

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 FÉVRIER 1840.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Du projet de loi concernant l'achat de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer.

MESSIEURS,

La pensée qui a présidé à la conception primitive des chemins de fer, en Belgique, était à la fois politique et commerciale. Elle consistait à ouvrir entre la mer et le Rhin, par nos frontières d'Allemagne, une voie directe et économique, à l'abri des obstacles qui paraissaient pouvoir suspendre ou entraver les communications par l'Escaut et les eaux intérieures de la Hollande. Touchant ainsi d'un bout à l'Angleterre par les ports d'Anvers et d'Ostende, et de l'autre à l'Allemagne, le chemin de fer était destiné à devenir l'intermédiaire obligé entre les deux pays.

Depuis, cette conception a été étendue. Encouragé par le vœu national, le gouvernement a projeté un vaste réseau de chemins de fer qui embrasse le territoire dans quatre grandes directions. Mais le but que la pensée première voulait atteindre n'en doit pas moins continuer à faire l'objet de tous nos efforts ; c'est une nécessité de notre nouvel ordre de choses.

De toutes les parties de nos chemins de fer, la section qui doit s'étendre d'Ans à la frontière prussienne sera celle qui, à raison des obstacles résultant de la configuration du sol, entraînera la dépense la plus forte. Cette considération rendait plus impérieux le devoir du gouvernement de prendre toutes les mesures possibles afin d'atteindre le résultat désiré.

Il existe aujourd'hui des chemins de fer achevés ou commencés dans presque tous les états de l'Europe. Dans notre pays, le gouvernement en a eu jusqu'ici à lui seul l'établissement et la régie : dans d'autres états, le gouvernement a préféré le mode de concession à des compagnies. C'est ce dernier système qui a été suivi en Prusse pour le chemin de fer rhénan, qui doit venir

joindre le nôtre à la frontière, et compléter la communication de la mer au Rhin par la Belgique.

Un rescrit royal, donné à Berlin, le 21 août 1837, a approuvé la création d'une société anonyme, sous la raison de Société rhénane des chemins de fer, formée dans le but de construire et d'exploiter la route en fer depuis Cologne jusqu'aux frontières belges. En considération de la grande utilité publique de l'entreprise, le rescrit a octroyé, d'une manière expresse, à la société, le droit d'acquérir pour l'exécution de la route, par la voie de l'expropriation forcée, ou d'utiliser passagèrement, les terrains nécessaires; et ce, sur le même pied et dans la même étendue que ce droit existe légalement en Prusse pour les routes royales.

Nous croyons devoir rapporter ici les principales dispositions des statuts constitutifs de cette société.

Le capital social, fixé d'abord à trois millions d'écus de Prusse (thalers), réparti sur douze mille actions au porteur de 250 thalers chaque (fr. 940), a été ensuite porté à quatre millions et demi de thalers sur dix-huit mille actions; ce qui fait, en prenant le thaler au cours de trois francs soixante-quinze centimes, un capital en francs de 16,920,000.

Le paiement du montant des actions doit avoir lieu en versements successifs de 2 à 10 p. $\%$, d'après les décisions de la direction.

Les intérêts des actions sont fixés à 5 p. $\%$, à partir de chaque versement partiel.

Un dixième au moins du bénéfice annuel est destiné à former le fonds de réserve.

La Société est régie par un conseil d'administration composé de vingt-quatre membres et de neuf suppléants. Il y a, en outre, une direction, dont le siège est à Cologne, composée de six membres et d'un nombre égal de suppléants, nommés, de même que le conseil d'administration, par l'assemblée générale. A la direction appartient la gestion principale des affaires et des intérêts sociaux dans les limites fixées par les statuts.

Dans le rescrit royal portant approbation des statuts, le gouvernement prussien a posé les conditions et réserves suivantes :

Que l'établissement d'embranchements et l'augmentation du capital ne peuvent avoir lieu sans son consentement ;

Que l'approbation préalable du ministre des finances et du maître général des postes est requise pour la fixation du tracé, pour la mise en exploitation de la route et la fixation des droits de péage, pour la participation à d'autres entreprises de routes en fer, pour les dispositions à prendre relativement au transport des personnes et des marchandises, pour les levées d'argent par voie d'emprunts, enfin pour la police de la route.

Aussitôt après avoir obtenu l'approbation de ses statuts, la société s'est mise à l'œuvre. Au moyen des versements effectués sur les actions, et s'élevant

ensemble à 60 p. ‰, elle a réalisé la somme de fr. 7,875,000, qui a été déjà employée, presque entièrement, à solder les travaux en cours d'exécution. Ces travaux offraient en résultat, au mois de juin dernier, lorsque le gouvernement en a fait prendre inspection, que sur 18,568 $\frac{3}{4}$ perches prussiennes, faisant 69,930 mètr., espace entre Cologne et Aix-la-Chapelle, on avait achevé en :

Plan du chemin. 4,880 perches prussiennes,
ou 18,380 mètr.

Rails terminés (simples). . . 2,272 id.,
ou 8,556 mètr.

Ponts et passages. 28 id.,
et en outre dix autres en train.

L'espace d'un mille prussien (7,532 mètr.), de Cologne à Mungensdorf, était terminé. Divers tunnels étaient en construction.

La situation des travaux, tels qu'ils se trouvaient au mois d'octobre dernier, est exposée dans le rapport qui a été présenté dans la séance du conseil d'administration de la société, tenue à Cologne, le 29 octobre 1839, par le président de la direction, où il est dit ce qui suit :

« Les ouvrages de terrassements, entre Cologne et Aix-la-Chapelle, sont » achevés pour la moitié, en y comprenant les ouvrages d'achèvement pour » établir le corps du chemin.

» Ces ouvrages sont fort avancés dans les parties entre Cologne et la rivière » de l'Erft, et dans celles entre Aix-la-Chapelle et la rivière de l'Inde. Entre » l'Erft et l'Inde, ils ont été commencés plus tard, mais s'y trouvent exploités » actuellement avec beaucoup d'activité et de succès.

» Les contrats passés en grande partie pour le restant des ouvrages de » terrassements, font prévoir qu'ils pourront être achevés entièrement dans » le courant de l'année prochaine.

» Près des trois quarts des ouvrages d'art, tels que ponts, viaducs et con- » duits, sont achevés aujourd'hui; dans leur nombre on trouve les trois ponts » importants de l'Erft, qui présentèrent des difficultés assez graves lors de » leur fondation; de plus, les viaducs remarquables de Duren et de Langer- » wehe, et la plus grande partie du viaduc fort considérable près d'Aix-la- » Chapelle. Les fondements du pont de l'Inde sont jetés, et les piliers qui » devront le soutenir se trouvent élevés jusqu'au-dessus du niveau des plus » hautes eaux.

» Pour ce qui regarde les travaux du pont important de la Roër, le pilotage » soigneux qui doit faire la base de sa fondation est fort avancé; ces ouvrages » seront achevés pendant l'hiver; au printemps prochain, on commencera » les ouvrages de maçonnerie, de manière à ce que l'on puisse nourrir l'espé- » rance fondée que la bâtisse importante de ce pont pourra être achevée dans » le courant de l'année prochaine.

» Des ouvrages de souterrains, ceux du tunnel de Kœnigsdorff, sont, com-
 » parativement à son étendue, les plus avancés; on peut admettre qu'aujourd'hui,
 » après une exploitation de 18 mois, la moitié des ouvrages à faire se
 » trouve exécutée.

» Pendant ce temps, tous les puits ont été creusés, les galeries du milieu
 » et celles des deux ailes ont été percées d'outre en outre dans l'étage d'en
 » bas, toutes les ouvertures transversales pour asseoir les arcs plantaires, et
 » une grande partie des galeries des ailes du second étage, ont été percées
 » également. Les ouvrages de maçonnerie sont presque achevés dans l'étage
 » d'en bas, et fort avancés dans celui du second; les raffermisssements et la
 » voussure des chapes du souterrain ont été commencés aux deux embou-
 » chures, et sous peu celles-ci seront accessibles. Du reste, le système que
 » l'on a adopté pour la construction des souterrains est éprouvé par la
 » pratique, et offre toutes les sécurités désirables, puisqu'il est de fait que,
 » jusqu'à présent, nul accident fâcheux ni aucune interruption n'ont con-
 » trarié l'avancement des travaux d'aucune manière. On peut prévoir par cet
 » état de choses, et en raison des ouvrages terminés, que la durée de quatre
 » ans, qui a été présumée nécessaire pour l'achèvement du souterrain de
 » Kœnigsdorff, sera sensiblement raccourcie.

» Les travaux du souterrain de Nirm avancent non moins avantageusement.
 » Ils se trouvent achevés complètement sur une longueur de 300 pieds en
 » partant de son embouchure occidentale; dans les autres parties de ce sou-
 » terrain, les ouvrages sont activés avec une énergie semblable à l'exécution
 » des travaux de Kœnigsdorff.

» La fondation et la pose des rails sont mises en œuvre partout où l'avan-
 » cement des ouvrages des terrassements le permet, et surtout sur les points
 » où le transport des masses de terre peut se faire sur voie de fer.

» Une section de chemin de fer, achevée sur un mille (7,500 mètres) de
 » longueur, a été ouverte à l'usage du public, entre Cologne et Mungendorff,
 » depuis le 2 août 1839, provisoirement pour des promenades; dans quarante
 » journées entières et trente-huit demi-journées, 50,255 voyageurs ont par-
 » couru ce trajet.

» Une seconde section, partant de la station provisoire sur la route de Mont-
 » joie, près d'Aix, jusqu'à Nirm, est également ouverte aujourd'hui, et sert au
 » transport des matériaux nécessaires à la construction du souterrain de ce
 » lieu, effectué par la locomotive construite récemment à Aix-la-Chapelle.

» Le second grand viaduc qui avait été projeté près de Frankenberg, non
 » loin d'Aix, ne sera point exécuté, à cause du terrain qui s'est trouvé fort
 » impropre pour y jeter les fondements d'un bâtiment aussi important, ce qui
 » en aurait augmenté sensiblement les frais. On a donc dû préférer d'établir
 » le chemin de fer sur ce point, au moyen d'un remblai considérable. »

Depuis, ces travaux ont encore fait de grands progrès, ainsi qu'il ressort
 des rapports mensuels que la direction du chemin de fer rhénan a fait publier.
 D'après le rapport pour le mois de décembre 1839, sur les 69,930 mètr.

d'espace entre Cologne et Aix-la-Chapelle, il a été achevé 43,690 mètr. de plan du chemin, et, sur 108 ponts, passages, viaducs, etc., qui étaient à construire, 77 de ces ouvrages d'art se trouvent achevés et 12 en construction, de manière qu'il n'en reste plus que 19 dont l'achèvement doit avoir lieu en 1840.

Les ouvrages de maçonnerie dans les tunnels de Königsdorff, près de Cologne, et de Nirm, près d'Aix-la-Chapelle, dont 500 pieds se trouvent achevés complètement, avançaient en proportion des autres travaux.

C'est ici le lieu de faire connaître le principe et la marche de la négociation entre le gouvernement belge et la direction de la société.

Nous avons dit que le capital primitif n'était que de trois millions d'écus.

Dès la fin de 1837, l'on avisa, dans l'assemblée générale tenue au mois d'octobre à Cologne, au moyen de majorer ce capital, qui, dès-lors, parut insuffisant. Au commencement de 1838, le gouvernement prussien autorisa la société à le porter jusqu'à 4 millions et demi d'écus, et à émettre, à cet effet, 6,000 actions nouvelles.

Il n'est, assurément, aucun chemin de fer dont l'entreprise offre plus de chances de succès.

Ce fut vers le milieu de la même année 1838, que trois maisons de banque de Cologne se chargèrent de 6,000 actions supplémentaires, afin de les négocier pour leur compte. Cependant elles n'en purent obtenir le placement au-dessus du pair, parce que l'émission d'un nombre aussi considérable d'actions nouvelles ne pouvait se réaliser avec facilité, dans un moment où la défaveur, qui dès-lors frappait les actions industrielles, et surtout celles des chemins de fer, commençait à se faire sentir.

Par suite de la crise qui a signalé les derniers mois de l'année, sous ce rapport, les affaires financières du chemin de fer de Cologne tombèrent également en souffrance, et la direction dut se décider à reprendre, en janvier 1839, 4,000 des 6,000 actions cédées aux banquiers. C'est de ces 4,000 actions qu'il s'agit aujourd'hui.

Dans cet état des choses, les travaux furent ralentis, et on pouvait prévoir le moment où ils seraient arrêtés tout-à-fait, au moins dans la partie d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge. C'est alors que des ouvertures furent faites au gouvernement belge pour l'engager à prendre part, moyennant l'achat d'un certain nombre d'actions, à l'exécution du chemin de fer de Cologne à notre frontière, complément indispensable du chemin belge de la mer au Rhin.

Avant de répondre à ces ouvertures, nous avons cru qu'il était convenable et prudent de sonder les dispositions du gouvernement prussien. Ce gouvernement, d'après le système qu'il a adopté, de ne pas intervenir en général dans l'établissement des routes ferrées, a dû s'abstenir de prendre une part dans la société du chemin de fer rhénan. Mais nous avons acquis la certitude qu'il ne trouve aucun inconvénient à ce que le gouvernement belge en soit actionnaire.

Au reste, la participation d'un gouvernement étranger à l'exécution d'un ouvrage d'utilité publique, dans un état voisin, n'est pas chose entièrement neuve. On peut citer, entr'autres exemples, celui de la Prusse elle-même, qui a fait combler à ses frais une lacune que présentait la route de Berlin à Hambourg, sur le territoire danois, le gouvernement du pays ayant refusé de s'en occuper.

La négociation ouverte avec la direction de la Société rhénane des chemins de fer a été suivie en son nom, par son vice-président, M. Hanseman d'Aix-la-Chapelle, tant verbalement que par écrit. Elle a amené le contrat qui fait l'objet du présent projet de loi, et qui n'a été conclu, avec l'autorisation royale, que sous la condition expresse, Messieurs, qu'il serait considéré comme non-avenu, à défaut d'approbation de votre part.

Le nombre des actions dont le gouvernement belge devient propriétaire est de 4,000. Il ne pouvait être moindre, vu la somme qui était reconnue nécessaire pour l'achèvement des travaux. D'un autre côté, le gouvernement belge, se décidant à prendre une part dans la société, son intérêt et sa dignité même exigent que cette part soit assez grande pour lui donner une puissante influence dans l'administration sociale.

Le prix, sans être nuisible au crédit de la société, est réglé d'une manière que vous jugerez sans doute acceptable. Au moyen de l'escompte que la société fait au gouvernement belge des intérêts jusqu'au 30 juin 1843, il n'a à déboursier que fr. 837-40 par action, au lieu de fr. 937-50, montant de l'action prise au pair. Les paiements sont échelonnés en quatre termes, de manière à assurer l'exécution des travaux qui restent à faire. L'obligation du gouvernement belge de verser le prix est subordonnée, par une réserve expresse, à l'accomplissement intégral des obligations contractées par les propriétaires des autres actions. Son droit à surveiller l'avancement et la bonne exécution des travaux est formellement reconnu par le contrat. Enfin, une autre clause forme, pour la direction de la société, un engagement moral et de loyauté de favoriser les établissements industriels de la Belgique, dans les achats qu'elle aura à faire pour son matériel.

En repoussant le traité qui lui est offert, la Belgique court le risque de voir sa route en fer vers l'est demeurer sans issue, après lui avoir coûté des sommes considérables, et de voir s'évanouir ainsi tous les avantages commerciaux que devait lui procurer la grande et si désirable communication de la mer avec le Rhin.

On sait que dans le commerce tout se lie. La privation d'une grande voie vers le Rhin et l'Allemagne ferait prendre au transit une autre direction, et empêcherait tout accroissement d'importations et d'exportations de ce côté.

Les versements, étant répartis sur trois exercices, seront moins sensibles pour le trésor. En outre, on a tout lieu d'espérer que l'exploitation d'une voie, placée dans des conditions aussi favorables, ne tardera pas à donner des produits; et si, contre toute attente, les produits étaient au-dessous de l'intérêt ordinaire, le trésor belge trouverait indubitablement la compensation de la

perte de revenu qu'il éprouverait, et au delà, dans l'augmentation de recette que l'existence du chemin de fer prussien ne manquera pas de procurer à l'exploitation des chemins de fer établis sur notre territoire.

Ce traité, dont les diverses clauses attestent que le gouvernement n'a rien négligé pour procurer à la Belgique la garantie certaine qu'elle ne perdra pas le fruit de ses efforts et de ses sacrifices, a été approuvé par le conseil d'administration de la Société rhénane des chemins de fer, dans sa séance tenue à Cologne le 29 octobre dernier, et dont nous joignons ici le procès-verbal.

Le ministre des finances,

L. DESMAISIÈRES.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre des finances ;

De l'avis de notre conseil des ministres ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des finances présentera en notre nom , à la Chambre des Représentants , le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La convention ci-annexée, relative à l'acquisition faite, par le gouvernement belge, de quatre mille actions de la Société rhénane des chemins de fer, est approuvée.

ART. 2.

Il est ouvert au gouvernement un crédit de huit cent trente-sept mille quatre cents francs, qui sera employé au versement à faire par lui, en 1840, pour paiement d'une partie du prix des quatre mille actions ci-dessus mentionnées.

Donné à Bruxelles, le 7 février 1840.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des finances,

L. DESMAISIÈRES.

CONVENTION

Entre le gouvernement belge, représenté par M. le ministre des finances, et la direction de la Société rhénane des chemins de fer, représentée par M. Hanseman, son vice-président, en vertu de procuration en date du 27 mai dernier.

ARTICLE PREMIER.

La Société vend au gouvernement belge quatre mille actions de ladite Société rhénane des chemins de fer, de 250 thalers chaque.

ART. 2.

Le prix de vente de ces actions est stipulé au pair et au cours de fr. 3-75 le thaler (fr. 937-50 par action). La Société escompte au gouvernement belge les intérêts desdites actions jusqu'au 30 juin 1843; de sorte que le gouvernement belge n'aura à payer que fr. 837-40 par action, et ainsi, pour prix desdites quatre mille actions, que la somme de fr. 3,349,600.

Par contre, le gouvernement renonce à tous intérêts et dividendes jusqu'à la même époque.

ART. 3.

Le prix de fr. 3,349,600 sera payé par le gouvernement belge en quatre portions égales de fr. 837,400 chaque, aux époques suivantes : le 1^{er} mars 1840, le 1^{er} janvier 1841, le 30 juin 1841 et le 1^{er} janvier 1842. Il est, en outre, stipulé, que ledit gouvernement ne sera obligé d'acquitter le premier terme qu'après que les autres actionnaires auront eu versé 60 p. % du capital de leurs actions; qu'il ne devra payer le second terme qu'après que les autres actionnaires auront eu versé 80 p. %; le troisième, seulement, après que les autres actionnaires auront eu versé 90 p. %; finalement, qu'il ne sera tenu d'effectuer son quatrième versement, qu'après que les autres actionnaires auront eu versé, eux-mêmes, le montant intégral de leurs actions.

De plus, avant que le gouvernement belge puisse être tenu à faire les deuxième, troisième et quatrième versements, la Société rhénane devra justifier que les fonds antérieurement versés ont été appliqués simultanément aux travaux à exécuter de Cologne à Aix-la-Chapelle et d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge.

Les paiements successifs du gouvernement se feront à Bruxelles.

ART. 4.

Les susdites quatre mille actions seront inscrites dans les registres de la Société au nom du gouvernement belge, ou aux noms de telles personnes que le gouvernement désignera.

ART. 5.

Le gouvernement belge se réserve le droit d'envoyer, sur les lieux, une ou plusieurs personnes, qui seront chargées de constater l'état d'avancement des travaux, et de s'assurer de leur bonne exécution.

La direction s'engage à fournir à ces personnes tous les renseignements qui leur seront nécessaires.

ART. 6.

La direction de la Société s'oblige à prendre, à des établissements industriels en Belgique, le matériel dont elle aura besoin pour la construction du chemin de fer rhénan, pour autant que ses intérêts le comportent.

ART. 7.

La présente convention ne sera valable et définitive, qu'autant qu'elle sera approuvée par la législature belge, avant le 1^{er} février 1840 : elle devra, pour lui être soumise, avoir été ratifiée préalablement, soit par l'assemblée générale des actionnaires de la Société, soit par le conseil d'administration seulement, ainsi qu'il sera décidé ultérieurement.

Ainsi fait en double, à Bruxelles, le dix-huit octobre 1800 trente-neuf.

HANSEMAN.

L. DESMAISIÈRES,
Ministre des finances.

Article additionnel.

Le délai fixé par l'art. 7 de la convention qui précède est prorogé au vingt mars prochain.

Le paiement du premier terme se fera dans la huitaine de l'approbation de la convention.

Ainsi convenu et consenti de part et d'autre, et fait en double à Bruxelles, ce trente-un janvier dix-huit cent quarante.

La direction du chemin de fer rhénan,

HANSEMAN.

L. DESMAISIÈRES.

HAUCHECORNE,
Directeur spécial.

Attendu que,

Si dans la convention du 18 octobre 1839, il est dérogé aux art. 14, 15, 16, 19 et 20 des statuts de la Société, en ce qui concerne les paiements à faire et l'escompte des intérêts des actions,

Il y est suppléé par la convention en date du 28 octobre dernier, en vertu de laquelle les maisons de banque J.-D. Herrstatt, Sal, Oppenheim, jun., et compagnie, et J.-H. Stein, se sont engagés à effectuer au lieu et place du gouvernement belge lesdits paiements aux époques et dans les termes prescrits par les statuts.

Le conseil d'administration déclare qu'il a les pouvoirs nécessaires pour ratifier, et ratifie par les présentes ladite convention du 18 octobre 1839, dressée à Bruxelles entre M. le ministre des finances au nom du gouvernement belge, et M. Hanseman au nom de la direction de la Société rhénane du chemin de fer.

Fait à Cologne, ce 29 octobre 1839.

Signé à l'original, Steinberger, V. Gørschen, F.-W. Charlier, J.-J. Fellingner, J. Mumm, Sternickel, H.-G.-F.-V. Hompesch, De Bianco, Holthof, G. Wagner, Ritz, Steffens, F.-E. baron de Furstenberg, Stamheim, Fischer, J. Simonis, J. Van Gülpen, C. Nellessen, Kelleter, J. Nierstras, Leop. Schoeller, George Marx, D^r Monheim, Heimsoeth.

Heute ein und zwanzigsten November achtzehn hundert neun und dreissig;

Der unterzeichnete, zu Cöln Sachsenhausen-Strasse Nummer vier und zwanzig, wohnhafte Notar, Johann-Peter Fier, beurkundet hiermit, dass die vorstehende Abschrift dem ihm vorgelegten und sogleich wieder zurückgezogenen Original Protokoll vom neun und zwanzigsten October jüngsthin wörtlich gleichlautend und daher derselben vor und ausser Gericht vollkommener Glaube beizumessen ist.

Ce jourd'hui vingt-un novembre mil huit cent trente-neuf;

Le soussigné, Jean-Pierre Fier, notaire à la résidence de Cologne, y demeurant rue Sachsen-Hausen, numéro vingt-quatre, certifie, par ces présentes, que la copie ci-dessus est textuellement conforme au procès-verbal du vingt-neuf octobre dernier, qui lui a été remis en original et retiré de suite, de sorte que foi doit y être ajoutée tant en justice que dehors.

Signé, J.-P. FIER, notaire.

Zur Beglaubigung der vorstehenden Unterschrift des hiesigen Königlichen Notars Herrn Johann-Peter Fier.

Cöln, den 22 November 1839.

Der Praesident des Königl. Landgerichts,

Sign., HEINTZMANN.

Der Landgerichts Sekretär,

Sign., THURN.

Zur Beglaubigung der vorstehenden Unterschrift des Herrn Heintzmann, Praesidenten des Königl. Landgerichts hieselbst.

Cöln, den 22 November 1839.

Der erste Praesident des Königl. Rheinischen Appellations Gerichtshofes,

Für denselben,

Der Senats-Praesident,

Sign., KREZZER.

Der Sekretär,

Sign., SCHRICK.