

A

( N<sup>o</sup> 495. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 3 SEPTEMBRE 1842.

---

*RAPPORT fait par M. ED. COGELS, au nom de la section centrale (1) chargée d'examiner le projet de loi tendant à autoriser le gouvernement à ouvrir un emprunt de trente-trois millions cinq cent mille francs.*

---

MESSIEURS,

M. le ministre des finances vous a demandé, dans la séance du 17 août dernier, l'autorisation d'ouvrir un emprunt de trente-trois millions cinq cent mille francs.

Sur cette somme :

Trente millions seraient affectés à l'achèvement des lignes décrétées du chemin de fer;

Deux millions, à la construction de routes pavées et ferrées dans la province de Luxembourg;

Un million cinq cent mille francs, au parachèvement de l'entrepôt d'Anvers.

C'est le quatrième emprunt demandé à la législature depuis la promulgation des lois qui ont décrété l'établissement de nos chemins de fer dont la dépense totale est maintenant calculée à fr. 153,870,903-12.

Vous savez, Messieurs, que lors de la discussion du dernier emprunt de 82 millions, cette dépense n'avait été évaluée par les ingénieurs qu'à fr. 131,939,207, évaluation qui a été réduite par le conseil des ponts et chaussées, et admise par le ministre des travaux publics à fr. 125,664,707.

C'est sur ces évaluations, et d'après d'autres motifs fort bien développés dans le rapport qui vous fut présenté le 29 mai 1840, par l'honorable

---

(1) La section centrale était composée de MM. DE BEER, *président*, MERCIER, LYS, DUVIVIER, DEMONGEAU, ZOUDE et ED. COGELS, *rapporteur*.

M. Demonceau, qu'alors la section centrale crut devoir réduire à 65 millions la somme de 90 millions pétitionnée par le gouvernement.

Cette réduction, combattue par le ministère, fut rejetée par la Chambre ; mais la somme de 82 millions proposée ensuite par le gouvernement, après une longue discussion, ne fut votée que dans le but de fermer la voie des emprunts.

On a peine à se rendre compte d'une différence aussi énorme entre les évaluations sur lesquelles on avait cru pouvoir se baser en 1840, et celles produites dans le dernier compte-rendu présenté aux Chambres, surtout en ce qui concerne les stations et le matériel, articles sur lesquels il semble qu'il ne devrait pas exister de mécomptes. Cette différence a excité l'étonnement de toutes les sections; nous allons vous présenter le résumé de leurs délibérations.

#### *Examen du projet dans les sections.*

La 1<sup>re</sup> section désire des explications qui justifient les erreurs commises par les ingénieurs dans leurs premières évaluations; elle demande que les dépenses projetées soient également justifiées d'une manière plus détaillée, et qu'après l'exécution des travaux, le gouvernement fournisse un compte des sommes dépensées, mis en harmonie avec le devis général réclamé plus haut. Craignant de nouveaux mécomptes, elle engage la section centrale à bien s'assurer si la somme réclamée pour les chemins de fer sera suffisante pour l'achèvement complet des travaux.

Elle appelle son attention sur l'avantage qu'il pourrait y avoir, dans l'intérêt du crédit public, à augmenter le chiffre de l'emprunt, afin de réduire le montant de la dette flottante, et de combler le déficit que pourrait présenter l'exercice courant.

Elle indique les ressources que le trésor pourrait se créer par la vente d'une partie des biens domaniaux.

Elle signale toute l'utilité qu'il y aurait à créer une commission chargée de surveiller l'emploi des fonds de l'amortissement et ceux de la caisse des dépôts et consignations.

Passant à la discussion de l'art. 2, elle pense que la somme jugée nécessaire pour le complet achèvement du système de chemins de fer n'étant que de fr. 28,206,749 et le crédit demandé s'élevant à 30 millions, il serait convenable de consacrer l'excédant à la canalisation de la Campine.

Elle propose de remplacer au 2<sup>o</sup> du même article, les mots : *à la construction de routes pavées et ferrées*, par ceux-ci : *à la création et à l'amélioration des voies de communication*; ce qui n'exclurait pas l'emploi d'une partie des fonds alloués à la construction de canaux.

Avant d'accorder la somme réclamée pour le parachèvement de l'entrepôt d'Anvers, la section désire que l'insuffisance actuelle et la nécessité de l'agrandissement soient mieux justifiées.

Sauf les observations qui précèdent, 7 membres adoptent la loi, un réserve son vote.

*La 2<sup>e</sup> section* désire connaître le découvert actuel du trésor, et le montant des bons du trésor en émission.

Elle reproduit, quant aux erreurs commises par les ingénieurs dans leurs évaluations, et quant à l'utilité de la création d'une commission de surveillance pour les fonds de l'amortissement, et ceux des dépôts et consignations, les vœux déjà exprimés par la 1<sup>re</sup> section.

Elle propose de réduire à fr. 28,500,000, la somme réclamée pour le chemin de fer.

Elle adopte la proposition relative aux routes du Luxembourg.

Quant à l'entrepôt d'Anvers, elle désire également que la nécessité de l'agrandissement immédiat soit mieux justifiée; elle se demande si cet agrandissement ne pourrait pas se faire au fur et à mesure des besoins, en portant, par annuités, les évaluations au budget de l'État. Des propositions ont été faites dans le but de réduire de moitié ou d'un tiers le chiffre pétitionné, mais elles n'ont donné lieu à aucune résolution.

Un membre de la section ayant proposé de majorer le chiffre de l'emprunt, d'une somme de deux millions pour la canalisation de la Campine, cette proposition est appuyée par un autre membre; deux la rejettent; deux autres s'abstiennent.

Appelant l'attention de la section centrale sur l'utilité qu'il y aurait à vendre une partie de nos domaines, la section demande un état détaillé de ces biens, indiquant leur valeur actuelle et leur revenu net.

Elle désire aussi connaître quelle est la valeur des excédants des emprises du chemin de fer, et s'il ne conviendrait pas de les mettre en vente, en diminution du chiffre de l'emprunt.

*3<sup>e</sup> Section.* Après quelques observations produites déjà par les autres sections, sur les erreurs commises dans les évaluations des travaux du chemin de fer, la section demande que la Chambre soit saisie de comptes distincts, arrêtés par le cour des comptes, pour tous les emprunts déjà votés pour la construction du chemin de fer, et indiquant l'emploi qui a été fait des fonds provenant de chacun de ces emprunts.

Passant à la discussion du chiffre de l'emprunt, elle s'occupe en premier lieu des ressources dont on pourrait user peut-être pour diminuer sensiblement ce chiffre. Son attention se porte d'abord sur les biens domaniaux dont l'aliénation pourrait avoir lieu sans inconvénient; elle désire qu'un état en soit fourni à la Chambre. La section s'occupe ensuite de l'encaisse et des redevances dues par la Société-Générale; elle appelle l'attention de la section centrale sur les moyens qui pourraient être employés contre la Société pour la contraindre à se dessaisir de ces fonds.

Indépendamment des réductions qui pourraient être opérées au moyen des

ressources dont on vient de parler, la section pense qu'une diminution de cinq millions au moins pourrait être portée dans les évaluations des ingénieurs. C'est sous ces réserves qu'elle vote le principe de l'emprunt dont elle désire que les conditions soient réglées de la manière la plus avantageuse, et en évitant tout versement anticipé.

Le crédit de deux millions pour les routes du Luxembourg est adopté par la section, à une forte majorité.

Quant à la somme de fr. 1,500,000, demandée pour l'entrepôt d'Anvers, la section la rejette à l'unanimité; sans contester l'urgence de ces travaux, la section pense que la dépense doit être prélevée sur les recettes ordinaires des exercices pendant lesquels ces dépenses doivent s'effectuer.

Un membre ayant demandé que l'emprunt soit majoré d'une somme de quatre millions pour la canalisation de la Campine, cette proposition a été adoptée, sous la condition toutefois que les travaux ne pourront s'effectuer qu'avec le concours des communes et des propriétaires intéressés, d'après le mode qui sera réglé par la loi.

Un autre membre s'appuyant sur la réduction de fr. 1,500,000 déjà votée par la section, et sur les autres réductions dont l'emprunt lui paraît susceptible, désire voir comprendre dans cet emprunt une somme suffisante à la construction du chemin de fer de Tournay à Jurbise; il demande que la sérieuse attention de la section centrale soit appelée sur cette proposition. La majorité de la section s'est rangée à cet avis.

La 4<sup>e</sup> section propose l'ajournement de la loi jusqu'au début de la session prochaine; elle se fonde sur l'époque avancée de la session actuelle et sur la situation du trésor qui, de l'aveu de M. le ministre, permet de faire face à toutes les dépenses jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Dans le cas où la proposition d'ajournement ne serait pas adoptée par la section centrale, elle désire voir réduire à 28 millions le crédit demandé pour l'achèvement des chemins de fer; blâmant sévèrement la conduite des ingénieurs dont les calculs ont conduit à de si fâcheux mécomptes, elle désire qu'une investigation ait lieu à cet égard, partageant d'ailleurs les opinions manifestées par plusieurs autres sections, quant à ces mécomptes.

La section désire au surplus que dans les conditions de l'emprunt les versements soient réglés conformément aux besoins et que l'emprunt soit négocié avec concurrence et publicité, ou par souscription ouverte au public, en fractionnant les sommes, de manière à les mettre à la portée de plusieurs capitalistes.

Elle adopte le chiffre du crédit demandé pour le Luxembourg, mais en exigeant que les fonds soient affectés à la construction de routes ou *canaux* et comme question de principe seulement, la législature devant être appelée ultérieurement à se prononcer sur le mérite de tel ou tel travail à effectuer.

La section pense que le crédit demandé pour l'entrepôt d'Anvers doit être renvoyé au budget ordinaire des dépenses.

Elle rejette la proposition faite par l'un de ses membres, d'affecter une somme de deux millions à la canalisation de la Campine. Un autre membre invite la section centrale à s'occuper du projet de chemin de fer de Tournay à Jurbise.

La section réclame enfin l'examen sérieux de la question déjà soulevée dans les autres sections, relativement à l'aliénation des biens domaniaux.

*La 5<sup>e</sup> section* réduit à 28 millions la somme pétitionnée pour les chemins de fer. Elle ne s'oppose pas aux crédits demandés pour les routes du Luxembourg et pour l'agrandissement de l'entrepôt d'Anvers, mais pour autant seulement que les sommes nécessaires à ces travaux soient prélevées sur le produit des biens domaniaux, dont la conservation n'est pas rigoureusement nécessaire et dont elle réclame la vente. Elle pense que cette vente mettrait le gouvernement à même de faire droit aux réclamations des habitants de la Campine qui, depuis tant d'années, sollicitent du gouvernement la construction de canaux si utiles à l'accroissement de la richesse nationale.

*La 6<sup>e</sup> section*, après quelques observations sur les erreurs commises par MM. les ingénieurs et par le conseil des ponts et chaussées, engage la section centrale à réclamer la garantie que les sommes nécessaires au complet achèvement des travaux n'excéderont pas celle actuellement demandée.

Elle appelle l'attention de la section centrale sur la réalisation des biens domaniaux, et passant à la discussion de l'art. 2, elle adopte le § 1<sup>o</sup> concernant les chemins de fer.

Elle adopte également le § 2<sup>o</sup> concernant les routes du Luxembourg, mais en stipulant l'abrogation de la loi du 26 mai 1837, en ce qui concerne cette province.

Elle propose enfin l'ajournement de la disposition concernant l'entrepôt d'Anvers, mentionnée dans le § 3<sup>o</sup>.

La section propose ensuite une allocation de deux millions pour la canalisation de la Campine, invoquant à cette occasion les dispositions de la loi du 16 septembre 1807, dont l'application a eu lieu pour le canal de Zelzaete.

Elle adopte la proposition faite par l'un de ses membres, de construire un chemin de fer de Tournay à Jurbise, laissant au gouvernement le soin de fixer le chiffre du crédit nécessaire à cette dépense.

Par suite de ces résolutions la section propose d'élever à trente-quatre millions le chiffre de l'emprunt, sauf à y ajouter la somme reconnue nécessaire pour le chemin de fer de Tournay à Jurbise.

Elle appelle enfin l'attention de la section centrale sur la proposition soumise à la Chambre, relative à la garantie d'intérêt à accorder par le gouvernement à certaines entreprises de travaux publics.

#### *Section centrale.*

La première question dont la section centrale a eu à s'occuper, était l'ajournement proposé par la 4<sup>e</sup> section.

Les motifs produits à l'appui de cette proposition ont paru peu concluants. En effet, ce n'est pas en attendant jusqu'au moment où l'on a le plus impérieusement besoin des fonds, que l'emprunteur peut espérer d'obtenir les conditions les plus avantageuses. Le dernier emprunt qui a été contracté, devait être soumis aux Chambres vers le 20 mars 1840. On sait quelles sont les causes qui en ont retardé la discussion jusqu'au mois de juin; on sait aussi quelles ont été les conséquences fâcheuses de ce retard. Les circonstances politiques, la position des grands marchés financiers sont telles qu'on ne peut guère entrevoir d'amélioration d'ici à la fin de l'année. Moins les besoins du trésor sont pressants, moins le gouvernement sera-t-il exposé à subir la loi des prêteurs. Faut-il courir la chance des événements imprévus qui peuvent survenir d'ici à quelques mois? Telles sont les considérations qui ont amené la section centrale à rejeter à l'unanimité la proposition d'ajournement faite par la 4<sup>e</sup> section.

Pour satisfaire aux vœux exprimés par les diverses sections, la section centrale s'est occupée ensuite de l'éclaircissement des questions qui lui étaient soumises.

Les erreurs commises par les ingénieurs et par le conseil des ponts et chaussées ont fixé en premier lieu son attention.

D'après les renseignements fournis par M. le ministre des travaux publics, ces erreurs ne seraient pas aussi inexcusables qu'on se le figure au premier coup-d'œil. En effet, dit-il :

Il convient de distinguer ici les dépenses :

- 1<sup>o</sup> Des lignes proprement dites;
- 2<sup>o</sup> Des stations et du matériel d'exploitation.

Les lignes proprement dites n'exigent un excédant considérable que sur la ligne du Midi (de Bruxelles à Quiévrain) et sur la ligne de l'Est (d'Ans à la frontière de Prusse).

Ces excédants sont dus :

1<sup>o</sup> A l'élévation des indemnités qu'il a fallu accorder pour acquisition, morcellement et dépréciation de propriétés;

Cette cause est commune aux deux lignes précitées;

2<sup>o</sup> En ce qui concerne spécialement la ligne du Midi : à la mauvaise qualité du sol, que l'on n'a bien pu reconnaître avant que les tranchées ne fussent ouvertes, et qui a exigé des travaux considérables de soutènement;

Il faut aussi tenir compte ici des modifications coûteuses qui ont été la conséquence de l'introduction du chemin de fer dans la ville de Mons;

3<sup>o</sup> En ce qui concerne la ligne de l'Est : aux difficultés tout à fait exceptionnelles que présente l'établissement d'un chemin de fer dans une vallée accidentée, telle que l'est celle de la Vesdre. difficultés qui n'ont pu être bien appréciées qu'après qu'on eut mis la main à l'œuvre; à l'établissement d'une

double voie continue sur tout le développement de la route, double voie reconnue indispensable pour une exploitation régulière et exempte de périls; aux travaux qu'il a fallu faire pour prémunir le chemin de fer contre les débordements de la Vesdre, et pour satisfaire aux réclamations des usiniers dont les établissements sont activés par ce cours d'eau.

Les travaux des lignes de l'Est et du Midi, étant à peine commencés lors de la discussion de la loi du 26 juin 1840, on conçoit plus facilement qu'il n'ait pas été tenu compte d'une foule de circonstances qui ne se sont produites que postérieurement.

Quant aux stations et au matériel, les évaluations actuelles ne doivent pas être attribuées à une exécution plus coûteuse que celle prévue en 1840. Cette exécution au contraire sera plus économique, mais le matériel devant être beaucoup plus considérable, il en résulte aussi des constructions plus étendues dans les stations. Ces augmentations sont dues presque entièrement aux exigences du service des marchandises, qui n'a pris un grand développement qu'à partir de 1840.

Pour ce qui est spécialement du matériel, il ne faut pas perdre de vue que la somme demandée en 1840 par M. le directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation, n'était pas de fr. 15,537,312, mais bien de fr. 17,787,312; somme inférieure seulement de fr. 2,810,000 à celle demandée actuellement. Si le conseil des ponts et chaussées n'a admis de ce chef en 1840, que la somme de fr. 15,537,312, ce n'est pas que ce dernier chiffre lui parût ne pas devoir être dépassé, mais parce qu'il n'a pas tenu compte des besoins qui pourraient se produire après l'année 1842.

( Voir pour plus amples détails l'annexe au présent rapport et le rapport de M. l'inspecteur-général, page 6 des annexes du rapport fait le 29 mai 1840, par M. Demonceau, n° 161 des documents de la Chambre. )

Mais, n'a-t-on pas à craindre le retour de pareilles erreurs? Les dernières évaluations nous offrent-elles des garanties suffisantes contre toute demande ultérieure de fonds?

La section centrale, sans avoir pu acquérir à cet égard une certitude mathématique, a cru cependant que ces garanties pouvaient se trouver dans la situation présente des choses; dans l'état d'avancement auquel les travaux sont parvenus; dans les erreurs mêmes commises précédemment et qui auront engagé cette fois les ingénieurs à exagérer plutôt leurs évaluations.

En effet, des deux lignes qui ont donné lieu aux plus graves mécomptes, celle du Midi est livrée à la circulation dans tout son développement, et il ne reste à y faire que des travaux de parachèvement que l'on peut évaluer rigoureusement.

La ligne de l'Est est livrée à la circulation d'Ans à Liège. De Liège à Verviers les travaux sont très avancés, terminés même sur de grandes longueurs. De Verviers à la frontière les travaux sont en grand train d'exécution. Partout, sauf un bien petit nombre de parcelles, les acquisitions de terrain sont faites

Dans cette situation des choses l'imprévu se trouve donc extrêmement circonscrit et, comme on pourra le remarquer par les états détaillés qui nous ont été fournis par le département des travaux publics, des sommes assez fortes ont été souvent portées dans les estimations, du chef de cet imprévu.

Ces tableaux resteront déposés sur le bureau, à l'inspection de MM. les membres de la Chambre. La section centrale a cru pouvoir se dispenser d'en ordonner l'impression, afin de ne mettre aucun retard à la distribution du rapport et à la discussion qui doit la suivre.

La section centrale examinant ensuite quelles seraient les ressources que pourraient nous fournir l'ancien encaisse du trésor, et la réalisation des biens domaniaux, a reconnu que, quant aux époques de réalisation, ces ressources sont fort incertaines, et qu'il ne serait pas d'une sage prévoyance d'en affecter le produit éventuel à des dépenses décrétées, à solder à époques déterminées.

Elle pense cependant qu'il serait fort utile, dans les intérêts du trésor, de vendre toutes les propriétés du domaine que le gouvernement lui-même indique comme susceptibles d'aliénation, et d'agir de même pour les forêts dont la conservation n'est pas rigoureusement nécessaire.

Elle est unanimement d'avis d'ailleurs que dorénavant ce produit devra être entièrement affecté soit à l'extinction partielle de la dette flottante, soit à des travaux productifs, soit enfin à l'amortissement de la dette consolidée, et qu'il ne pourra figurer en aucune façon dans le budget de nos voies et moyens ordinaires.

M. le ministre des finances a fourni à la section centrale :

- 1° Un extrait de l'état général des biens domaniaux ;
- 2° Un extrait de l'état des biens susceptibles d'aliénation ;
- 3° L'état des rentes foncières et autres, dues au domaine, qui pourraient également être aliénées.

Ces états resteront également déposés sur le bureau pendant la discussion.

L'état réclamé par la deuxième section relativement aux excédants de terrain du chemin de fer, n'a pu nous être fourni. M. le ministre nous a fait observer que sur plusieurs sections l'exploitation n'est pas établie depuis assez longtemps pour qu'on sache au juste quels sont les terrains en dehors des francs-bords dont on pourra disposer. Ces excédants d'ailleurs ne sont pas d'une valeur assez considérable pour que leur produit permette en aucun cas de réduire le chiffre de l'emprunt, et il existe encore d'autres causes qui s'opposent à leur réalisation immédiate.

Parmi les autres documents réclamés par les sections, la section centrale a reçu, pour en faire le dépôt sur le bureau :

- 1° Un état de la répartition *par province*, pour l'année 1841, de l'excédant du produit des barrières.

Cette répartition n'a pas été établie jusqu'ici par arrondissement judiciaire.

La répartition pour les années précédentes se trouve dans le rapport présenté à la Chambre, le 4 février 1841 (n<sup>o</sup> 90 des documents de la Chambre);

2<sup>o</sup> Le compte du dernier emprunt de fr. 86,940,000, tel qu'il sera soumis très-incessamment à la cour des comptes.

Les comptes des emprunts précédents ainsi que de leur emploi ont été fournis à la Chambre lors de la discussion du dernier emprunt.

Le montant des bons du trésor en émission au 25 août dernier, était de fr. 11,886,000. Le découvert actuel du trésor ne pourra être fixé par le gouvernement que lors de la présentation des budgets de 1843. Ce découvert était de fr. 18,587,639-67 au 1<sup>er</sup> septembre 1841. (*Voir l'état de situation déposé sous la date du 2 novembre même année*).

Passant à l'examen du projet de loi, la section centrale reconnaît que la nécessité d'un emprunt est incontestable; elle en adopte le principe à l'unanimité; mais elle écarte à la même unanimité *la condition de concurrence et de publicité* exigée par la 4<sup>o</sup> section. Il n'y a guère plus de deux ans qu'une semblable proposition, longuement discutée à la Chambre, a été résolue négativement, et les circonstances actuelles exigent bien plus impérieusement que celles de ladite époque que le gouvernement ait une pleine liberté d'action.

L'art. 1<sup>er</sup> de la loi a donc été adopté tel qu'il se trouve proposé, sauf le chiffre dont la fixation dépendait de la discussion de l'article subséquent.

Quant à l'amortissement, qui doit se faire en tous cas par le gouvernement, la majorité de la section centrale a pensé qu'il serait désirable de ne plus s'interdire la faculté de le faire intégralement en Belgique. Elle est d'avis, d'ailleurs, que l'amortissement de tous nos emprunts ait lieu dorénavant sous la surveillance d'une commission à nommer en partie par la législature, ainsi que cela se pratique dans d'autres pays, et que cette commission soit chargée en même temps de surveiller l'emploi des fonds de la caisse des dépôts et consignations. Elle rappelle la sérieuse attention du gouvernement sur cette mesure dont l'utilité à déjà été démontrée lors de la discussion des budgets.

Le chiffre de 30 millions proposé au § 1<sup>o</sup> de l'art. 2 étant ensuite mis en délibération, la section centrale a reconnu que ce chiffre pouvait être réduit à celui des besoins effectivement reconnus. Il lui a paru plus que probable que cette fois, pour éviter de nouveaux mécomptes, les ingénieurs auront fait leurs évaluations au *maximum*. Allouer une somme plus forte que celle qui est reconnue nécessaire, n'est-ce pas encourager des dépenses peut-être inutiles, tandis que tout doit nous porter à entrer dans la voie des économies? Une somme de fr. 28,250,000 a donc été jugée suffisante pour les besoins du chemin de fer, et ce chiffre mis aux voix a été adopté à l'unanimité.

Abordant le crédit demandé pour les routes à construire dans le Luxembourg, la section centrale a reconnu qu'il y avait ici une espèce de droit acquis; qu'il n'y avait que la substitution d'une dépense utile et limitée à une dépense projetée, d'une utilité moins incontestable et qui eût entraîné peut-être à de plus fortes dépenses.

Elle a donc voté, à l'unanimité des 6 membres présents, le § 2<sup>o</sup> de l'art. 2, en

proposant toutefois de remplacer les mots : *à la construction de routes pavées et ferrées*, par ceux-ci : *à la création et à l'amélioration des voies de communication dans la province de Luxembourg*. Cette modification laissera au gouvernement la faculté d'employer une partie des fonds, soit à des canaux, soit à des routes empierrées.

Par suite de ce vote la section centrale a cru utile d'abroger la loi du 26 mai 1837, en ce qui concerne la province de Luxembourg, cette province devant être placée ainsi sur la même ligne que les autres, quant au partage des fonds votés annuellement pour construction de routes nouvelles. Elle vous propose donc, Messieurs, l'article additionnel suivant :

« La disposition de l'art. 3 de la loi du 26 mai 1837, décrétant un chemin de fer destiné à rattacher le Luxembourg au système général, est rapportée. »

Avant de se prononcer sur l'adoption ou le rejet définitif du crédit demandé pour l'agrandissement de l'entrepôt d'Anvers, la section centrale, conformément au vœu exprimé dans diverses sections, a désiré que la nécessité ou les avantages de cet agrandissement fussent mieux justifiés.

Des renseignements obtenus de M. le ministre des finances et de l'un des membres de la section, il résulte que le mouvement de l'entrepôt a été dans une progression croissante depuis quelques années; que l'insuffisance actuelle des locaux oblige l'administration de la douane à accorder au commerce un assez grand nombre d'entrepôts particuliers, qui ne lui donnent droit à aucune perception pour emmagasinage, tout en augmentant les frais de surveillance. Cette surveillance est d'ailleurs bien plus difficile à exercer sur des locaux disséminés dans différentes parties de la ville, que dans de grands bâtiments, parfaitement isolés, et placés constamment sous la garde de l'administration.

M. le ministre a fait valoir aussi que les mesures prises en dernier lieu pour l'exécution de la loi du transit et la jonction de nos chemins de fer avec ceux d'Allemagne et de France, doivent nécessairement imprimer à l'entrepôt d'Anvers une activité nouvelle et rendre son agrandissement indispensable.

Il a été reconnu du reste, par les comptes fournis, que les revenus de l'entrepôt ont non seulement couvert les intérêts et l'amortissement de l'emprunt contracté pour sa construction et porté au budget de la dette publique, mais que le compte de l'année 1841 a même fourni un excédant de fr. 4,246, tous frais déduits, et que le premier trimestre de 1842 présente sur le trimestre correspondant de l'année précédente, un excédant de recettes de plus de fr. 11,000.

La majorité de la section centrale n'ayant pas trouvé dans ces renseignements des preuves suffisantes de la nécessité immédiate des constructions proposées, et considérant d'ailleurs que cette dépense peut faire l'objet d'un emprunt spécial, ou figurer au budget ordinaire, avec répartition sur plusieurs exercices, en a voté l'ajournement. Cette résolution a été prise à la majorité de six voix contre une.

Après avoir entendu M. le ministre des travaux publics et les auteurs des propositions faites dans diverses sections, relativement à la canalisation de la Campine et au raccordement des deux lignes de chemin de fer du Midi, la section centrale s'est occupée d'abord de la première de ces propositions.

La canalisation de la Campine n'est pas une proposition nouvelle et son utilité est maintenant assez généralement reconnue. Le produit des péages, les impôts à recouvrer par suite de la plus-value des propriétés, les droits de mutation et de succession, offriront au trésor une compensation plus qu'équivalente peut-être, du sacrifice qui lui est demandé.

Sous le rapport des avantages à recueillir par le commerce et l'agriculture, l'utilité de l'entreprise est encore moins douteuse.

Tels sont les arguments qui ont été développés à l'appui de la proposition, et dont M. le ministre des travaux publics a reconnu la justesse. D'après les renseignements fournis par M. le ministre,

Le canal peut être construit à grande ou à petite dimension :

A grande dimension, la dépense est évaluée à fr. 7,400,000 ;

A petite dimension, la dépense ne serait que de fr. 3,200,000.

La première section à exécuter peut être évaluée à moitié de la dépense totale.

Un membre a proposé de remplacer le § n° 3, dont l'ajournement a été voté, par le § suivant : « A la canalisation de la Campine, à petite dimension, » et moyennant le concours des communes et des propriétés intéressées, aux » conditions à déterminer par le gouvernement, jusqu'à concurrence de » fr. 1,750,000. »

Cette proposition a été adoptée à l'unanimité.

La section centrale a examiné ensuite la proposition qui a pour objet le raccordement du chemin de fer de Tournay avec la ligne du midi.

Un mémoire, destiné d'abord à être annexé au présent rapport, mais imprimé et distribué depuis lors par les soins de son auteur, l'honorable M. Dumortier, explique tous les avantages de l'entreprise de manière à nous dispenser d'entrer ici dans aucun développement à ce sujet.

La section centrale ne conteste pas l'importance du projet ; mais M. le ministre lui a fait observer que, quant aux chemins de fer, il n'a été pétitionné que les sommes nécessaires à l'achèvement des travaux décrétés par la loi ; que la construction de l'embranchement de Tournay à Jurbise n'a été positivement décidée par aucune loi de principe ; que si la loi de 1834 laissait une faculté à cet égard au pouvoir exécutif, cette faculté est venue à cesser par la loi de 1837, qui a déterminé la construction de la section actuelle de Tournay ; que l'embranchement réclamé est d'ailleurs praticable dans plusieurs directions et que les études ne sont pas assez avancées pour que le gouvernement puisse se prononcer à ce sujet.

Dans cet état de choses, la section centrale n'a pas cru pouvoir prendre d'initiative et elle a considéré la proposition comme devant être ajournée, tout en la recommandant à la sérieuse attention du gouvernement qui pourra en faire plus tard l'objet d'une proposition spéciale, soit en y affectant une partie des ressources que nous avons déjà indiquées, soit en en faisant l'objet d'une concession.

En résumé, la section centrale a l'honneur, Messieurs, de vous proposer :

- 1° La réduction à trente deux millions de la somme mentionnée à l'art. 1<sup>er</sup> ;
- 2° La réduction à fr. 28,250,000 de la somme pétitionnée au n° 1°, de l'art. 2 ;
- 3° Un changement de rédaction au 2° du même article et le rapport de la loi du 26 mai 1837, en ce qui concerne la province de Luxembourg ;
- 4° L'ajournement de la dépense réclamée pour l'agrandissement de l'entrepôt d'Anvers ;
- 5° L'affectation de fr. 1,750,000 à la canalisation de la Campine.

Par suite de ces propositions, le projet de loi devrait être rédigé tel qu'il se trouve à la suite de ce rapport, en regard de celui proposé par le gouvernement.

*Le rapporteur,*  
ED. COGELS.

*Le président,*  
DE BEER.

---

## PROJETS DE LOI.

---

### *Projet du gouvernement.*

---

Léopold, etc.

Sur la proposition de notre ministre des finances et de l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

#### ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à ouvrir un emprunt, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence d'un capital effectif de trente-trois millions cinq cent mille francs.

Il sera consacré à l'amortissement de cet emprunt une dotation d'au moins un pour cent par an du capital nominal, indépendamment des intérêts des obligations amorties.

### *Projet de la section centrale.*

---

#### ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à ouvrir un emprunt, en une ou plusieurs fois, jusqu'à concurrence d'un capital effectif de *trente-deux millions* de francs.

Il sera consacré à l'amortissement de cet emprunt une dotation d'au moins un pour cent par an du capital nominal, indépendamment des intérêts des obligations amorties.

*Projet du gouvernement.*

L'amortissement se fera par le gouvernement.

Les obligations à créer seront, préalablement à leur émission, soumises au visa de la cour des comptes.

**ART. 2.**

Les fonds empruntés seront affectés comme suit :

1° A l'achèvement des lignes décrétées du chemin de fer, jusqu'à concurrence de trente millions de francs ;

2° A la construction de routes pavées et ferrées dans la province de Luxembourg, jusqu'à concurrence de deux millions de francs ;

3° Au parachèvement de l'entrepôt d'Anvers, jusqu'à concurrence d'un million cinq cent mille francs.

Donné, etc.

*Projet de la section centrale.*

L'amortissement se fera par le gouvernement.

Les obligations à créer seront, préalablement à leur émission, soumises au visa de la cour des comptes.

**ART. 2.**

Les fonds empruntés seront affectés comme suit :

1° A l'achèvement des lignes décrétées du chemin de fer, jusqu'à concurrence de fr. 28,250,000 ;

2° A la création et à l'amélioration des voies de communication dans la province de Luxembourg, jusqu'à concurrence de deux millions ;

3° A la canalisation de la Campine, à petite dimension, et moyennant le concours des communes et des propriétés intéressées, aux conditions à déterminer par le gouvernement, jusqu'à concurrence de fr. 1,750,000.

**ART. 3.**

La disposition de l'art. 3 de la loi du 26 mai 1837, décrétant un chemin de fer destiné à rattacher le Luxembourg au système général, est rapportée.

Mandons et ordonnons, etc.

**ANNEXE.****MATÉRIEL D'EXPLOITATION.**

|   |               |
|---|---------------|
| Les évaluations de 1840 comprenaient les dépenses soldées . . . . . fr.   | 9,631,312 00  |
| Les dépenses à couvrir ultérieurement . . . . .   | 3,906,000 00  |
| Le matériel des transports était donc évalué en total. . . . .  | 13,537,312 00 |
| L'évaluation actuelle est de. . . . .   | 20,598,028 02 |
| Augmentation . . . . . fr.  | 5,060,716 02  |
| Le chiffre de l'évaluation actuelle se compose de la manière suivante :   |               |
| Dépenses soldées et engagées au 31 mai 1842 . . . . . fr.   | 13,658,528 02 |
| Dépenses à effectuer au 31 mai 1842, pour porter le matériel au complet,<br>d'après les nombres admis par le conseil des ponts et chaussées . . . . . | 6,939,500 00  |
| Ensemble . . . . . fr.  | 20,598,028 02 |

La somme de fr. 13,537,312, demandée en 1840, devait servir à porter le matériel des transports aux quantités prévus dans le tableau n° 12, page 18 du rapport de la section centrale du 29 mai 1840. Elle était plus que suffisante pour atteindre ce résultat ainsi que le prouvent les chiffres ci-après :

|  | NOMBRE<br>DE VOITURES<br>PRÉSUMÉ<br>NÉCESSAIRE<br>EN 1840. | NOMBRE<br>EXISTANT AU<br>1 <sup>er</sup> MAI<br>1842. | DIFFÉRENCES. | PRIX<br>PAR UNITÉ. | SOMME<br>encore<br>à dépenser p'<br>porter<br>le matériel au<br>complet de<br>la 1 <sup>re</sup> colonne |
|--|--|---|--------------|--------------------|--|
| Locomotives, etc. . . . .                  | 130  | 127   | 3            | 50,000             | 150,000  |
| Diligences. . . . .                        | 100  | 100   | "            | "                  | "  |
| Chars-à-bancs et waggons couverts. . . . . | 375  | 395   | 130          | 2,700              | 351,000  |
| Waggons découverts. . . . .                | 150  |   |              |                    |  |
| Id. à bagages . . . . .                    | 115  | 60  | 55           | 2,800              | 154,000  |
| Id. à marchandises, bétail, etc. . . . .   | 1,000  | 971   | 29           | 2,025              | 58,725   |
| Total. . . . . fr.                         |  |   |              |                    | 713,725  |

Il faut déduire de cette somme la valeur des objets en approvisionnement au 1<sup>er</sup> mai 1842 . . . . . 235,400 00

Par conséquent au moyen de la somme de. . . . . 478,325 00  
encore à dépenser au 1<sup>er</sup> mai 1842, on aurait pu porter le matériel au complet demandé en 1840.

Si l'on ajoute à cette somme celle dépensée au 1<sup>er</sup> mai 1842. . . . . 13,658,528 02  
et celle de fr. 954,405-28, pour outillages et accessoires des stations . . . . . 954,405 28

On n'arrive qu'au chiffre de. . . . . fr. 15,001,258 30  
qui est en dessous de celui demandé en 1840, de fr. 446,053 70.



demandée actuellement, eût exigé une majoration de crédit, pour le matériel, de fr. 6,604,975 au lieu de fr. 5,060,716-02.

Quant à l'augmentation même du matériel actuellement présumé nécessaire, il suffit de se reporter aux documents qui ont été publiés en 1840, pour se convaincre que cette augmentation avait déjà été en partie prévue à cette époque.

En effet, la somme demandée pour le matériel, par la direction des chemins de fer en exploitation, était de fr. 17,787,312; cette somme fut réduite par le conseil des ponts et chaussées, de fr. 2,250,000 et portée ainsi à fr. 15,537,312. Or, voici comment s'exprimait, dans son rapport du 20 mars 1840, M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, à l'égard de cette réduction :

« La somme demandée, qui comprend tout le matériel nécessaire à l'exploitation des lignes »  
 » décrétées, avait été établie par M. le directeur de l'exploitation, dans l'hypothèse que les »  
 » chemins de fer seraient achevés complètement. Comme cet achèvement complet pourra »  
 » n'être obtenu, d'après les indications qui précèdent, qu'après 1842, *on peut retrancher des* »  
 » *dépenses immédiates pour le matériel d'exploitation, celles qui seraient nécessaires pour* »  
 » *l'achat des locomotives et voitures, dont on pourra encore se passer dans la situation où le* »  
 » *chemin de fer se trouvera placé par les travaux prévus jusqu'en 1842. La différence de* »  
 » *dépense de fr. 2,050,000 qui résultera de cette réduction, pourra donc être reportée à une* »  
 » *époque reculée au-delà de celles du tableau.*

» L'article qui concerne l'outillage pour les nouvelles lignes à exploiter, est en partie »  
 » compris dans les dépenses qui se rapportent à celles-ci; en sorte qu'il est encore possible »  
 » d'opérer de ce chef une réduction de fr. 200,000 environ, sur la somme demandée. »

Une partie de l'augmentation actuelle avait donc été prévue en 1840; l'autre partie de cette augmentation résulte de l'extension qu'a prise, depuis cette époque, le transport des marchandises et de celle qu'il prendra encore par la jonction de nos chemins avec les rail-ways étrangers, extension qu'il n'était donné à personne de prévoir, attendu que les marchandises dont le transport rapporte aujourd'hui, par mois, près de fr. 200,000, produisaient à peine, en 1840, une recette mensuelle de fr. 75,000.

---