

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 19 JUIN 1833.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi autorisant *un Emprunt affecté à l'établissement de la première partie de la Route en Fer de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin.*

MESSIEURS,

LE Roi, en recommandant à votre patriotisme la grande communication de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, m'a imposé en même temps une tâche dont je suis heureux de pouvoir m'acquitter aujourd'hui en vous présentant le projet de loi suivant :

LÉOPOLD, etc.

Ce projet, dont je me bornerai à vous exposer les motifs généraux, me réservant de donner dans le cours de la discussion tous les éclaircissemens nécessaires, a fait l'objet d'une longue et sérieuse méditation de la part du gouvernement.

L'utilité et la possibilité d'exécution de la nouvelle route furent les premiers points sur lesquels il dut fixer son attention.

A cet égard il crut ne pouvoir mieux faire que de consulter l'opinion publique et d'appeler à lui les lumières des hommes spécialement versés dans la connaissance des besoins industriels et commerciaux du pays.

Le plan présenté par MM. les ingénieurs Simons et De Ridder, fut soumis à une enquête générale auprès des autorités provinciales et communales et de toutes les chambres de commerce du royaume.

Le résultat de l'enquête est connu; la publicité qu'elle a reçue, a

pu vous convaincre, Messieurs, que les différens corps qui ont concouru à cette importante investigation, ont été unanimes sur la haute utilité du projet et l'urgence de son exécution.

La différence des opinions sur quelques points de détail tient à des intérêts de localité dont la législature appréciera le degré d'importance.

Je joins au présent rapport la collection entière des mémoires qui ont été successivement publiés par le *Moniteur*, et j'appelle spécialement votre attention, Messieurs, sur le mémoire lumineux rédigé par la commission supérieure d'industrie de Bruxelles, qui vous a été remis avec le projet dressé par MM. Simons et De Ridder.

L'utilité des travaux une fois reconnue, la question de la possibilité d'exécution a été soumise à une commission spéciale, composée de l'inspecteur-général, de l'inspecteur et de cinq ingénieurs en chef des ponts et chaussées. Cette commission après trois séances consacrées à un examen approfondi du plan proposé, s'est prononcée par son adoption, ainsi que le constate le procès-verbal que je joins également au rapport.

Deux systèmes avaient été présentés quant au mode d'exécution du projet : celui de la construction directe par l'État, et celui de la concession temporaire ou à perpétuité.

Le gouvernement, après de mûres délibérations, s'est déterminé pour le premier, et il croit devoir vous soumettre en peu de mots les considérations générales qui ont motivé cette préférence.

En matière de routes et de canaux le point essentiel à atteindre est la facilité et le bon marché des transports. Cette vérité applicable à tous les pays, l'est spécialement à la Belgique, qui, entourée de trois nations maritimes concurrentes pour le commerce de l'Allemagne, est obligée d'apporter dans les expéditions toute la facilité et l'économie possibles, et de suivre toujours ces nations dans la voie des encouragemens qu'elles pourraient accorder à ce commerce.

Pour atteindre ce but il importe que les tarifs des péages puissent toujours se modifier d'après ceux des pays voisins.

Or, cet avantage ne pourrait s'obtenir par le système des concessions, parce qu'il est de la nature de ce système de se créer une espèce de perpétuité qui ne permet point de modification.

Toutes conditions qu'on pourrait stipuler à l'avance pour réduire les péages obtenus par les concessionnaires, n'auraient jamais assez de force pour vaincre l'intérêt privé, et quand même on parviendrait à les exécuter, ce serait au détriment de l'État, qui devrait, à cet effet, s'imposer chaque fois des sacrifices plus ou moins considérables.

L'opinion de quelques économistes et l'exemple de l'Angleterre entourent sans doute le système des concessions d'apparences favorables; mais s'il peut être utile de l'adopter pour toutes les communications secondaires qui naîtront de la communication principale, il ne l'est certainement pas pour la grande route commerciale.

Cette entreprise vraiment nationale ne saurait être abandonnée à l'exploitation particulière, aux caprices ou à l'avidité de l'intérêt privé. Prolongement de la mer et de nos deux principaux fleuves, une telle communication doit rester dans le domaine public.

Le Gouvernement a l'espoir, Messieurs, que vous partagerez ses vues à cet égard, et que vous ne permettrez point que la principale communication du royaume, à laquelle se rattache l'avenir agricole, industriel, commercial et maritime du pays, soit livrée à des concessionnaires, étrangers peut-être, et qui pourraient avoir intérêt à paralyser les bienfaits que la nation en attend.

Enfin, si l'entreprise doit par elle-même produire des bénéfices certains, comme vous pourrez vous en convaincre, Messieurs, par le tableau approximatif ci-joint, pourquoi les abandonner à des particuliers, au préjudice de l'État, qui fera tourner ces bénéfices à l'avantage de la généralité?

C'est d'après ces motifs, et d'autres qui pourront être ultérieurement développés, que le Gouvernement a été conduit à vous demander l'autorisation de pouvoir faire un emprunt de 18 millions de francs, nécessaire pour la 1^{re} partie de la route à construire, y compris un et demi million pour les dépenses d'exploitation.

En assurant à l'emprunt la garantie de l'État, en affectant, en outre, comme hypothèque les revenus de la communication, le Gouvernement a l'espoir fondé que les capitalistes ne manqueront pas d'y prendre part. Cependant comme il serait convenable de satisfaire sans délai à la juste impatience du pays, et que le prompt achèvement d'une partie de la route ne peut qu'ajouter à la confiance

que mérite l'emprunt, le projet de loi vous propose, Messieurs, d'autoriser soit une avance provisoire sur le trésor, soit une émission de bons, jusqu'à concurrence de 5 millions, qui seraient remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

J'ai dit que les besoins du commerce et de l'industrie pouvaient varier d'après le degré de protection que les puissances voisines accorderaient à leur commerce de transit avec l'Allemagne. C'est afin de pouvoir satisfaire à ces besoins et pour laisser toujours à la représentation nationale sa part d'influence légitime sur l'exploitation et l'administration de la route, que le gouvernement vous propose de décider, que le tarif des péages à établir sera réglé chaque année par les Chambres, qui pourront toujours de cette manière concilier les intérêts des diverses localités avec l'intérêt général, dont la défense leur est spécialement confiée.

En donnant au pays la nouvelle communication à laquelle se lient tant et de si grands intérêts, la législation actuelle acquerra le titre le mieux mérité à la reconnaissance de la nation, et le gouvernement trouvera dans son appui, une nouvelle force pour concourir avec efficacité au développement des élémens de la prospérité publique et s'acquitter ainsi du plus impérieux et du plus cher de ses devoirs.

Il attend, Messieurs, avec confiance le résultat de vos délibérations.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

Monsieur le Ministre de l'Intérieur ayant réuni en commission spéciale les 15, 16 et 17 mai, pour l'examen des questions fondamentales du projet de route en fer d'Anvers à la Meuse et vers le Rhin, dressé en mars 1833 par les ingénieurs des Ponts et Chaussées SIMONS et DE RIDDER,

MM. TEICHMANN, Inspecteur-général;

VIFQUAIN, Inspecteur;

URBAN, NOEL, DE MOOR, ROGET et MAURICE PHILIPPE. Ingénieurs en chef; consulte l'assemblée, en présence des auteurs du projet, sur le choix du tracé et sur le mode d'exécution;

M. Vifquain émet l'avis que l'entreprise dont il s'agit doit être laissée à l'industrie particulière par voie de concession de péages, l'État accordant au concessionnaire un subside destiné à compenser la réduction à laquelle leur tarif serait soumis à l'égard du commerce de transit; l'excédant des revenus de la route au-delà de 7 p. % du capital d'établissement à répartir par moitié entre le concessionnaire et l'État, dont la part tournerait au profit du commerce intérieur, après dégrèvement des sommes avancées pour favoriser le transit.

Il pense également que, sous le rapport du tracé de la nouvelle route, la direction adoptée en principe dans l'avant-projet, dressé en mars 1832, est plus avantageuse que la direction actuelle.

MM. les ingénieurs Simons et De Ridder combattent point par point les propositions de M. Vifquain, et se référant aux données développées dans leur mémoire, persistent à soutenir la préférence à accorder au mode d'exécution par l'État, au moyen d'un emprunt spécial, à couvrir par des péages, dont les tarifs seraient établis par la législature et seraient modifiables par elle, en raison de l'augmentation successive du mouvement commercial, et de manière à accorder, sans aucun sacrifice de la part de la nation, toutes les faveurs dont le commerce de transit pourrait avoir besoin.

Quant au tracé de route, ils soutiennent que la direction actuelle, traversant des localités plus industrielles est, non-seulement la plus convenable sous le rapport commercial et politique, la plus avantageuse à l'égard des trajets principaux, mais encore la plus économique pour le commerce, en péages et en frais de transport.

Les membres de l'assemblée prennent successivement part à la discussion qui s'ouvre sur les propositions de M. Vifquain et sur les divers éléments de la réfutation qu'en présentent MM. les ingénieurs Simons et De Ridder; et cette discussion ayant été suffisamment approfondie dans le cours des trois séances, M. le Ministre de l'Intérieur met aux voix les deux questions suivantes :

1° L'établissement de la route projetée doit-il être effectué au compte de l'État?

Cette question est résolue affirmativement et par vote motivé, à la majorité de six voix contre une : celle de M. Vifquain.

2° La direction actuelle, proposée par Malines, Louvain, Liège et Verviers, est-elle la plus convenable pour la route projetée d'Anvers à la Meuse et vers Cologne?

Cette dernière question est résolue affirmativement à l'unanimité, M. Vifquain seul, déclarant s'abstenir.

Fait à Bruxelles, le 17 mai 1833.

Signé, CH. ROGIER,

TEICHMANN, VIFQUAIN, URBAN, NOEL, DE MOOR,
ROGET et MAURICE PHILIPPE.

Pour copie conforme :

Le Secrétaire-général du ministère de l'intérieur,

PH. DONCKER.

TABLEAU APPROXIMATIF

du produit réalisable des péages sur la première partie de la route en fer.

| MARCHANDISES. | MOUVEMENT ANNUEL PRÉSUMÉ | PRIX DU TRANSPORT | | DROIT RÉALISABLE. | PRODUIT. |
|---|--------------------------|--------------------------|-----------------------|-------------------|---------------|
| | | Par les voies existantes | Par la route projetée | | |
| <i>Expéditions d'Anvers.</i> | | | | | |
| Sur Liège, Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc. | 34,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 578,000 |
| » Louvain, pour le pays de Namur, etc. . . . | 18,000 | 7 00 | 5 00 | 2 30 | 68,400 |
| » Bruxelles, le Hainaut, etc. | 30,000 | 4 50 | 4 00 | 2 85 | 85,500 |
| » Malines, Tirlemont, Vilvorde, etc. . . . | 3,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 3,750 |
| <i>Importations à Anvers.</i> | | | | | |
| Provenant de Liège, Verviers, etc. | 19,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 323,000 |
| » de Namur, etc., par Louvain. | 23,000 | 7 00 | 5 00 | 3 00 | 87,400 |
| » de Bruxelles, du Hainaut, etc. | 20,000 | 4 50 | 4 00 | 2 85 | 57,000 |
| » de Malines, Diest, Tirlemont, etc. . . . | 8,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 10,000 |
| <i>Expéditions de Bruxelles.</i> | | | | | |
| Sur Liège, Verviers, Spa, etc. | 8,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 136,400 |
| » Louvain, Tirlemont, St.-Trond, etc. . . . | 7,000 | 6 50 | 6 00 | 4 50 | 31,500 |
| » Vilvorde, Malines, la Campine. | 6,000 | 2 50 | 2 00 | 1 25 | 7,500 |
| <i>Importations de Bruxelles.</i> | | | | | |
| Provenant du pays de Liège et du Limbourg. | 4,000 | 24 00 | 20 00 | 17 00 | 68,200 |
| » de Louvain, Tirlemont, etc. | 9,000 | 6 50 | 6 00 | 4 50 | 49,500 |
| » de Malines, Vilvorde, etc. | 1,000 | 1 50 | 1 00 | 0 75 | 750 |
| » de Lierre et de la Campine. | 1,000 | 3 00 | 2 50 | 1 25 | 1,250 |
| <i>Expéditions de Liège.</i> | | | | | |
| Sur Verviers, la Vesdre, Stavelot, etc. . . . | 10,000 | 3 50 | 3 00 | 2 50 | 25,000 |
| » St.-Trond, Waremme, etc. | 2,000 | 6 00 | 5 00 | 4 25 | 8,500 |
| <i>Importations à Liège.</i> | | | | | |
| Provenant de Verviers et environs. | 6,000 | 3 50 | 3 00 | 2 50 | 15,000 |
| » de St.-Trond, Waremme, etc. | 6,000 | 6 00 | 5 00 | 4 00 | 24,000 |
| » de Tirlemont, Diest et environs. | 1,000 | 10 00 | 9 00 | 7 50 | 7,500 |
| » de Malines, Lierre et Louvain. | 4,000 | 18 00 | 16 00 | 13 00 | 52,000 |
| HOUILLES. | | | | | |
| Anvers. { Pour l'exportation par l'Escaut. | 60,000 | 6 25 | 5 20 | 2 60 | 156,000 |
| { Pour la consommation de la ville. | 24,000 | 6 25 | 5 20 | 2 60 | 62,400 |
| { Son arrondissement. | 10,000 | 6 00 | 5 00 | 2 50 | 25 000 |
| Malines. | 6,000 | 6 00 | 4 50 | 2 10 | 12,600 |
| » Son arrondissement. | 3,000 | 6 00 | 4 50 | 2 00 | 6,000 |
| Louvain. | 11,000 | 6 50 | 5 00 | 3 70 | 40,700 |
| » Son arrondissement. | 8,000 | 6 50 | 5 00 | 3 70 | 29,600 |
| Tirlemont. | 5,700 | 10 00 | 8 00 | 7 00 | 39,900 |
| » Son arrondissement. | 8,000 | 10 00 | 8 00 | 7 00 | 36,000 |
| Waremme. | 1,000 | 5 00 | 4 00 | 3 60 | 3,600 |
| » Son arrondissement. | 7,000 | 2 50 | 2 00 | 1 80 | 12,600 |
| Verviers et Hodimont. | 20,000 | 6 00 | 4 50 | 4 00 | 80,000 |
| VOYAGEURS. | | | | | |
| Entre Anvers et Malines. | 98,000 | 2 10 | 2 00 | 1 60 | 156,800 |
| » Malines et Bruxelles. | 100,000 | 2 10 | 2 00 | 1 60 | 160,000 |
| » Bruxelles et Louvain. | 10,000 | 1 80 | 1 70 | 1 00 | 10,000 |
| » Malines et Louvain. | 25,000 | 2 10 | 2 00 | 1 60 | 40,000 |
| » Louvain et Tirlemont. | 55,000 | 1 80 | 1 70 | 1 40 | 77,000 |
| » Tirlemont et Waremme. | 30,000 | 3 50 | 3 40 | 3 00 | 90,000 |
| » Waremme et Liège. | 30,000 | 3 50 | 3 40 | 3 00 | 90,000 |
| » Liège et Chaud-Fontaine. | 57,000 | 1 00 | 0 90 | 0 80 | 45,600 |
| » Chaud-Fontaine et Verviers. | 19,000 | 2 00 | 1 90 | 1 60 | 30,400 |
| » Liège, Verviers et Aix par Battice. | 5,000 | 3 00 | 2 80 | 2 40 | 12,000 |
| ARTICLES DIVERS. | | | | | |
| Bétail, poisson frais, engrais, etc. | | | | | 61,000 |
| Passage public sur les ponts de Meuse et Ourthe. | | | | | 5,650 |
| PRODUIT BRUT. | | | | | Fr. 2,943,000 |
| A déduire Les dépenses d'entretien et de surveillance des ouvrages, les frais d'administration générale et de perception. (Voyez page 77 du Mémoire). . . . | | | | | 375,000 |
| PRODUIT NET que l'on pourrait annuellement réaliser. Fr. | | | | | 2,568,000 |

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présens et à venir, salut.

De l'avis de notre conseil des ministres, et sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté aux Chambres, en notre nom, par notre ministre de l'intérieur :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à faire un emprunt en rente à 5 p. %, du capital effectif de 18 millions de francs, qui sera exclusivement affecté à l'établissement de la 1^{re} partie d'un chemin en fer, partant de Malines et se dirigeant sur Verviers, par Louvain, Tirlemont et Liège, avec embranchemens sur Bruxelles, Anvers et Ostende.

ART. 2.

Cet emprunt se fera avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement, et les obligations qui seront créées en conséquence, seront soumises au *visa* de la cour des comptes.

ART. 3.

En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de *cinq millions* de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor, jusqu'à concurrence de cette somme. Dans le dernier cas, les bons seront à échéances fixes, d'une année au plus, et ne dépassant pas un intérêt de 7 p. %, y compris tous frais de commission et de négociation. Les avances du trésor ou les bons royaux seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 4.

A partir de l'année 1840, il sera affecté une somme annuelle d'au moins 200,000 fr., à l'amortissement du capital emprunté. Cet amortissement se fera au pair et par tirage au sort.

Le premier tirage aura lieu dans le courant du mois de janvier de l'année susdite, et successivement à la même époque, d'année en année, jusqu'à l'entier amortissement.

ART. 5.

Les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la route, seront couverts par des péages dont les tarifs seront annuellement arrêtés par la loi.

ART. 6.

L'État garantit le paiement des intérêts et l'amortissement de l'emprunt, et il affecte en outre les revenus nets de la route et de ses dépendances, comme hypothèque spéciale des porteurs d'obligations.

ART. 7.

Les fonds de l'emprunt et les revenus de la route, seront versés dans une caisse spéciale.

ART. 8.

Il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi.

Bruxelles, le 18 juin 1833.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

CH. ROGIER.