarif général moyen ait été admis, soit que le tarif ait été calculé dans chaque cas spécial, l'avenir pourra en nécessiter la révision, et des convenances particulières pourront en autoriser la modification.

Ainsi, par exemple, le tarif déterminé par la législature posant une limite supérieure aux taxes perçues sur les Chemins de fer, il peut, dans certains cas, arriver que les recettes soient insuffisantes pour couvrir les dépenses, et qu'il y ait convenance autant que nécessité à rétablir l'équilibre par une augmentation du tarif.

Dans ce cas, ce doit être à la législature elle-même à apporter ce changement, s'il est reconnu indispensable dans les révisions périodiques dont les époques auront été fixées d'avance.

D'un autre côté, la perception entière des droits établis au tarif, pourrait, dans certaines hypothèses, être l'occasion d'un produit beaucoup trop fort et trop peu en harmonie avec les dépenses, et être ainsi la

source inutile de charges trop onéreuses pour le public; la législature en fera également justice aux époques de révision, si la concurrence n'y a pas mis ordre plus tôt.

Si l'on suppose, en effet, que sur un chemin de fer, tel, par exemple, que celui de Paris à Saint-Germain, le tarif soit entièrement libre, et que les concessionnaires s'avisent de le monter à un taux excessif; aussitôt la concurrence des diligences et voitures de toute espèce par les voies ordinaires, s'emparera de tous les voyageurs, de toutes les marchandises, et forcera les concessionnaires à ramener leur tarif dans les limites d'où ils n'auraient pas dû s'écarter.

Il en sera de même, ou à peu près, sur tous les Chemins de fer, et si sur une ligne les prix venaient à s'élever trop haut, le commerce et les voyageurs ne tarderaient pas à prendre une autre voie; cela sera vrai surtout et immanquable, lorsque le système de Chemins de fer que le pays réclame, sera complètement établi.

Ce n'est donc pas la sur-élévation des tarifs que l'on pourra avoir à craindre communément, et il arrivera plus ordinairement que ces modifications seront faites en rabais de prix, pour attirer la circulation et des produits sur les voies que la hauteur du tarif pourrait rendre désertes et improductives.

Ce genre de modification doit, ce nous semble, rester dans les pouvoirs des propriétaires de Chemins de fer, et n'être soumis qu'à des réglemens administratifs, sans qu'il soit besoin de les sanctionner par la législature. Mais, s'il faut que les concessionnaires

des Chemins de fer puissent librement faire jouir le public de tous les avantages de ces voies nouvelles de communications, il faut aussi que cette jouissance ne soit pas seulement momentanée et accordée au public, dans le but de lui faire payer chèrement plus tard ces avantages passagers.

Ainsi, il ne faut pas qu'on puisse pratiquer sur les Chemins de fer, ce qu'on a vu si scandaleusement faire sur les routes ordinaires, où les grandes associations de messageries ont écrasé toutes les petites entreprises concurrentes, par des rabais passagers de prix que l'on a vu élever ensuite outre mesure, la concurrence étant anéantie.

Sur les Chemins de fer, tout rabais de tarif devrait être facultatif, pour les propriétaires, à charge de le maintenir pendant un certain temps déterminé, une période de cinq ans, par exemple, et peut-être même à charge de ne pouvoir revenir au point de départ sans intervention de la législature.

C'est au moyen de ces bases libérales, et en établissant libéralement aussi le tarif maximum général ou particulier à chaque cas; c'est en ménageant avec justice et impartialité tous les intérêts nouveaux que vont créer les Chemins de fer, qu'il sera possible de tirer tout le parti possible de ces établissements pour le plus grand bien être du pays.

EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER.

L'utilité publique d'un Chemin de fer étant établie et sa possibilité étant reconnue, ce qu'on doit au pays

c'est une exécution prompte et économique de la ligne arrêtée, et ensuite l'usage avantageux et assuré de cette ligne.

Examinons d'abord les divers modes d'exécution et recherchons lequel d'entre eux peut être le plus avantageux au pays et à l'État.

Recherche
du mode
d'exécution.

Débarrassons la question de tout ce qui lui est étranger et de toutes les circonstances sur lesquelles on aura lieu à revenir plus tard ; n'entrons pas dans cette considération de savoir si la ligne déclarée utile sera beaucoup, peu ou point productive ; ne recherchons pas si les projets en ont été conçus et rédigés par les soins de l'administration publique et des ingénieurs des ponts-et-chaussées, ou s'ils appartiennent à des compagnies ; débarrassons-nous surtout de tout esprit de routine et de tout préjugé quelconque, et tâchons de rechercher bien impartialement le meilleur mode d'exécution en matière de travaux publics ; celui qui sera le plus prompt, le plus économique, le plus exempt de troubles et inconvénients, que ce soit par régie simple ou intéressée, par entreprise à forfait ou à bordereau de prix, que ce soit par concession directe ou par concession publiquement adjudagée.

La RÉGIE SIMPLE, quelque bien conduite qu'elle soit par les agents et pour le compte de l'État, a l'incurable inconvénient de n'avoir pour personne aucun intérêt direct, personnel et pécuniaire à une prompt exécution des travaux, à une sévère économie dans les dépenses.

Régie.

L'ingénieur chargé des travaux, soit qu'il les ait

conçus, soit qu'il en ait reçu les projets de l'administration, n'a d'autre mobile pour les conduire à bonne fin, que l'amour de son art, l'honneur du corps dont il fait partie, et peut-être même aussi le besoin de quelque peu de renommée.

On pourra certainement compter sur le zèle qu'il apportera personnellement à la direction et à la surveillance des travaux ; mais la plupart du temps, entouré d'aides peu actifs et de collaborateurs insouciants, il sera mal ou inefficacement secondé, et tous les heureux ressorts qui le font mouvoir seront insuffisants pour amener une bonne exécution des travaux.

Et si par cas fortuit il se trouve assisté, en nombre proportionnel à sa besogne, de conducteurs habiles et zélés, si les travaux ne pèchent pas sous le rapport de la célérité d'exécution, ils laisseront probablement à désirer sous celui de l'économie, car ingénieurs et conducteurs s'occupent bien moins de surveiller les dépenses et d'obtenir quelques économies sur les estimations, que de produire au jour des travaux remarquables.

L'ingénieur, travaillant toujours un peu pour la gloire et la postérité, est bien souvent tenté de sacrifier de minces intérêts contemporains, au besoin de faire quelque chose qui soit non-seulement durable et grand, mais aussi monumental.

La régie simple pour compte de l'État n'a pas d'ailleurs de contrôle bien véritable, puisque c'est l'État qui, dans les personnes de ses propres employés et fonctionnaires, se trouve toujours juge et partie dans toutes les questions.

La RÈGLE INTÉRESSÉE, dans laquelle on alloue à l'ingénieur un tantième des économies qu'il peut parvenir à faire sur les estimations de l'administration, est un mode plus vicieux encore que la règle simple.

Ce mode, d'ailleurs inapplicable aux ingénieurs du corps des ponts et chaussées de France, conduirait bien à diminuer les dépenses, mais c'est presque toujours au préjudice et au détriment de la bonté des travaux.

Mieux vaut encore dépenser plus et construire les ouvrages avec un peu trop de soins et même trop de luxe.

L'exécution des travaux par ENTREPRISE pour compte de l'État, soit à forfait, soit sur bordereau de prix, ne reste plus, comme l'exécution en règle simple, chose indifférente pour qui peut y prendre part; cette exécution met vivement en jeu l'intérêt particulier, non pas pour la bonne et solide construction des ouvrages, mais précisément contre elle.

Par entre-
prise.

Quelles et si bien stipulées que soient les conditions des devis, cahiers des charges, etc., l'entrepreneur parviendra toujours à les éluder, au moins en partie; quelle que soit la surveillance et la sévérité de l'ingénieur et de ses agents, l'entrepreneur saura toujours les mettre en défaut; quels que soient enfin les conditions et délais de garantie, l'entrepreneur s'arrangera encore pour surmonter ces épreuves, et ce sera là tout juste la limite de ses efforts pour la bonté de la chose; jamais il n'ira au-delà, son intérêt s'y oppose, et cet intérêt est toujours plus puissant, plus actif, plus persistant que l'intérêt des agents de l'État pour une parfaite exécution.

Par régie et
entreprise.

L'exécution par régie et par entreprise tout-à-la-fois, seul mode d'exécution possible pour l'Etat dans les grands travaux, participe de tous les inconvénients ci-dessus signalés, et il a en outre celui de diviser l'attention et les forces de l'administration, sans lui donner plus de garantie de bonne exécution. La partie conduite en régie sera souvent très mollement conduite, faute d'un personnel suffisant et d'intérêt direct à bien faire; et pour l'autre partie, les entrepreneurs sauront toujours faire tourner leurs travaux et fournitures à grand profit, sans s'inquiéter d'un avenir qui ne doit pas être le leur.

Il ne faut pas une grande expérience en matière de travaux publics pour savoir que rien ne met à couvert de la rapacité de certains entrepreneurs et de l'insouciance de la plupart des surveillants; et que toute la vigilance, toute la sévérité des ingénieurs et autres agents de l'Etat, fût-elle extrême, cédera toujours en définitive devant l'obstination, la ténacité des traitants, et devant le désir dominant des ingénieurs et la nécessité de l'administration de déterminer souvent, à tout prix, et vaille que vaille, les travaux commencés.

Par conces-
sion.

De telle sorte, qu'en dernière analyse, il ne reste qu'un moyen, moyen assuré d'arriver à une exécution prompte, solide, économique des grands travaux, c'est d'appeler l'intérêt personnel à son aide et de le faire travailler pour soi; c'est en un mot de recourir au SYSTÈME DES CONCESSIONS, système qui intéresse au plus haut degré les entrepreneurs-concessionnaires à cette exécution, prompte, solide et économique si désirable.

Voilà le seul mode d'exécution qui puisse offrir à l'Etat toutes les garanties d'avenir indispensables.

En vain objectera-t-on que le concessionnaire se trouvera précisément dans le même cas que l'Etat, au sujet de l'exécution, et que, lui aussi, devra recourir, pour la construction, aux modes de régie et d'entreprise. Le concessionnaire, en effet, aura en partie les mêmes obstacles à vaincre que le Gouvernement; mais le concessionnaire est régisseur plus intéressé et partant plus actif que les agents de l'Etat; mais il a soin de prendre ses fournisseurs et entrepreneurs parmi ses co-intéressés, ou de se les associer; mais tous ses employés, tous ceux qui concourent à l'exécution, font assaut de zèle et d'efforts pour conduire et surveiller des travaux qui ne doivent pas se borner à produire pour eux de minces avantages actuels, ou quelque peu de renommée future, mais qui auront souvent pouvoir d'assurer tout leur avenir.

Le concessionnaire enfin a mille agents gratuits, intéressés à ses succès, là où l'Etat n'en peut avoir qu'un très petit nombre qu'il rétribue, et qui malgré cela, sont quelquefois très peu soucieux de ses intérêts.

Le concessionnaire, intéressé à la longue durée des ouvrages, puisque l'entretien doit en rester à sa charge, intéressé par conséquent à leur solidité en même temps qu'à l'économie dans les dépenses d'établissement; le concessionnaire, toujours actif et vigilant, entouré de gens capables et ayant même intérêt que lui, réunira toutes les chances possibles.

d'une bonne exécution des travaux, et parviendra sans nul doute à les achever BEAUCOUP PLUS VITE, AUSSI SOLIDEMENT, et AVEC PLUS D'ÉCONOMIE que l'État.

La question, par cela seul, semblerait donc jugée en faveur du mode d'exécution par concession, mais d'autres motifs militent encore puissamment en sa faveur, ainsi que nous allons le voir.

Avantages du mode d'exécution par concession.

Indépendamment de tous les avantages que nous avons signalés, l'exécution par voie de concession est encore exempte de tous les inconvénients attachés aux entreprises de l'État; elle est à l'abri des commotions politiques ou des secousses ministérielles, qui ne reviennent que trop souvent arrêter la marche gouvernementale et tarir ou détourner les ressources du pays; elle n'a rien à redouter non plus des guerres extérieures, si ce n'est peut-être un faible renchérissement de main-d'œuvre ou de quelques objets de matériel, et elle peut se poursuivre tranquillement au milieu d'événements qui jettent souvent le trouble et la confusion dans l'État.

L'exécution pour et au compte du Gouvernement se ressent toujours au contraire de ses préoccupations, et il n'est pas rare que les constructions les plus nécessaires dans l'intérêt général restent inachevées pendant de longues années.

Combien de monuments et de grands travaux d'utilité publique n'ont pas été en effet suspendus en France par suite d'embarras politiques et financiers, que toute la sagesse humaine ne suffit pas à prévoir?

Combien de fois des demandes et allocations de

fonds ont-elles été insuffisantes pour la construction d'ouvrages qui devaient ainsi rester suspendus, parce que d'autres besoins plus urgents ne permettaient pas d'en poursuivre l'achèvement.

Combien même de simples changements ministériels n'ont-ils pas jeté de perturbation dans les travaux entrepris par l'Etat, travaux que l'on voit quelquefois tomber en ruine avant d'être terminés?

Sans citer de nombreux exemples présents à la mémoire de chacun, on peut donc dire que l'exécution par concession n'offre pas à beaucoup près la somme d'inconvénients, de chances de retards ou de suspension, que présente le mode d'exécution usité par l'Etat dans les grands travaux d'utilité publique.

En vain objectera-t-on la difficulté que les sociétés concessionnaires auront d'abord à se former un personnel capable et suffisant pour conduire et surveiller les travaux, et ensuite les frais considérables qu'elles seront obligées de faire pour se procurer une organisation complète; en vain dira-t-on que le Gouvernement au contraire possède déjà cette précieuse organisation, et réunit tous les moyens que les sociétés seront forcées de créer à grand'peine.

A cela nous répondrons que les frais d'organisation et de personnel des compagnies, quelque considérables qu'ils puissent être, sont cependant très minimes en comparaison des capitaux qu'exigent les grands travaux de Chemins de fer; que ces frais en conséquence n'influent pas d'une manière sensible sur les résultats pécuniaires des entreprises, et que

d'ailleurs l'argent le mieux placé dans ces sortes de choses est celui qui sert à rétribuer les services éclairés d'agents capables et indépendants.

Le Gouvernement, nous en convenons, a sa machine toute montée : Ministre des travaux publics, et direction générale des ponts-et-chaussées, inspecteurs, ingénieurs, conducteurs, etc. Le Gouvernement réunit donc une foule d'éléments de bonne exécution, qu'une société concessionnaire ne pourra se procurer au même degré : talents, probité, expérience, habitude du travail et hiérarchie, tout hormis le plus grand de tous les mobiles, l'intérêt personnel.

Nous admettons que cette dernière condition est tout-à-fait inutile dans les agents du Gouvernement pour l'entier accomplissement de leurs devoirs; mais aussi il faut reconnaître avec nous, que cette organisation de l'administration, très réelle et complète pour le travail ordinaire, n'existera véritablement plus dans le cas particulier qui nous occupe, et que les agents en question ne pourront être employés, sans que leur service en souffre, à des occupations autres que leurs fonctions ordinaires, et aussi graves que l'exécution de chemins de fer.

Les ingénieurs, en effet, suffisent souvent à peine à la direction et à la surveillance des travaux, à l'entretien courant des routes, canaux, ponts et rivières de leurs départements, et ce n'est que temporairement qu'ils peuvent être détournés de leur service habituel pour rédiger de temps à autre quelques projets d'intérêt local.

Si donc le Gouvernement voulait faire construire lui-même tous ses Chemins de fer, l'administration, pour former le personnel nécessaire à la conduite de ces grands travaux, éprouverait à peu près les mêmes difficultés que les compagnies concessionnaires, et risquerait de compromettre le service général et l'organisation qui le distingue.

Nous verrons plus tard, quelle espèce de part l'administration doit se réserver dans l'établissement des Chemins de fer; ce n'est pas la construction, c'est une part beaucoup plus belle et plus digne de l'un des premiers corps dont puisse s'honorer l'Etat.

Sous le point de vue de l'économie politique et financière, l'exécution par l'Etat ne peut se comparer non plus à l'exécution par concession.

Ce dernier mode ne fait appel qu'aux capitaux libres et disposés à concourir volontairement à l'exécution de travaux dans lesquels ils trouvent suffisante garantie. Par ce mode d'exécution, on ne fera pas payer à une partie du pays les avantages dont on dote une autre partie, et nulle espèce de responsabilité ne pourra retomber sur le Gouvernement du fait et des conséquences de l'établissement libre des Chemins de fer.

Que si, au contraire, le Gouvernement exécute lui-même ces travaux, ce ne pourra être qu'au moyen d'emprunts, dont l'intérêt, ou tout au moins la garantie, fera peser sur le pays une inégale répartition de charges.

Ou si ces emprunts sont hypothéqués sur les travaux mêmes et sur leur revenu, il se pourra faire que

ce revenu soit insuffisant pour couvrir l'intérêt et l'amortissement des emprunts, auquel cas le déficit tombe à la charge du Trésor public, et vient encore injustement peser sur le pays tout entier, alors qu'une faible portion peut-être aura seule joui des avantages promis par ces travaux.

Par la voie de concession le Gouvernement ne sera exposé à aucun blâme de ce genre, ni taxé d'injustice dans la répartition des voies. Que l'administration se borne donc à étudier, concevoir l'ensemble et les parties des Chemins de fer qu'elle croira pouvoir être le plus avantageusement utiles au pays; qu'elle appelle l'attention du public sur ces lignes, et qu'elle en abandonne la libre exécution dans le domaine public!

C'est le parti le plus sage, d'autant plus que l'adoption en thèse générale du mode de concession, soustraira le Gouvernement à la foule des réclamations qui n'attendent pour se produire que le moment où il aura mis le pied dans la fausse voie qu'il semble avoir adoptée.

Que le Gouvernement exécute une seule ligne de Chemin de fer, et il n'est pas de département, de localité qui ne voudra avoir la sienne, peut-être avec autant de raison que le Gouvernement en aura pu avoir pour construire la première.

En attendant que nous ayons examiné toutes les objections que l'on peut faire contre le système des concessions, nous pensons avoir déjà suffisamment démontré que ce mode d'exécution est le meilleur que l'on puisse adopter pour l'établissement des Chemins de fer.

MODE DE CONCESSION.

Reste donc maintenant à savoir s'il sera possible de trouver des concessionnaires pour les grandes comme pour les plus courtes lignes, pour les plus productives comme pour les moins avantageuses.

Avant de répondre à cette question, il convient d'examiner quelles seront les bases et conditions des concessions elles-mêmes.

Les concessions seront-elles directes ou accordées sur adjudication ?

La concession directe a, en France, le malheur d'exposer l'administration tout au moins à des soupçons de partialité, et le plus souvent à des reproches d'une nature plus grave, que l'on ne manque pas d'adresser à ses agents. Lors même que la concession est accordée par le pouvoir législatif, c'est toujours, peut-on dire, sur la proposition et le rapport de l'administration, et les mêmes allégations, les mêmes suspicions retombent encore en plein sur elle.

Concession directe.

La concession directe a de plus le grand tort d'être faite sans publicité suffisante, et par conséquent sans enquêtes et investigations complètes, sans controverse réelle sur les directions, l'ensemble et les détails des projets, sans contrôle convenable de la part du pays et des intéressés qui peuvent ainsi toujours croire à quelques faveurs, accordées au détriment des intérêts généraux.

La concession directe, telle qu'elle est en usage en France, éloigne d'ailleurs et repousse toute con-

currence ; elle laisse peser par conséquent une grande responsabilité sur le Gouvernement, sans offrir néanmoins au public aucune des grandes garanties qu'il est en droit d'exiger, alors qu'il s'agit de mesures aussi extraordinaires que l'expropriation forcée et autres moyens d'exécution qui exigent nécessairement une concession.

Concession
par adjudication.

La concession par adjudication livre au contraire toute l'opération au grand jour de la publicité, elle appelle tous les contrôles, elle met en jeu tous les intérêts privés pour les faire agir dans l'intérêt général ; elle entraîne la controverse et la discussion plus approfondie de la chose et des améliorations dont elle est susceptible ; l'adjudication, enfin, amène la concurrence et, à garanties égales d'ailleurs, elle procure le meilleur marché dans l'exécution. Lors même que le mode d'adjudication aurait quelques dangers dans certains cas, il nous sera facile de prouver qu'il n'en offre aucun lorsque la concurrence est convenablement établie ; et si ce mode présentait encore quelques inconvénients, tels que celui de faire perdre un peu plus de temps par les délais qu'il exige, nous pensons que ces objections devraient s'effacer toutes devant l'honneur de l'administration vers laquelle il importe tant en France de rappeler une juste considération et de ramener au respect depuis trop longtemps perdu.

Les concessions, qu'elles soient directes ou le résultat d'adjudication, peuvent d'ailleurs être environnées de conditions telles qu'on puisse y avoir toute confiance dans tous les cas possibles.

Le mode de concession par adjudication est donc **infiniment préférable** à la concession directe, mais pour pouvoir adopter ce mode avec fruit et avantage réel, il faut qu'il y ait concurrence, et cette concurrence peut-on penser, manquera dans bien des cas.

De la concurrence.

Qu'on se garde de le croire, il y aura toujours concurrence si l'administration veut se prêter à la faire naître et si elle consent à ce que la publicité l'assure.

Si c'est l'administration qui a conçu le projet de la ligne à exécuter, qu'elle livre ce projet à la publicité en donnant connaissance de ses estimations de dépenses, des relevés statistiques servant de bases aux calculs et aux prévisions de produits; qu'elle indique les sources où elle a puisé et tous les moyens de vérification en son pouvoir.

Si c'est une compagnie qui présente le projet, que l'administration, après s'être ralliée à ce projet ou l'avoir modifié de commun accord, le livre également tout entier à la publicité, et qu'aux notes, mémoires et calculs de la compagnie, elle ajoute le résultat de ses propres investigations; que dans ce cas comme dans l'autre, elle jette le plus de jour possible sur la question, et qu'elle favorise les études et recherches des concurrents.

Que ce projet ainsi complété et arrêté dans son ensemble et ses détails, et dans ses conditions d'exécution, livré à la publicité la plus entière pendant le temps nécessaire pour le comprendre, l'étudier et en vérifier les données; que ce projet, soumis aux enquêtes parlementaires et à toutes les investigations

désirables, soit mis en adjudication publique par l'administration, et il ne manquera certainement pas de concurrents que n'effraieront nullement la juste et très large indemnité à payer éventuellement à l'auteur du projet, dans le cas où il ne resterait pas lui-même adjudicataire de la ligne qu'il aura conçue.

C'est ainsi qu'en adoptant la publicité on appellera la concurrence, et partant des conditions plus avantageuses pour le pays.

Cette concurrence, il convient de la régler d'avance de manière à confondre les gens qui se précipitent quelquefois en aveugles dans les entreprises et en compromettent ainsi souvent la réussite.

Les garanties sévères à exiger des concessionnaires, diminueront d'abord le nombre des concurrents, et pourront atténuer les effets quelquefois fâcheux d'une adjudication trop vivement disputée.

Mais pour ne rien donner au hasard et n'avoir à craindre dans aucun cas pour le pays aucune des conséquences d'une trop grande concurrence, il importe de rechercher le point le plus convenable, du temps ou du tarif, sur lequel il faut reporter les efforts des concurrents dans les adjudications.

Concurrence
sur le tarif.

La concurrence sur les prix du tarif est tout ce qu'on peut imaginer de plus mauvais dans l'intérêt du pays.

Car si, comme il peut arriver, la concurrence fait tomber ce tarif assez bas pour que les recettes ne suffisent pas à couvrir les dépenses d'exploitation, alors l'entretien de la ligne sera nécessairement négligé, les transports seront mal exécutés, le parcours

deviendra dangereux, le chemin finira par être abandonné, et le pays pourra être privé d'une voie qui lui sera devenue indispensable; à moins que l'État ne se mette au lieu et place des compagnies, ruinées par le tarif qu'elles auront eu l'imprudence de rabaisser outre mesure, et qu'il ne se charge d'entretenir et de maintenir cette voie à ses frais; ou à moins que la législature ne permette à la compagnie de rehausser le tarif.

Or, ce serait chose souverainement injuste que de rehausser ce tarif, lorsque c'est le rabais inconsidéré fait par la compagnie qui lui en a procuré la concession, au préjudice d'autres compagnies plus sages dans leurs calculs.

Si au contraire l'uniformité et le calcul large et libéral du tarif sont admis en principe, ou si tout au moins le tarif est fixé au préalable dans chaque cas particulier par l'administration sur les bases que nous avons établies, et après enquête des besoins et exigences du commerce et des localités appelées à jouir de la ligne ou frappées par son établissement; si, disons-nous, le tarif est fixé d'avance, ce ne sera plus que sur la durée de la concession que porteront les efforts et les différences des concurrents. On sera certain alors que les produits du Chemin de fer seront (autant que les prévisions se vérifient) amplement suffisants pour couvrir tous les frais d'entretien et d'exploitation du chemin, voire même pour payer les intérêts de coût d'établissement; et, le seul effet qu'une concurrence insensée pourrait produire, c'est que la fin de la concession arriverait plus ou

Concurrence
sur le

moins long-temps avant l'entier amortissement du capital engagé, résultat qui n'est d'aucun inconvénient pour le pays, et qui frapperait seulement et dans un temps éloigné, les imprudents concessionnaires de la ligne.

La limite inférieure de durée des concessions pourrait être fixée à 15 ou 20 années, car il faut un minimum de temps de jouissance probable pour intéresser le concessionnaire à la solide exécution des ouvrages; car aussi, il y a peu de probabilité qu'un Chemin de fer, quelque bien situé et favorisé qu'il soit, puisse couvrir ses dépenses, ses intérêts, et produire l'amortissement de son capital dans un plus court espace de temps.

La limite supérieure serait la concession centenaire, qui, sous le rapport de l'amortissement possible du capital employé, est presque mathématiquement, et peut être rendue d'ailleurs tout à fait égale à la concession perpétuelle, dont en conséquence il est inutile de grever le pays.

Concurrence
dans les cas
exceptionnels.

Pour les cas extrêmement rares où, entre ces limites de temps, le tarif applicable à la ligne en concession, serait calculé devoir être trop ou trop peu productif, un troisième élément devrait être introduit dans le calcul; le temps ne serait plus alors indéterminé et l'objet de la concurrence.

Si la ligne est trop peu productive et qu'elle ne puisse procurer le remboursement de son capital intégral en cent ans, elle ne le pourrait davantage pendant une concession de plus longue durée; de sorte que, dans ce cas, à la concession centenaire

il sera nécessaire que l'Etat ajoute une subvention ou une bonification auquel d'intérêts. Dans cette hypothèse, ce sera celui des concurrents qui demandera le moindre subvention ou la plus faible bonification d'intérêts, qui sera déclaré adjudicataire. Si la ligne au contraire semble devoir être beaucoup trop productive même pour une concession de 15 à 20 ans, et qu'il ne convienne pas aux intérêts généraux que le tarif soit baissé au-dessous d'une certaine limite, il n'y aura pas lieu non plus à diminuer le temps de la concession, car la plus grande garantie de bonne exécution des travaux gît dans cette limite de 15 années, pendant lesquelles le concessionnaire est appelé à jouir des produits de la ligne. Dans le cas donc de ces concessions, si extraordinairement avantageuses, l'Etat sera en droit d'exiger une bonification compensatrice de la part du concessionnaire, et ce sera alors celui qui offrira à l'Etat la plus forte prime ou la plus forte partie du revenu annuel, qui sera déclaré adjudicataire. (La concession récemment accordée du Chemin de fer de Bâle à Strasbourg, nous offre presque un exemple de l'obligation de ces sortes de primes, puisque cette concession est astreinte à la condition de construire la ligne de Strasbourg à Lanterbourg, ou de contribuer pour un million à cette construction, si l'Etat ou une autre compagnie en fait la dépense.)

— En établissant la concurrence sur ces bases, les lignes les plus productives seraient donc, tout autant que si le Gouvernement les exécutait et les exploitait.

Compensation pour l'Etat.

lui-même, une source de recettes pour l'État, en compensation des lignes trop peu productives qui exigeraient des subventions ou suppléments d'intérêts.

Et pour les lignes qui seront dans le cas moyen ordinaire, il n'y aura généralement entre elles de différences que dans la durée de la concession; de sorte que ces lignes, ne tombant que les unes après les autres dans le domaine de l'État, ne seront pas pour lui une cause de trouble et de difficultés comme cela serait, si elles venaient à lui échoir toutes à la fois, soit qu'il doive les exploiter lui-même, soit qu'il se borne à les affermer.

Ce sont là des avantages remarquables de l'uniformité du tarif que nous avons posée en principe. L'établissement de ce tarif est donc chose capitale, car il doit être conçu de telle sorte que très peu de lignes tombent en effet dans les cas exceptionnels, en donnant de trop forts ou de trop faibles revenus à leurs concessionnaires.

Le système que nous venons de développer rapidement est applicable à toutes les lignes de Chemin de fer, grandes ou petites, politiques, stratégiques ou commerciales, beaucoup ou peu productives; ce système semble assurer tous les intérêts, ménager toutes les exigences et se plier à tous les cas, un seul excepté : celui où la subvention étant égale au coût d'établissement, le produit de la ligne serait insuffisant pour couvrir les dépenses d'entretien; auquel cas nous ne pensons pas qu'aucune considération quelconque puisse porter à établir une pareille voie, si peu utile, de communication.

Ce système ne prive d'ailleurs nullement l'État d'aucun des avantages qu'il est en droit d'attendre de l'établissement des Chemins de fer ; que la ligne soit construite et exploitée par lui ou qu'elle soit mise en concession , l'État n'en jouira pas moins des *revenus indirects* qui découlent pour lui de ces sortes de travaux ; et, par l'adoption du dernier mode, le Gouvernement se trouvera débarrassé des soins de détails qu'il semble prendre plaisir à accumuler autour de lui et qui finiront un jour par entraver sa marche.

Quand le Gouvernement aspire à tout faire, il aspire en réalité à se rendre impuissant.

OBJECTIONS AU MODE D'EXÉCUTION PAR CONCESSION.

Sans vouloir démontrer ici, combien il serait d'une saine politique que le Gouvernement favorisât l'esprit d'association et le dirigeât vers les grandes choses et les monuments utiles au pays ; combien il serait sage que l'administration ne se réservât pas le monopole de toutes les grandes industries et qu'elle fit tous ses efforts pour intéresser les particuliers et la masse des populations aux grandes entreprises de travaux publics ; sans faire valoir enfin des considérations d'un ordre plus relevé que ne le comporte le cadre de cet écrit, nous poserons donc en principe général, qu'en vue de la célérité et de la certitude d'exécution, comme sous le rapport de l'économie dans l'établissement et dans l'exploitation, le Gouvernement doit

faire exécuter toutes les lignes de Chemin de fer par voie de concession.

Mais voyons si d'autres nécessités, plus essentielles encore que ces puissants motifs, n'exigent pas de renoncer à ce mode par excellence.

Lignes politiques et stratégiques.

On a cherché à établir plusieurs catégories de Chemins de fer, les divisant en lignes commerciales, lignes politiques, stratégiques, etc. et l'on a voulu se baser sur cette division arbitraire pour faire la part de l'Etat et la part de l'industrie, attribuant à l'un la construction et l'exploitation des grandes lignes, et laissant à l'autre l'exécution des lignes secondaires.

Nous trouvons cette division inexacte sous plus d'un rapport et nous ne pouvons en admettre la conséquence.

Les lignes en effet seront presque toutes politiques et surtout stratégiques, en ce sens que toutes serviront puissamment le Gouvernement dans le transport rapide de ses armées et qu'elles permettront certainement d'en diminuer le cadre en temps ordinaire.

Les lignes principales du nord et leurs aboutissants conduiront les troupes vers la Belgique, le champ de bataille ordinaire de la France; le chemin de Bordeaux conduira en Espagne, celui de Lyon et Marseille desservira l'Algérie et les armements maritimes de la Méditerranée; les lignes de l'ouest feront face à l'Angleterre et faciliteront les expéditions des ports de l'Océan; les embranchements à toutes ces lignes principales, et les chemins de ceinture, longeant les frontières, compléteront le système défensif de la France, de telle sorte que toutes les lignes

tombent en résumé dans le même cas, et peuvent à bon droit être réputées stratégiques. A ce titre l'Etat peut en revendiquer la libre et exclusive disposition dans certains cas.

Il est indispensable en effet, que l'Etat puisse disposer librement par raison d'économie, ou par d'autres motifs, non pas seulement des lignes politiques, mais de toutes les lignes, pour le transport de ses dépêches, de son matériel et de ses troupes; il faut que les besoins, le service et la défense du pays soient assurés dans toutes les hypothèses possibles; mais cela n'entraîne pas la nécessité de la possession des grandes ou petites lignes de chemins de fer par l'Etat.

Cette nécessité, fût-elle d'ailleurs réelle, ne peut être antérieure et préexistante à la construction même des chemins de fer; qu'on laisse donc construire des lignes par le mode le plus prompt, le plus économique et le plus avantageux; sauf à stipuler les clauses de libre disposition que réclame l'intérêt de l'Etat.

Le droit d'usage temporaire peut être stipulé à de certaines conditions et dans des limites déterminées vis-à-vis des compagnies concessionnaires; mais si l'exercice de cette faculté excède ces limites, ou s'il doit devenir définitif ou exclusif, il pourra être assuré par voie de rachat.

En vain objectera-t-on qu'un chemin de fer politique ou stratégique doit rester invariablement entre les mains de l'administration, dont la sécurité ne serait pas entière si ce chemin était confié à des particuliers; en vain dira-t-on qu'il peut être imprudent de laisser en d'autres mains que celles de l'administra-

tion, un moyen d'action aussi puissant que les Chemins de fer, et principalement les grandes lignes dites politiques.

Pour quiconque sait avec quelle facilité on peut mettre un Chemin de fer subitement hors de service, rien n'est plus futile que les craintes qui se basent sur l'usage que des ennemis du pays pourraient faire d'une ligne confiée à des concessionnaires.

L'administration en concédant la ligne de Bâle à Strasbourg, a bien prouvé qu'elle ne partageait pas de pareilles appréhensions, car cette ligne de ceinture, ligne, sans contredit, politique et stratégique autant qu'il puisse être, se trouve, en effet, bien autrement exposée que la ligne de Paris à Lyon, dont le ministère réserve l'exécution à l'État.

Entretien et exploitation des lignes.

Sous le rapport de l'entretien et de l'exploitation des lignes, il n'y a non plus réellement aucune raison plausible pour que l'État s'adjuge exclusivement les Chemins de fer, avant le temps où ils doivent lui échoir gratuitement. L'intérêt particulier veillera en effet mieux que les agents de l'État à la conservation, à l'entretien des Chemins de fer; nul concessionnaire ne serait assez ennemi de son pays et de lui-même pour détruire et laisser dépérir la ligne utile qu'il aurait construite, de même que nul concessionnaire ne pourrait non plus abuser des moyens de communication à sa disposition.

La haute surveillance attribuée et justement réservée à l'État sur les lignes, et des réglemens spéciaux d'administration pourront d'ailleurs prévenir suffisamment tous les genres d'abus que l'on pourrait craindre.

Ce n'est donc pas une nécessité réelle pour l'Etat de construire lui-même et d'exploiter les grandes lignes politiques de Chemins de fer; il suffira qu'il s'en réserve l'entière disposition dans certains cas, et même le *libre rachat* au besoin.

En vain objectera-t-on encore que le système des concessions peut rendre illusoire la faculté de libre disposition, dont la nécessité est reconnue et dont l'exercice pourrait être compromis quelquefois par suite de défauts de constructions, négligences d'entretien, ou vices d'exploitation des lignes; en vain dira-t-on que si ce système donne en effet quelques garanties de prompt et bonne exécution et d'entretien parfait des lignes pendant l'exploitation, en revanche, il donne la certitude que cet entretien sera négligé quand le concessionnaire ne trouvera plus avantage à le soigner, et principalement dans les derniers temps de la concession, alors que le concessionnaire est près d'en perdre la jouissance. On doit seulement en conclure qu'il faut attribuer au Gouvernement la haute surveillance des Chemins de fer, tant dans leur exécution que dans l'exploitation.

Cette intervention, restreinte à de certaines limites, est d'ailleurs indispensable vis-à-vis du public et du commerce, à la sécurité et à l'intérêt desquels l'administration doit sans cesse veiller.

Les conditions de cette surveillance, ainsi que toutes les autres conditions d'exécution des Chemins de fer, devraient être en général déterminées par la législature, car les Chemins de fer entraînant l'établissement d'impôts-péages, et nécessitant des expo-

Lignes im-
productives.

priations forcées, sont du ressort du pouvoir légis-

latif. Une nouvelle objection reste à faire contre le mode d'exécution par concession, c'est que ce système, excellent, il faut bien l'accorder, pour le cas où le produit des lignes suffit à rembourser et à indemniser largement le concessionnaire, n'est plus applicable au cas où ces produits sont insuffisants pour faire face aux dépenses.

Force est bien alors à l'État, ou d'exécuter lui-même, ou de combler le déficit probable du concessionnaire, soit par voie de subvention, soit par moyen d'une compensation de revenus ou de minimum d'intérêts.

Et si l'État se charge ainsi des Chemins dont les produits ne couvrent pas la dépense, pourquoi ne se chargerait-il pas aussi des lignes productives pour compenser le déficit des premières par le bénéfice de ces dernières?

Nous avons déjà pour ainsi dire démontré la futilité de cette objection, mais nous répondrons encore que toutes les lignes, productives ou non, devant au bout d'un certain temps tomber dans le domaine de l'État, il y a pour lui, dans toutes les hypothèses possibles, cette certitude de compensation, et qu'il est même à remarquer que les lignes les plus productives lui reviendront les premières, puisque elles devront être cédées pour le moins de temps, tandis que les lignes les moins avantageuses ou les plus improductives lui tomberont les dernières en partage.

Nous ajouterions que quant au mode d'exécution,

la question du maximum ou du minimum de produit est entièrement indifférente, et que, sous le rapport de la promptitude et de l'économie, ce qu'il y a toujours de plus avantageux pour l'État, c'est de faire exécuter encore par concession les mauvaises comme les bonnes lignes.

En effet, supposons, si cela peut bien aller ensemble, qu'il s'agisse de construire un Chemin de fer nécessaire au pays, et cependant peu productif, c'est-à-dire susceptible seulement de rapporter l'intérêt d'une partie de son capital; l'autre partie se trouvant entièrement sans rapport.

N'est-ce pas, sous le point de vue financier, absolument même chose pour l'État, qu'il exécute par lui-même cette voie en y appliquant une quantité donnée de capitaux improductifs, ou qu'il la fasse exécuter par une compagnie, en allouant au concessionnaire une subvention égale à ce même capital, ou une bonification correspondante d'intérêts?

L'État ne jouira-t-il pas de la ligne, comme s'il l'avait exécutée lui-même, avec cette différence, tout à son avantage, que le concessionnaire a force de soins dans l'établissement, d'économie dans les frais d'entretien et d'exploitation, pourra peut-être parvenir à tirer un plus fort intérêt de son capital engagé, et à l'amortir plus promptement, c'est-à-dire en dernière analyse, à demander la concession pour moins de temps, ou à demander une subvention moins forte que le capital supplémentaire calculé improductif par l'administration.

En procédant ainsi, l'État sera en outre déchargé

de l'entretien, de l'exploitation, et jouira d'ailleurs de tous les autres avantages qu'entraîne nécessairement pour lui le mode de concession.

Agiotage des actions de chemins de fer.

Une seule nécessité toute morale semble militer en faveur de l'exécution par l'Etat, c'est celle de mettre un terme au scandale de l'agiotage sur actions des Chemins de fer, et du commerce des concessions.

Mais cet agiotage n'est plus réellement si fort à redouter; déjà les masses sont un peu revenues de leur engouement premier pour les Chemins de fer, et de leurs idées exagérées sur les produits de ces voies nouvelles.

Nous sommes loin du temps où un ingénieur renommé croyait et publiait « que les chemins belges, » exécutés par l'Etat, donnaient des produits tels » que le pays serait rentré en 3 ans dans ses avances, » et que la Belgique pourrait alors supprimer ses » droits de péage et jouir du bienfait des transports » rapides et à bas prix. »

(*Des voies de communication*, par M. Vallée, juillet 1836, page 155.)

On sait maintenant que penser des Chemins de fer, entrepris par l'Etat comme par concession, on n'ignore plus que leurs produits ne dépassent guère certaines limites fort restreintes.

Le public ne se laissera donc plus prendre à toutes les exagérations, à tous les pièges des agioteurs et des créateurs de sociétés par actions.

D'ailleurs le Gouvernement s'occupe déjà de la loi si nécessaire sur ces sociétés, et cette loi représ-

sive de tant d'abus, sera sortie sans doute avant que les nouveaux projets de chemins de fer dont on s'occupe de tous côtés, puissent donner matière à spéculation.

Le Gouvernement peut en outre, sans sortir de la limite de ses pouvoirs, prendre des mesures restrictives à l'égard des actions de chemins de fer, comme il l'a fait pour certaines valeurs étrangères, maintenant pour ainsi dire inconnues à la Bourse, après y avoir régné d'une manière si fatale; le Gouvernement pourrait, par exemple, ne reconnaître d'autre valeur aux actions de chaque nouveau chemin de fer, que leur valeur *nominale* aussi long-temps que la ligne ne serait pas en exploitation et n'aurait pas donné au moins un premier dividende,

MODES D'EXÉCUTION ADOPTÉS EN PAYS ÉTRANGERS.

Avant de tirer une conclusion de ce qui précède, nous croyons nécessaire de jeter un coup d'œil sur les divers modes d'exécution, que l'expérience a fait adopter dans les pays où les chemins de fer sont déjà chose jugée.

Aux Etats-Unis d'Amérique, où plus de 600 lieues de chemins de fer sont livrées à la circulation, où pareille quantité se trouve projetée et en train d'exécution, ces travaux sont l'objet d'associations particulières et de concessions de la part des Etats, souvent à perpétuité, mais plus ordinairement limitées à 100 années.

Amérique.

Les concessions sont directes et accordées sans charges par la législature, avec les seules réserves et conditions dictées par l'intérêt général.

L'état de Pensylvanie a seul fait exception à cette règle générale en faisant construire, dans un but de haute nécessité commerciale, un chemin de fer dont *l'exploitation affermée par adjudication*, rend encore indirectement hommage au principe de la concurrence et de l'intérêt privé.

Le Gouvernement fédéral n'intervient dans ces entreprises que pour les assister au besoin du secours de ses ingénieurs, et pour modifier, s'il le faut, les projets de manière à les ramener à l'unité d'ensemble, réclamée par les intérêts du pays, dans les grandes voies de communication. Les Etats particuliers facilitent d'ordinaire l'exécution de ces entreprises et les sanctionnent aux yeux du public, en s'inscrivant en tête des actionnaires (exemple qui ne saurait être trop imité, car il témoigne de l'utilité et de la moralité de l'entreprise à laquelle le gouvernement croit pouvoir accorder ainsi l'appui de sa participation et de son influence.)

Angleterre. En Angleterre tous les chemins de fer sans exception sont exécutés par voie de concession.

Les concessions sont accordées directement par le Parlement après enquêtes contradictoires, avec concurrence sur le tracé et les conditions d'exécution, entre les divers projets présentés pour une même ligne.

Les concessions sont perpétuelles et ne sont subordonnées qu'aux seules garanties d'utilité publi-

que, d'intérêt général et de respect de la propriété particulière.

Le gouvernement ne prend part aux entreprises que pour autoriser le bureau des travaux publics à prêter son secours dans l'étude des projets, s'il est réclamé par les parties intéressées, et ensuite pour soutenir, s'il le faut, les compagnies et activer au besoin la marche des travaux, sans s'immiscer pour cela dans la direction des affaires.

Tout cela est bien loin, comme on le voit, du mode d'exécution par l'Etat, mode qui semble si vivement désiré en France par l'administration.

Les partisans du mode d'exécution par l'Etat s'appuyent généralement de l'exemple de la Belgique pour repousser tout autre mode d'exécution des grandes lignes de chemin de fer; c'est précisément de cet exemple que nous allons nous étayer encore pour demander que l'Etat ne soit pas chargé de cette exécution.

Belgique.

La Belgique a été et est encore dans une position toute particulière qui exigeait une marche exceptionnelle.

Le Chemin de fer d'Anvers et Ostende à Cologne (de la mer au Rhin), fut décrété par des considérations et des nécessités entièrement politiques.

Il fallait d'abord donner du travail à la classe ouvrière, il fallait occuper les esprits autant que les bras au sortir d'une révolution à peine terminée et à craindre peut-être encore pour le pouvoir nouvellement établi; il fallait ranimer l'activité éteinte des usines et houillères; il fallait aussi calmer les inquiétudes du

commerce, justement alarmé à la suite du traité du 21 novembre 1831, par la perte des communications avec l'Allemagne et par la fermeture de l'Escaut; il fallait surtout rattacher quelque grand monument national à l'existence d'un gouvernement nouveau qui avait quelque peine à prendre racine dans le sol, et qui voulait aussi pouvoir dire *Exegi monumentum*.

La question industrielle et commerciale n'était que d'un faible intérêt et ne fut point approfondie. « Il » fallait faire acte de nationalité; on le fit, sans se » dissimuler qu'il y avait témérité à le faire, car le » chemin belge ne pouvait être qu'une section du » Chemin de fer européen, sous peine de périr, peut- » être, s'il n'était pas imité et continué. » (*Discours ministériels.*)

La concession par adjudication de la grande ligne d'Anvers à Cologne, sur la base d'un péage à perpétuité, fut décidée d'abord; des compagnies s'étaient présentées, on était sûr d'avoir des concurrents.

Mais au moment de l'adjudication le gouvernement belge conçut quelques craintes relativement à la Prusse et à la possibilité de continuer plus tard la grande ligne hors du territoire belge.

Le Chemin de fer pouvait donc n'être destiné qu'à lier l'Escaut à la Meuse, et perdre ainsi la plus grande partie des avantages que le gouvernement belge avait calculés et laissé entrevoir au public et aux entrepreneurs.

Le gouvernement recula devant une adjudication dont il pouvait n'être pas libre de remplir toutes les conditions, et soumit aux Chambres la question, pré-

cédemment résolue administrativement, du mode d'exécution.

La décision de cette question fut l'occasion d'une foule d'intrigues faites pour influencer les Chambres, où l'on alla jusqu'à dire que le roi Guillaume se cachait derrière une des compagnies concessionnaires.

C'est ainsi que la législature belge, tout en réservant les questions les plus capitales en matière de Chemins de fer, fut amenée, forcément peut-être, à renoncer au système de concession et à décider que l'Etat dirigerait lui-même, idée audacieuse, de l'œuvre même du Ministre des travaux publics.

Mais en écartant le système de concession et en faisant construire sa grande ligne de Chemins de fer pour son compte et à ses risques et périls, le gouvernement belge comprit « qu'il ne pouvait exiger » de l'administration générale toute l'activité et la » surveillance immédiate qu'une semblable entreprise exige par ses détails, sinon difficiles, au » moins trop compliqués ; qu'il convenait qu'une » commission spéciale fût investie de pouvoirs administratifs pour le tracé, la construction, » l'établissement et l'exploitation de la route, tant » sous le rapport de la direction et de la surveillance » des travaux, que sous le rapport financier, l'achat » des propriétés, la passation des marchés, le paiement » des dépenses, etc., etc. »

Omnipotence tout-à-fait insolite et en-dehors des formes et des usages habituels de l'administration publique, et ramenant ainsi l'exécution par l'Etat à une véritable exécution particulière, sans responsa-

bilité, sans risques et périls personnels, sans aucune des garanties de ce dernier mode.

Une organisation spéciale toute différente de celle déterminée par les règlements généraux d'administration fut appliquée au personnel du Chemin de fer; les deux ingénieurs-directeurs de ce travail furent soustraits à la hiérarchie du corps des ponts-et-chaussées, investis de pouvoirs exorbitants et mis en rapport direct avec M. le Ministre de l'intérieur, centralisant ainsi toute l'action dans le cabinet de ce dernier.

Dans l'exécution, ces ingénieurs-directeurs eurent en effet plein pouvoir de conduire le travail à leur gré, ayant recours tantôt aux *adjudications*, tantôt à des *marchés particuliers*, tantôt à l'exécution en *régie*; agissant en un mot comme pourrait le faire un véritable *concessionnaire*, avec cette différence que celui-ci a pour bien faire un mobile de plus que tout autre, *son intérêt particulier*.

C'est au mode exceptionnel d'exécution adopté en Belgique, que ce pays doit d'avoir obtenu si promptement des résultats qu'il serait encore à attendre, s'il avait suivi la marche ordinaire de l'administration. C'est à ce mode que la Belgique doit la célérité, nous ne disons pas l'économie, d'établissement de sa grande ligne de Chemin de fer.

« Pense-t-on que si l'on avait été obligé de suivre, pour l'établissement du Chemin de fer, les formalités administratives ordinaires des autres travaux publics, impuissantes pour le bien, impuissantes contre le mal, pense-t-on qu'on aurait obtenu d'aussi beaux, d'aussi prompts résultats? » (*Rapport*

aux Chambres législatives belges par le Ministre des travaux publics.)

Il faut avouer en effet que pour la célérité d'exécution, le mode adopté en Belgique et qui donne à l'ingénieur l'omnipotence du concessionnaire, est tout-à-fait souverain. Mais ce mode est-il conseillable, est-il praticable et dans les idées reçues en France? Et sous le rapport de l'économie d'exécution, ce mode qui n'offre aucune autre garantie que la responsabilité morale de l'ingénieur, ce mode est-il à suivre ailleurs qu'en Belgique, là où l'économie était la ~~première~~ ^{première} considération à ménager, et où la promptitude d'exécution était une rigoureuse nécessité politique?

Il nous serait facile de démontrer qu'en effet le Chemin belge aurait pu être exécuté plus économiquement, bien qu'on n'y ait déployé aucune espèce de luxe. Mais il nous suffira de dire que le Gouvernement belge lui-même, éclairé sans doute par l'expérience, se borne à achever le système de lignes politiques qu'il a adopté pour se mettre en communication avec l'Allemagne et avec la France, et qu'il abandonne à l'industrie particulière, par *voie de concession par adjudication*, la construction de toutes les autres lignes du pays, voir même le Chemin de fer d'Anvers à la frontière hollandaise, ligne certainement tout aussi politique que celles faites pour et au compte de l'État belge.

Plus de trente lignes de Chemins de fer sont en ce moment déjà accordées ou demandées en concession sur le territoire belge.

Conclusion
relative au
mode d'exé-
tion.

Par ces exemples et par tout ce qui précède, nous croyons avoir démontré que l'exécution par concession est préférable à l'exécution par l'État, et que la concession par adjudication est plus avantageuse que la concession directe.

Nous en tirerons cette conclusion que le Gouvernement, pour l'exécution des Chemins de fer, doit en général recourir d'abord à la voie des concessions par adjudication ; qu'à défaut de concurrents qui se soient présentés à l'adjudication, le Gouvernement peut recourir à la voie des concessions directes, s'il trouve des concessionnaires offrant des conditions acceptables ; et qu'enfin, à défaut de trouver des concessionnaires après avoir épuisé les moyens de publicité, le Gouvernement est suffisamment autorisé à exécuter les lignes par ses propres agents.

EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.

L'exploitation des Chemins de fer, à charge des compagnies concessionnaires, entraîne nécessairement de la part de celles-ci les plus grands soins dans l'établissement de la voie ; cette exploitation par les constructeurs même est une des plus grandes garanties en faveur du mode de concession, car plus le chemin sera bien et solidement établi, plus les locomotives et voitures de transport seront soigneusement exécutées, et moins l'entretien de la voie et du matériel sera coûteux, plus le produit en sera grand pour les

constructeurs-concessionnaires ; l'intérêt bien entendu des Compagnies est par conséquent d'apporter les plus grands soins à toutes les parties de leur entreprise.

En fait de Chemins de fer, l'économie véritable gît non-seulement dans la bonne exécution première, mais encore dans l'entretien journalier le plus parfait de tout l'ensemble de l'établissement. Mieux la voie sera entretenue et moins il y aura de frais pour entretenir les voitures ; réciproquement, plus le matériel de transport sera perfectionné et plus la route sera économique à entretenir.

Des rails mal confectionnés, mal posés, ou dérangés par le tassement des maçonneries et terrassements qui les supportent, ne tardent pas à disloquer les voitures et principalement les locomotives. A leur tour, ces voitures, quand elles ne sont pas construites avec une parfaite exactitude, ou entretenues avec le plus grand soin, détraquent promptement les rails, coussinets, dés ou semelles, qui composent la voie.

L'intérêt personnel, dans le système de concession, se trouve ainsi doublement engagé, non-seulement à une excellente exécution première, mais encore à un parfait entretien des voies, et à leur exploitation large et libérale. Il est de l'intérêt des concessionnaires de donner au public de bonnes et douces voitures, des véhicules de marche régulière, et une voie parfaitement uniforme ; toutes choses qui contribuent à l'économie, et à un plus grand gain pour les concessionnaires, et, en même temps, au plus grand avantage du public et de l'Etat.

Il y a donc utilité et intérêt pour le pays à laisser l'exploitation des Chemins de fer entre les mains des compagnies qui les ont construits, et à ne racheter ces chemins que le plus tard possible, si mieux n'est pas d'attendre la fin des concessions.

Voyons maintenant s'il ne serait pas également avantageux de faire exploiter encore les lignes par des compagnies, après l'expiration ou le rachat des concessions, et même dans le cas où ces voies auraient été établies par l'Etat.

L'exploitation de ces lignes peut avoir lieu de plusieurs manières :

1°. L'Etat peut exploiter lui-même le tout en régie au lieu et place du concessionnaire auquel il succède ;

2°. Il peut percevoir ou affermer le *péage*, à charge d'entretenir ou faire entretenir la voie ;

3°. Il peut affermer ou adjuger l'usage des moyens de traction et de transport ;

4°. Il peut enfin concéder, affermer ou adjuger l'exploitation entière, c'est-à-dire tout-à-la-fois la jouissance et l'entretien du chemin et du matériel du transport.

Par le premier mode d'exploitation on retombe dans les inconvénients signalés pour l'exécution des lignes ; au lieu d'employer des agents qui travaillent sur leurs propres fonds et à leur propre compte, on se sert de gens salariés qui n'ont pas d'intérêt à faciliter et augmenter la circulation sur les lignes, car plus cette circulation sera forte, et plus ils auront de besogne sans en retirer plus d'avantages personnels.

Ce mode est donc par lui-même peu économique et trop peu productif surtout, sans présenter d'ailleurs assez de sécurité et de garanties à l'Etat.

Par le deuxième et le troisième mode d'exploitation on opère une division fâcheuse d'intérêts que la nature des choses lie étroitement. En donnant le péage d'un côté, on s'enlève une des principales garanties du bon entretien des machines de transport; en remettant l'usage de ces machines en d'autres mains, on diminue les chances de parfait entretien de la voie.

Dans les deux cas, on diminue les produits, car le fermier du péage et de l'entretien de la route, de même que le concessionnaire ou l'entrepreneur des transports, donneront chacun de leur côté à l'Etat, un moindre prix que s'ils réunissaient dans leurs mains les deux éléments inséparables d'une bonne et économique exploitation.

Le dernier mode est donc sans contredit le meilleur; il place dans les mêmes mains la voie et les moyens de traction et de transport. Il intéresse le fermier ou concessionnaire au meilleur entretien du tout, ainsi qu'à la recherche des meilleurs moyens de transport et de locomotion, et de la plus grande circulation possible sur la route. Ce mode est donc celui qui offre le plus de garanties à l'Etat, et qui est en même temps le plus productif.

Il n'y a nulle raison d'ailleurs pour que l'on n'appelle pas la concurrence à l'affermage de l'exploitation des routes en fer de l'Etat, soit que la concurrence s'exerce sur le prix du bail au profit de l'Etat, soit

qu'elle s'exerce sur les prix du tarif, au profit du public.

Ainsi, après avoir conclu à la mise en adjudication des concessions de Chemin de fer, nous concluons encore à la mise en adjudication de l'exploitation des lignes construites par l'Etat, ou rentrées dans son domaine par rachat ou expiration des concessions.

Libre
parcours.

C'est sans doute ici le cas de dire quelques mots du *libre parcours*, question posée en principe, résolue en droit partout, en Amérique, en Angleterre, en Belgique, mais nulle part encore appliquée jusqu'ici, excepté pour les concessionnaires des voies d'embranchement.

Un chemin de fer étant construit, soit par l'Etat, soit par une compagnie, sera-t-il facultatif à tout le monde de circuler librement sur cette voie, avec des voitures *ad hoc*, et sous condition de péage, comme cela se pratique sur les routes à barrières? Chacun pourra-t-il avoir ses moyens de transport, berline ou simple charriot? Chacun pourra-t-il avoir ses moyens de traction, chevaux ou locomotives?

Qu bien tous ces moyens de locomotion seront-ils réunis dans les mêmes mains?

Telles sont les questions que soulève le principe de libre parcours sur les Chemins de fer.

Pour y répondre, nous ferons d'abord remarquer la différence qui existe entre ces chemins et les routes ordinaires à barrières. Sur celles-ci, toutes sortes de voitures peuvent circuler sans danger pour la voie, toutes sortes de véhicules et moteurs peuvent être employés également, sans détérioration compara-

tivement bien appréciable pour la route, et surtout sans crainte d'arrêter la circulation.

Sur un chemin de fer, au contraire, la plus parfaite exactitude de voie et de mouvement doit être exigée dans le matériel de transport, sous peine de prompt destruction et dérangement des rails; les moyens de traction ne peuvent pas non plus être indifféremment employés sans être des causes fréquentes d'encombrement et d'empêchement complet à la circulation.

Il en résulte nécessairement que les moyens de traction et de transport sur chemin de fer, doivent être assujétis à des conditions rigoureuses et fréquemment vérifiées.

Mais ces conditions étant remplies, le parcours devra être libre, doit-on penser, à moins de créer un monopole au profit de l'Etat ou de la compagnie qui exploitera la route.

Cependant si l'on veut bien considérer, ce droit étant accordé, combien il sera difficile de vérifier et constater à tous les instants, les qualités justement exigées de toutes voitures et locomotives admises au libre parcours; si l'on veut bien reconnaître en même temps que l'existence de la voie peut être compromise par un seul convoi qui la parcourrait sans réunir les conditions d'uniformité voulues, par une seule voiture qui ne serait pas parfaitement établie sur la largeur de voie requise, on sera amené à convenir que ce libre parcours, au lieu d'être un bénéfice pour le public, est une charge onéreuse pour lui; car l'exercice de ce droit compromet la durée et l'existence des lignes, il en rend l'entretien

plus coûteux, et par conséquent il exerce une influence fâcheuse sur le taux des péages et tarifs de transport ou sur les autres éléments de l'exploitation, au grand détriment du public qu'il semble favoriser d'abord.

Il est donc d'intérêt général que tous les moyens de locomotion et d'exploitation des Chemins de fer, appartiennent aux seuls propriétaires des lignes, et soient mis en usage par eux; le droit de libre parcours, relégué dans les abstractions, étant, à de très rares exceptions près, réservé uniquement aux concessionnaires des lignes d'embranchements, lesquels ont le même intérêt que ceux des lignes capitales, à se servir d'un matériel aussi parfait que possible, et à ménager également toutes les voies.

DE QUELQUES CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.

Dans une question aussi grave que celle des Chemins de fer, où chaque projet particulier est appelé à occuper les moments de l'administration et de la législation, il ne peut pas être permis à tout venant de présenter à l'admission des projets qui seraient indignes d'attention.

Il y a des conditions préalables à imposer aux concurrents et postulants en concessions de Chemins de fer, tant dans le propre intérêt de ces personnes, que pour donner à l'intérêt général les premières garanties que la matière peut comporter.

Les principales de ces conditions sont :

Que les études soient complètes ;

Que les projets présentés soient bien arrêtés ;

Que les estimations soient positivement établies, tant pour la construction que pour l'entretien et l'exploitation des lignes ;

Que les évaluations de produits soient appuyées de documents statistiques authentiques ;

Que l'exécution soit enfin démontrée possible sous le rapport de l'art, et avantageuse sous le rapport financier, ou tout au moins indispensable à l'Etat et au pays, à défaut d'avantages financiers qui dispensent de la subventionner ;

Toutes ces preuves devant être faites pour que la proposition d'exécution puisse être prise en considération par le Gouvernement et la législature, et pour qu'il puisse être procédé à la recherche de l'utilité publique et aux enquêtes déterminées par la loi.

Une condition aussi indispensable, et qui semble implicitement remplie par l'entier accomplissement de précédentes dispositions, c'est que les concurrents et concessionnaires, tant par eux-mêmes que par leurs co-intéressés ou employés, fassent preuve de capacité suffisante pour entreprendre et conduire à bonne fin les travaux pour lesquels ils ont soumissionné.

Leur solvabilité doit être également justifiée ; mais ici nous nous élèverons contre le système de justification par dépôt de cautionnement.

Ce n'est pas en effet ce dépôt nécessairement très minime en comparaison du capital nécessaire à l'en-

Étude des projets.

Capacité des concurrents.

Solvabilité.

treprise, qui pourra être une preuve suffisante de l'intention et des moyens d'exécuter le travail.

Une garantie plus forte de cette intention sera donnée par tout concurrent qui présentera un projet aussi approfondi qu'il convient de l'exiger, ainsi que nous l'avons dit; et la garantie matérielle de moyens suffisants doit résider dans autre chose qu'un dépôt arbitrairement stipulé de la part de l'administration, dans un but et par suite d'habitudes purement fiscales.

Si ce dépôt est faible, il ne garantit et ne prouve rien; s'il est suffisamment élevé, il paralyse les moyens du concessionnaire.

La garantie de solvabilité doit se prouver autrement: ou par notoriété publique, ou par enquête parlementaire, ou mieux encore par formation de sociétés spéciales d'exécution, non pas de ces sociétés qui n'offrent qu'un nom sans garantie, mais de ces compagnies sérieuses où chaque membre s'engage personnellement, où la majeure partie du capital nécessaire est assurée, où un premier versement aura été effectué et déposé chez un notaire ou à la caisse des consignations.

Ces conditions sont non-seulement nécessaires pour donner au Gouvernement de suffisantes garanties d'exécution, mais elles le sont encore dans l'intérêt même des concurrents aux concessions, afin de les tenir en garde contre leurs propres illusions et de les empêcher de se lancer en aveugles dans des opérations au-dessus de leurs forces.

Garanties
pour les con-
cessionnaires.

D'un autre côté, les concessionnaires ont droit à

leur tour à toutes les garanties susceptibles de contrebalancer un peu les clauses assez dures que l'intérêt général oblige à imposer aux concessions.

Nous réclamerons en premier lieu la suppression de toute confiscation, pénalité inutile, injuste et tout-à-fait immorale. Nous nous élèverons encore contre toutes ces amendes arbitraires prononcées administrativement, et nous proposerons de borner les pénalités :

1°. Pour défaut d'entretien des lignes, à la saisie totale ou partielle de leurs revenus et à l'application de ces fonds aux travaux d'entretien et de réparation des voies et du matériel ;

2°. Pour graves infractions aux conditions de la concession et pour abandon des lignes, à la déchéance de la concession et de tous les droits qu'elle confère sur ces lignes, avec restitution gratuite à l'Etat ou aux particuliers des terrains expropriés devenus inutiles.

Nous demanderons aussi que la libre disposition et la faculté de rachat des lignes par l'Etat, droits exorbitants sous le coup desquels le concessionnaire demeure toujours placé, nous demanderons que ces droits soient réglés de manière à n'être pas une cause de ruine pour le concessionnaire, mais seulement une chance de perte, ou une donnée de gain qu'il aura pu faire entrer dans ses calculs.

Ainsi la libre disposition des voies et de tout leur matériel sera réglée par l'acte de concession, sinon dans ses limites, trop difficiles à prévoir, au moins dans ses prix, dont le taux inférieur pourrait être la moitié du tarif commun.

Droit de
rachat.

Et quant au droit de rachat, droit dont nous ne reconnaissons aucunement la nécessité pour l'Etat, nous pensons que, puisqu'on l'admet en principe, il faut qu'il puisse être exercé à toutes époques quelconques, aussitôt après l'achèvement et la mise en activité des lignes, et non pas seulement quinze années après cet achèvement, comme il a été stipulé pour le chemin de Bâle à Strasbourg, ce qui prouve en passant que ce droit de rachat n'est réellement pas reconnu fort utile par l'administration, puisqu'elle ne se réserve la faculté de l'exercer qu'à une époque si éloignée, à l'égard d'une ligne frontière, politique et stratégique autant que ce puisse être.

Quoi qu'il en soit, nous pensons que ce rachat étant une véritable expropriation, ne doit être effectué que sur des bases fort larges et à des conditions fort généreuses, car la nécessité en étant, comme on voit, au moins très problématique, l'administration ne sera tentée et n'aura de motifs plausibles de l'effectuer que pour les grandes lignes dites politiques, ou, à parler plus exactement, pour les lignes réellement lucratives.

Retour à
l'Etat.

Nous avons dit que la concession centenaire était presque mathématiquement égale à la concession perpétuelle, sous le rapport de l'amortissement possible des capitaux engagés. La différence dans les annuités pour ces deux cas est en effet si faible, qu'il n'y a pas à la prendre en considération, alors qu'il s'agit de travaux dont les produits sont basés, et ne peuvent être supputés eux-mêmes que sur des éventualités et des prévisions fort incertaines.

C'est pour cette raison que nous n'admettons pas la perpétuité des concessions ; mais aussi et précisément par le même motif, nous ne pouvons admettre le retour entièrement gratuit à l'Etat, à l'expiration de la concession à temps.

En effet, cette même incertitude qui règne dans les prévisions de revenu et qui autorise l'Etat à ne pas laisser le monopole des Chemins de fer perpétuellement entre les mains des compagnies, cette même incertitude exige au moins une indemnité en faveur des concessionnaires, au moment où l'Etat s'empare de leur propriété. Ce raisonnement s'applique aux concessions de moindre durée, tout aussi bien qu'aux concessions centenaires.

Nous proposerons donc en général pour toutes les concessions de Chemins de fer, qu'il soit stipulé une indemnité en faveur des propriétaires de ces lignes au moment où ils en feront la remise à l'Etat.

Cette indemnité établie dans une certaine proportion sur l'estimation et la valeur de construction des lignes, et ne devant être payée qu'après la remise des ouvrages maintenus dans le plus parfait état de conservation, serait sans doute la plus forte garantie du bon entretien des voies.

Cette indemnité, qui devrait être également stipulée pour les cas de rachat facultatif par l'Etat, serait un nouvel attrait pour les propriétaires et gens de finances, qui, certains de ne plus perdre la totalité de leurs capitaux à la fin des concessions, en seraient plus portés à effectuer leurs placements dans les Chemins de fer.

C'est ainsi qu'en donnant des facilités aux Chemins de fer, qu'en leur accordant des droits et des rémunérations équitables, on encouragera leur exécution, et que la concurrence d'un plus grand nombre de soumissionnaires assurera des avantages plus prochains et plus considérables au pays.

Ces conditions principales, posées dans les divers intérêts qu'il est convenable de ménager réciproquement, il n'y aurait plus qu'à passer à la conclusion, s'il ne nous restait pas quelques mots à dire sur les droits et devoirs de l'administration, et sur le rôle du corps des ponts-et-chaussées dans la question des Chemins de fer.

Action de
l'administra-
tion.

Le système des concessions étant admis en principe, le Gouvernement, après avoir arrêté autant que cela est possible son plan général de Chemins de fer, aura pour premier devoir d'appeler l'attention du public et des compagnies vers les lignes les plus avantageuses à l'intérêt général; il stimulera la concurrence et la formation des sociétés pour l'exécution de ces lignes, il fera principalement un appel aux propriétaires de terrains traversés par les Chemins de fer, au commerce des villes qui en seront favorisées, cherchant ainsi à intéresser tout le monde à l'exécution de ces nouvelles voies de communication; il livrera à la publicité tous les documents propres à faire ressortir les avantages ou la nécessité de ces créations, et à donner l'aperçu de leurs produits.

Et quand cette marche loyale et consciencieuse lui aura procuré des concessionnaires, soit par adjudication, soit par conventions directes, le Gouverne-

ment aura encore un devoir à remplir, un droit à exercer, il lui faudra surveiller l'exécution des travaux, la diriger peut-être officieusement; et, en prêtant même quelquefois aux concessionnaires le secours de ses meilleurs agents, les préserver de leurs propres erreurs et d'une mauvaise entente de leurs intérêts.

Quelquefois encore le Gouvernement pourra être dans l'obligation de venir d'une manière plus efficace en aide aux concessionnaires, en les assistant de son crédit et même de son argent au besoin, dans les cas exceptionnels de force majeure, de difficultés et d'empêchements imprévus.

Mais la plus utile, la plus morale et la plus exemplaire des interventions du Gouvernement dans l'établissement des Chemins de fer, ce sera d'accorder à ces entreprises une protection efficace en y prenant lui-même une part d'intérêt, lorsqu'il en aura jugé le projet digne.

Toute entreprise de Chemin de fer qui se présentera en effet au public, escortée de cette honorable participation, si faible qu'elle soit, se verra à l'instant appuyée par toutes les notabilités du pays, qui y trouveront une garantie de l'examen profond et consciencieux du projet par l'administration, et une preuve réelle de l'utilité publique de l'entreprise.

Le corps des ponts-et-chaussées, ce corps respectable dont la France peut s'énorgueillir à bon droit, loin d'être annihilé par l'adoption du système des concessions, en deviendra plus nécessaire encore, et trouvera dans l'établissement des lignes de Chemin

Action du
corps des
ponts-et-
chaussées.

de fer, de nouvelles occasions de prouver la haute capacité de ses membres et l'incontestable utilité de son institution.

Connaissant les besoins et nécessités de leurs départements, familiarisés avec les localités, pouvant aisément puiser dans les bureaux et archives de préfectures et de toutes les administrations publiques, tous les renseignements statistiques désirables, les ingénieurs des ponts-et-chaussées sont non seulement par leurs études et occupations habituelles, mais encore par leur position sociale, les plus aptes de tous à étudier les lignes de Chemins de fer et à en arrêter les projets.

Le corps des ponts-et-chaussées, après avoir tracé le cadre général de ces lignes, sera donc encore appelé à rédiger, à peu d'exceptions près, tous les projets particuliers, ou tout au moins à les discuter et vérifier; puis enfin à en diriger souvent et à en surveiller toujours l'exécution.

Cette position du Gouvernement et du corps des ponts-et-chaussées vis-à-vis des compagnies concessionnaires, sera belle, plus belle que si la construction, l'entretien et l'exploitation des Chemins de fer tombaient à leur charge; charge sous laquelle le manque de moyens et de personnel suffisants pourrait faire plier l'un et succomber l'autre.

DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET ADMINISTRATIVES COMPARÉES,
SUR LES CHEMINS DE FER AUX ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE,
EN ANGLETERRE ET EN BELGIQUE.

Aux États-Unis, les projets des grandes lignes de Chemins de fer sont généralement dressés par les ingénieurs du Gouvernement fédéral et adoptés par la législature.

Conception
des projets.

En Angleterre, les projets de Chemins de fer sont conçus par les ingénieurs des compagnies, soumis aux enquêtes du Parlement et aux modifications qui peuvent être la conséquence de ces enquêtes.

En Belgique, les projets présentés par les compagnies, doivent être approuvés par l'administration et même peuvent encore être modifiés par elle après l'adjudication.

En Amérique et en Angleterre, où les auteurs des projets mettent sous les yeux de la législature toutes les données techniques et statistiques nécessaires pour le calcul des dépenses et l'appréciation des produits, où des ingénieurs sont consultés, des témoins entendus, etc., c'est le pouvoir législatif qui apprécie la possibilité d'exécution sous le rapport de l'art, comme sous le rapport financier.

Possibilité
d'exécution.

En Belgique, l'administration décide de la possibilité de construction et ne s'occupe pas de la question financière.

En Amérique et en Angleterre, les tarifs sont librement établis par les compagnies et variables à leur gré ; mais quelquefois cependant limités par les prix

Tarifs.

de transport sur les autres moyens de communication ou en rapport avec ces prix.

En Belgique, les tarifs sont déterminés par l'administration, sauf le rabais de l'adjudication.

Utilité publique.

En Amérique et en Angleterre, l'utilité publique est prononcée par la législature des États et par le Parlement, après instruction et enquêtes directes très étendues.

En Belgique, l'administration s'est fait juge de l'utilité publique.

Droit de disposition et de rachat par l'État.

En Amérique, la législature des États se réserve quelquefois le droit de rachat des concessions sur des bases larges et équitables.

En Angleterre, ce cas et celui de libre disposition n'ont pas été prévus.

En Belgique, l'État se réserve le droit de parcours avec son matériel sur toutes les routes en concession, la disposition du matériel de l'entreprise pour le transport de ses troupes, de ses dépêches, etc.; il se réserve la faculté de rachat des lignes, et l'administration va même jusqu'à fixer les départs et convois sur les Chemins en concession.

Mode d'exécution.

Aux États-Unis, l'exécution a lieu le plus souvent par voie de concession directe et perpétuelle, ou de 100 et 90 années au moins.

En Angleterre, toujours par concession directe et perpétuelle.

En Belgique, par concession à temps, au maximum de 90 ans et par adjudication au rabais sur le tarif.

Indemnité aux auteurs des projets.

En Belgique, le cahier des charges des concessions stipule une juste et large indemnité à payer par le

concessionnaire en faveur de l'auteur ou propriétaire des projets, dans le cas où ce dernier ne resterait pas adjudicataire de la ligne qu'il a proposée, pour que la concession puisse lui être enlevée, ses concurrents doivent avoir offert au moins un rabais de 5 pour cent en-dessous du prix le plus bas du tarif qu'il aura soumissionné lui-même.

Garanties.

En Amérique, la garantie de solvabilité est établie par le fait de la formation de sociétés et de la souscription du capital social.

En Angleterre cette garantie réside dans les engagements personnels des actionnaires.

La garantie de capacité, également exigée avec raison en Angleterre, y est établie par enquête parlementaire.

En Belgique, la garantie de solvabilité consiste purement dans le dépôt d'un cautionnement arbitrairement fixé par l'administration.

Aux États-Unis et en Angleterre, l'organisation des compagnies doit précéder le bill de concession.

Organisation
des
compagnies.

En Belgique, le concessionnaire est autorisé par l'arrêté de concession, à créer une société anonyme ou en commandite par actions et à lui céder ses droits.

Toutes les conditions relatives aux courbes, pentes et plans inclinés des Chemins de fer, aux ponts, tunnels, aqueducs, traverses de routes, etc., sont en Angleterre, soumises, comme toutes autres conditions, aux enquêtes du Parlement avant la concession.

Conditions
de détails
d'exécution.

En Belgique, toutes ces conditions sont déterminées par l'administration, en partie dans l'arrêté de concession, en plus grande partie pendant l'exécution.

Aux États-Unis, les lignes d'embranchement sont

Embranch.
lign. concur.
rentes.

favorisées, les lignes concurrentes ne sont généralement pas admises par les Etats.

En Angleterre, la liberté la plus complète existe sur ce point, sauf opposition parlementaire.

En Belgique, tous les Chemins de fer d'embranchement, de concurrence, de prolongation, doivent toujours être tolérés sans indemnité aucune par les concessionnaires des lignes primitives.

Libre
parcours.

Le libre parcours est admis en principe général, mais non encore appliqué aux Etats-Unis et en Angleterre.

En Belgique, le parcours est libre pour le matériel de l'Etat, et aussi, avec des voitures soumises à de certaines conditions, pour les compagnies d'embranchements, et même pour les particuliers en concurrence avec la société concessionnaire, moyennant un droit de péage, fixé par l'acte de concession. (Au Chemin de fer de Sambre-et-Meuse, ce droit est de 7 c. par tonne et par kilomètre.)

Locomotion,
transports.

En Belgique, la locomotion sur les lignes principales et sur les troncs des Chemins de fer concédés, ne peut avoir lieu qu'au moyen de locomotives à vapeur; sur les embranchements elle est tolérée au moyen de chevaux.

Tous transports doivent être effectués par les compagnies, sans autres limites que celles relatives aux objets indivisibles de grand poids.

Surveillance.

En Amérique et en Angleterre, la construction des travaux n'est surveillée qu'en ce qui concerne l'exécution des règlements généraux d'intérêt public.

En Belgique, la surveillance de l'administration,

exercée par un membre du corps des ponts et chaussées, s'étend à l'exécution, à la réception, à l'entretien des ouvrages, et à l'exploitation des lignes; elle est de plus faite au frais des concessionnaires.

En outre, les cantonniers sur les Chemins de fer sont au choix de l'administration.

En Amérique, la non-exécution des travaux et conditions de concession entraîne la déchéance des droits, mais non la perte des travaux et de la propriété; la législature peut relever de cette déchéance.

En Angleterre, la non-exécution des lignes concédées entraîne la déchéance de la concession et la remise gratuite aux propriétaires des terrains expropriés.

En Belgique, les pénalités sont nombreuses: amendes, démolition et reconstruction des ouvrages, saisies des recettes, déchéances des droits et continuation d'office ou à la folle enchère des concessionnaires, telles sont les conséquences de la non-exécution des conditions du cahier des charges.

En Amérique, les Etats s'intéressent souvent comme actionnaires dans les Chemins de fer.

En Angleterre, le Gouvernement accorde des prêts et des secours fréquents aux compagnies.

En Belgique il n'y a aucune espèce de subvention dans aucun cas.

En Belgique, les Chemins de fer devant être remis au Gouvernement, dans un parfait état de conservation à la fin de la concession, l'administration se réserve le droit de saisir le revenu des cinq dernières années en garantie de cet entretien.

droit
droit

Pénalités.

Prêts, secours, subventions.

Retour à l'Etat.

La reprise du matériel des transports est au choix du Gouvernement, et elle a lieu sur expertise, au cas échéant.

Contesta-
tions.

• En Amérique et en Angleterre, toutes contestations et difficultés relatives aux Chemins de fer, restent et sont jugées dans le droit commun.

En Belgique, toute contestation entre l'administration et les concessionnaires de Chemins de fer, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des conditions des devis et cahiers des charges, est, au choix de l'administration, déférée aux tribunaux ordinaires, ou bien jugée sans appel ni recours quelconque, par un tribunal arbitral composé de trois arbitres, désignés d'avance dans les notabilités de l'ordre judiciaire. Il est vrai que ces trois arbitres sont choisis par l'administration elle-même, mais il y a encore loin de là à un jugement administratif.

Nous sommes loin d'avoir passé en revue toutes les conditions et mesures qui peuvent être prévues et prescrites par les dispositions législatives et les règlements généraux des pays que nous venons de citer en matière de Chemins de fer; mais ce que nous en avons vu, rapproché de la discussion qui a précédé, suffira pour nous guider dans la recherche des meilleures conditions à imposer à l'établissement de ces nouvelles voies de communication.

RÉCAPITULATION.

L'aperçu que nous venons de donner de l'état et des conditions de la législation sur les Chemins de fer,

est trop incomplet pour que nous osions hasarder une conclusion arrêtée sur un aussi grave sujet ; nous nous bornerons donc seulement à récapituler et indiquer quelques-unes des principales bases sur lesquelles il conviendrait de fonder en France la législation sur cette matière.

Après avoir admis en principe, et comme point de départ, l'utilité des Chemins de fer et la nécessité d'arrêter autant que possible un système général d'ensemble, avec uniformité de voie, pour les Chemins de fer que l'intérêt du pays peut réclamer (système auquel viendraient concourir et se rattacher tous les projets particuliers successifs), on pourrait, ce nous semble, adopter les données suivantes, comme bases des dispositions législatives à prendre, et comme conditions générales et uniformes d'un cahier des charges à approuver par les Chambres, pour l'établissement des Chemins de fer du pays.

ÉTUDE ET PRÉSENTATION DES PROJETS.

Dans une matière aussi importante que celle des Chemins de fer, ce n'est pas trop que d'exiger des études complètes sur les lignes avant d'en proposer l'adoption aux Chambres.

Cette mesure diminuera sans doute le nombre des projets présentés, mais aussi le Gouvernement et la législature n'auront à s'occuper que de projets sérieux et d'offres réelles fondées sur des documents positifs ; avantage que n'assure pas assez la faculté d'enquête

sur simples *avant-projets* accordée par les articles 2 et 3 de l'Ordonnance royale du 18 février 1834.

Ainsi donc, que les projets aient été concus par les agents de l'administration ou qu'ils soient rédigés par des ingénieurs particuliers, ces projets devraient être *complets*, sinon dans tous leurs détails d'art, au moins dans tout leur ensemble, avec mémoire à l'appui, estimations détaillées des dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation; calculs et prévisions de produits, tableaux et éléments statistiques, et tous autres documents authentiques à l'appui du Mémoire.

Les projets, ainsi rédigés, seraient présentés d'abord à l'administration des travaux publics et des ponts-et-chaussées, pour être examinés, modifiés de commun accord entre les parties, et raccordés autant que possible avec le canevas général étudié par l'administration.

Après cette première formalité (nécessaire pour que les Chambres n'aient pas à s'occuper de projets indignes de leur attention), et après les enquêtes administratives voulues par la loi du 7 juillet 1833, les projets seraient présentés à la législature pour examen de leur possibilité.

Sous le rapport de l'art (si l'on admet ce point en discussion comme en Angleterre), l'opinion des Chambres se formerait aisément d'après celle d'une Commission spéciale où seraient entendus l'auteur des projets, les ingénieurs chargés de leur examen par l'administration, et autres personnes que la Commission pourrait appeler dans son sein.

Sous le rapport financier, la Commission, en présence des documents fournis par l'auteur des projets, des données contradictoires ou à l'appui apportées par l'administration, en présence des procès-verbaux d'enquête et des consultations faites en exécution de l'art. 8 de l'ordonnance du 18 février 1834, la commission pourrait aisément prononcer si les conditions de temps, de tarif, de subventions et autres, indiquées au projet, lui semblent offrir la possibilité financière de l'entreprise.

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.

Le Chemin de fer présenté étant reconnu d'exécution possible et d'exploitation profitable, la législature aurait encore à se prononcer sur son utilité publique, seul motif qui puisse justifier l'expropriation forcée des terrains à occuper.

L'utilité publique exposée, dans le mémoire qui accompagne le projet, soutenue par les partisans ou combattue par les adversaires du projet, devrait faire l'objet d'une enquête parlementaire dans laquelle tous les intérêts engagés pourraient être *admis* et non pas seulement *appelés* à se faire entendre ou représenter.

Cette enquête, complément nécessaire de l'enquête administrative ordonnée par la loi de juillet 1833, mettrait les Chambres en mesure de prononcer ou de repousser avec entière connaissance de cause la déclaration d'utilité publique.

MODE D'EXÉCUTION.

Le principe de la concession temporaire étant admis, les lignes pourraient être mises en adjudication publique, au tarif limité par la législature, et en faisant porter la concurrence ou le rabais sur la durée de la concession. L'adjudicataire serait tenu à une ample et suffisante indemnité, fixée par le cahier des charges, en faveur de l'auteur du projet, dans le cas où ce projet n'appartiendrait pas à l'administration et où son auteur ne resterait pas lui-même adjudicataire de la ligne en concession ; le rabais effectué sur ses offres par des compagnies concurrentes devrait dépasser une certaine limite assez large, cinq années au moins par exemple, pour qu'il ne restât pas concessionnaire de la ligne.

A défaut de concurrents pour l'exécution d'une ligne de Chemin de fer, à une ou plusieurs tentatives d'adjudication, il pourrait être passé outre à la concession directe, sur tarif et temps limités, aux meilleures conditions possibles à obtenir par l'administration.

Enfin, à défaut de concessionnaires, après la publicité la plus complète des projets, ou à défaut de conditions acceptables, l'exécution pourrait avoir lieu pour et au compte de l'Etat.

Dans les cas exceptionnels d'insuffisance ou d'excès de produits entre les limites supérieure et inférieure de durée des concessions, la concurrence ou l'acte direct de concession porterait sur le *minimum de*

subvention à allouer par l'État, ou sur le *maximum de prime* à lui payer.

GARANTIES A EXIGER DE LA PART DES CONCESSIONNAIRES.

L'adjudication ne saurait être faite, ni la concession accordée indifféremment à tous concurrents.

Dans l'intérêt général il y a deux garanties principales que l'on doit exiger d'eux, capacité et solvabilité.

La capacité des concurrents, si elle n'est pas suffisamment prouvée par le fait même de la conception des projets, ou bien celle des agents en chef de leur entreprise, devrait peut-être, comme en Angleterre, être établie par des enquêtes parlementaires dans lesquelles la notoriété publique et les antécédents des personnes soumises à ces enquêtes seraient consultés en premier lieu.

La solvabilité, également établie par enquête ou notoriété publique, pourrait plus généralement être constatée pour la formation de sociétés financières et industrielles, spéciales pour l'objet.

La formation de sociétés et les souscriptions d'actions, pour la moitié au moins de capital nécessaire, devraient être garanties par un versement réel anticipé d'au moins 5 pour 100 du capital.

DÉLAIS ET CONDITIONS D'EXÉCUTION.

Les conditions à imposer à l'exécution des ouvrages dans l'intérêt général peuvent en réalité se borner à

la détermination du délai pour le commencement des travaux.

L'intérêt privé des concessionnaires garantit suffisamment d'ailleurs le prompt achèvement et la bonne et solide construction des lignes.

Néanmoins on pourrait, dans certaines limites, astreindre cette construction aux conditions générales des devis adoptés par l'administration des ponts-et-chaussées pour ses propres ouvrages.

Et quant à ce qui a rapport aux traverses de routes et de villes, aux ponts, courbes, pentes, plans inclinés, etc. ; les conditions en seraient réglées d'avance et décrites au projet, ou modifiées par suite des enquêtes des Chambres.

Un commissaire de l'administration serait chargé de la surveillance des travaux et de leur solide exécution sous le rapport de la sécurité publique.

CONDITIONS D'EXPLOITATION DES LIGNES.

L'exploitation des Chemins de fer, de ceux établis par l'Etat, comme de ceux tombés dans son domaine par rachat ou par expiration des concessions, cette exploitation devrait avoir lieu par affermage, concédé en adjudication, et soumis à certains règlements administratifs.

Les concessionnaires ou exploitants seraient tenus de clore la voie et de placer des gardes et des barrières aux intersections des routes.

Les voies ainsi que le matériel devraient être dans un parfait état d'entretien.

Le mode de traction devrait avoir lieu par machines locomotives à vapeur sur les lignes principales et pourrait être exécuté par des chevaux sur les petites lignes d'embranchement.

Tous les transports de voyageurs et de marchandises, dans de certaines limites, devraient avoir lieu indistinctement et à tour de rôle.

Les concessionnaires et exploitants auraient la faculté de baisser à volonté les droits de péage et les prix de transport, mais à charge d'annoncer cette baisse un certain temps d'avance et de la maintenir pendant une durée ou période déterminée.

CONDITIONS ET GARANTIES D'INTÉRÊT GÉNÉRAL.

Le libre parcours, établi en principe général, ne serait accordé d'abord qu'aux locomotives et voitures des lignes d'embranchement, et aussi, mais à des conditions rigoureuses, aux voitures particulières qui se feraient remorquer par les locomotives des compagnies concessionnaires.

La libre disposition des lignes et de tout ou partie de leur matériel serait réservée à l'Etat, à de certains prix déterminés d'avance, tant pour le transport des troupes que pour celui des munitions et de tout le matériel de guerre et de campement, de même que pour le transport des lettres et dépêches de l'Etat.

6..

Le droit de rachat des lignes serait également attribué au Gouvernement, à toutes époques quelconques, et à des conditions stipulées d'avance dans les actes de concession, sur les bases de large et convenable indemnité que nous avons proposées.

GARANTIES AUX CONCESSIONNAIRES.

La libre gestion des lignes doit être abandonnée aux concessionnaires avec le droit de faire leurs règlements intérieurs d'administration sans contrôle aucun.

Les compagnies auraient le droit d'abandonner tout ou partie de leurs lignes en cas d'insuffisance de produit, ou pour toute autre cause quelconque.

PÉNALITÉS ATTACHÉES A LA NON-EXÉCUTION DES CONDITIONS IMPOSÉES AUX COMPAGNIES.

En cas de non-commencement de construction ou de non-achèvement des lignes dans les délais voulus, en cas d'abandon total ou partiel des lignes, sans cause de force majeure, les concessionnaires encourraient la déchéance de leurs droits, mais non pas la confiscation des travaux faits et du matériel confectionné.

Le Gouvernement aurait le droit de faire construire, achever ou exploiter d'office et pour son

compte, ou bien de concéder de nouveau les parties de ligne non commencées, non terminées ou délaissées, à charge de payer ou faire payer aux concessionnaires primitifs la valeur expertisée du matériel et de travaux existant sur les terrains expropriés, qui, seuls, deviendraient alors la propriété gratuite de l'État ou des nouveaux concessionnaires.

En cas d'abandon total par les compagnies ou par l'État, d'une ligne de chemin de fer qui serait reconnue inutile ou trop onéreuse, les terrains expropriés pourraient être convertis en route ordinaire, ou retourner gratis à leurs propriétaires primitifs pour être rendus à l'agriculture.

En cas de constructions vicieuses ou dangereuses et de non-entretien des travaux pendant l'exploitation, les concessionnaires seraient tenus d'y pourvoir sur l'avis qui leur en serait donné par l'agent ou commissaire de l'administration, et faute de s'y conformer, il y serait pourvu d'office, avec saisie des recettes au besoin.

CONTESTATIONS.

Toutes contestations entre les compagnies et l'administration seraient décidées par les tribunaux ordinaires, ou mieux par un tribunal arbitral, jugeant sans appel ni recours aucun, et composé de trois arbitres, dont deux au choix des parties et le troisième à la nomination des deux autres ou du tribunal de commerce.

DEVOIRS DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE.

Soit qu'une ligne de chemin de fer ait été étudiée par un membre du corps des ponts-et-chaussées, soit qu'elle ait été projetée par une compagnie, dès que cette ligne a été reconnue bonne et utile, le premier soin de l'administration doit être de donner le plus de publicité possible au projet, aux documents statistiques sur lesquels il s'appuie, aux estimations et prévisions de dépenses et de produits; de faire appel au commerce, aux capitalistes, aux propriétaires que la chose peut concerner ou favoriser; en un mot, de provoquer une heureuse concurrence pour l'entreprise et l'exécution de cette voie.

Indépendamment de la protection morale que l'administration donnerait ainsi au projet, elle devrait avoir la faculté de lui prêter encore un appui plus réel, plus ostensible, plus déterminant, en prenant comme actionnaire part à l'entreprise; le public y verrait une grande garantie des études et des recherches consciencieuses auxquelles le projet aurait donné lieu.

L'administration en donnant cet exemple, devrait aussi prendre des mesures contre l'agiotage possible et la hausse factice des actions, en stipulant par exemple, que ces actions n'auraient d'autre cours légal que le pair jusqu'au premier paiement des dividendes.

D'autres devoirs attendent encore l'administration : dans les cas d'empêchements, d'obstacles et accidents imprévus de force majeure dans la construc-

tion des travaux; en cas d'insuffisance passagère des produits, de destruction des lignes ou suspension de circulation pour cause de guerre ou autres, indépendantes des concessionnaires; en cas d'embarras financiers et de difficultés inévitables provenant de tous ces motifs, l'administration devrait prêter secours aux compagnies, leur aplanir les difficultés, et même au besoin leur venir en aide par des prêts hypothéqués sur les lignes et leurs revenus.

Les tarifs devraient faire l'objet d'une révision, au moins décennale (tant dans l'intérêt public que dans celui des compagnies), afin de réduire ces tarifs dans une juste proportion, soit dans le cas où la circulation ayant dépassé toute prévision, les revenus auraient dépassé aussi de beaucoup les limites calculées; soit dans le cas où les prévisions premières ne s'étant pas réalisées, les recettes seraient devenues insuffisantes pour couvrir les frais de la ligne; soit dans le cas enfin où l'intérêt général du commerce exigerait une modification de tout ou partie des tarifs.

La surveillance de l'administration sur les travaux des compagnies devrait être toute d'avertissement et exercée dans l'intérêt bien entendu des concessionnaires, et partant du public en général; car cette surveillance aurait pour but de faire maintenir les lignes et moyens d'exploitation dans le meilleur état possible d'entretien, et d'éviter ainsi les malheurs et accidents que pourraient occasioner, sur les Chemins de fer, tous vices et défauts dans leur établissement ou dans leur service.

Cette surveillance, d'une juste sévérité pendant

toute la durée de la concession, aurait à s'exercer non moins rigoureusement pendant les dernières années qui précèdent le retour à l'Etat.

Les réceptions, exécutées par les commissaires de l'administration à la fin des concessions, devraient constater le parfait état des lignes, sauf à ne faire le paiement final au concessionnaire qu'après réparation entière et parfaite des voies, soit par les concessionnaires eux-mêmes, soit d'office à leurs frais, en déduction de ce paiement.

Enfin, l'administration pourvoit, par des règlements spéciaux et des mesures de sûreté, à tout ce qui a rapport au service et à l'exploitation des lignes.

Assise sur les bases que nous venons d'indiquer, la législation sur les Chemins de fer ferait suffisamment la part des exigences et habitudes de l'administration en France; elle rendrait hommage au besoin de progrès et de liberté industrielle de notre époque, et elle favoriserait, de la manière la plus libérale et la plus sage en même temps, le développement prompt et complet de ces communications rapides que la position et la grandeur de la France réclament si impérieusement.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.....	1
Utilité des Chemins de fer. — Nécessité d'un système général. — Uniformité et détermination de la voie. — Exécution sans impôts. — Législation uniforme.	
DES TARIFS.....	7
Tarifs en pays étrangers, États-Unis, Angleterre et Belgique. — Bases des tarifs, uniformité, taux moyen. — Révision et modification des tarifs.	
EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER.....	22
RECHERCHES DU MODE D'EXÉCUTION.....	23
Régies. — Entreprises. — Concessions. — Avantages des concessions.	
MODE DE CONCESSION.....	33
Concession directe. — Concession par adjudication. — De la concurrence. — Concurrence sur le tarif. — Concurrence sur le temps. — Cas exceptionnels. — Compensation pour l'État.	
OBJECTIONS CONTRE L'EXÉCUTION PAR CONCESSION.....	41
Lignes politiques et stratégiques. — Libre disposition, droit de rachat et de surveillance pour l'État. — Insuffisance de produits, subventions. — Agiotage des actions.	
MODES D'EXÉCUTION ADOPTÉS EN PAYS ÉTRANGERS.....	49
États-Unis d'Amérique. — Angleterre. — Exemple de la Belgique. — CONCLUSION relative au mode d'exécution.	

	Pages.
EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER.....	56
Par concessionnaires. — Par l'État. — Par affermage.	
— Libre parcours.	
DE QUELQUES CONDITIONS GÉNÉRALES RELATIVES AUX CONCESSIONS DE CHEMINS DE FER.....	62
Étude des projets. — Capacité des concurrents. — Solvabilité. — Garanties pour les concessionnaires. — Droit de rachat. — Retour à l'État. — Action de l'administration. — Intervention du corps des ponts-et-chaussées.	
DISPOSITIONS LÉGISLATIVES ET ADMINISTRATIVES COMPARÉES, SUR LE CHEMIN DE FER, AUX ÉTATS-UNIS, EN ANGLETERRE ET EN BELGIQUE.....	71
RÉCAPITULATION.....	76
Présentation des projets. — Déclaration d'utilité publique. — Mode d'exécution. — Garanties à exiger des concessionnaires. — Délais et conditions d'exécution. — Conditions d'exploitation. — Conditions et garanties d'intérêt général. — Garanties aux concessionnaires. Pénalités. — Contestations. — Devoirs de l'administration générale.	

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

Page 5, ligne 8, après le mot dépenses ajoutez d'entretien.

