

1

(N^o 115.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 22 AVRIL 1840.

RAPPORT fait par M. LYS, au nom de la section centrale chargée d'examiner le projet de loi concernant la convention relative à l'acquisition de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer (1).

MESSIEURS,

La section centrale m'ayant nommé rapporteur du projet de loi relative à la convention du 18 octobre 1839, je viens remplir la tâche dont elle m'a chargé.

L'approbation de la convention entre le gouvernement belge et la direction de la Société rhénane des chemins de fer, concernant l'achat de 4,000 actions, avait rencontré de l'opposition dans plus d'une section, et même dans la majorité de la section centrale, lors d'un premier examen.

La 2^e section ne se rendait pas facilement compte de l'opération proposée, parce qu'elle pouvait être le résultat de négociations ayant pour but d'obtenir certains avantages commerciaux, en se mettant en relation avec l'association allemande. Elle croyait que si le gouvernement avait l'espoir d'obtenir des avantages commerciaux assez importants pour compenser le sacrifice qui pourrait résulter de l'adoption de la loi, l'intérêt de la Belgique pourrait justifier pareille mesure qui, toutefois, ne pourrait autoriser le gouvernement à la lier vis-à-vis d'autres gouvernements ou sociétés étrangères.

La 3^e section, à la majorité, repoussait le projet de loi; parce que la convention était onéreuse pour l'État; parce qu'on établirait un précédent fâcheux; parce que rien ne prouvait que les fonds provenant des actions suffiraient pour l'achèvement du chemin de fer de Cologne à la frontière belge; parce que les travaux déjà faits donnaient la certitude que ce chemin serait achevé.

(1) La section centrale était composée de MM. FALLON, *président*, ANGLIS, DAMONCEAU, DUVIVIER, FLEUSSU, A. RODENBACH, et LYS, *rapporteur*.

La 4^e section adoptait le projet de loi.

La majorité de la 3^e section se montrait disposée à le rejeter ; mais, avant de se prononcer définitivement, elle aurait désiré obtenir du gouvernement la solution de diverses questions, savoir :

1^o Les intérêts déjà engagés dans les travaux du chemin de fer en Prusse, n'imposeraient-ils pas à la Société rhénane, l'obligation impérieuse d'assurer par elle-même l'achèvement de la ligne entreprise ?

2^o Le refus du crédit par la législature, serait-il de nature à compromettre l'accomplissement des travaux de jonction du chemin de fer prussien avec celui de la Belgique ?

3^o Le gouvernement belge a-t-il obtenu, ou cherché à obtenir quelques garanties, que le gouvernement prussien n'établira point à l'entrée des marchandises sur son territoire, par la voie du chemin de fer, des droits nuisibles à ces importations ?

4^o Quelles sont les ouvertures (si le gouvernement toutefois ne trouve pas d'inconvénient grave à cette communication), qui, aux termes de l'exposé des motifs du projet, ont eu lieu avec le gouvernement prussien, relativement à son refus d'intervenir par lui-même, dans des entreprises telles que celles dont il s'agit ici ?

5^o Quelle était la cote des actions de la Société rhénane des chemins de fer, à la date de l'ouverture des négociations du gouvernement belge avec cette société ?

6^o Avec quels voies et moyens le gouvernement compte-t-il pouvoir faire face à cette dépense, en la supposant consentie ?

La 6^e section adoptait le projet à la majorité, sous la réserve de la justification, qu'au moyen de ce subside, l'entreprise serait achevée. Elle aurait aussi voulu borner l'acquisition à un chiffre inférieur d'actions, et obtenir des stipulations plus avantageuses.

La section centrale, après avoir entendu MM. les ministres des finances et des travaux publics, sur les renseignements demandés par la 5^e section et sur les observations faites par la 3^e, reçut de M. le ministre des finances les réponses aux questions posées par la 5^e section. Elles sont jointes au présent rapport n^o 1^o, avec tableaux litt. *A*, *B* et *C*.

L'examen et la discussion sur ces réponses engagèrent la section centrale, avant de délibérer ultérieurement et sans rien préjuger, à demander à M. le ministre des finances :

1^o Si la Société rhénane accepterait pour condition, que les versements à faire sur les 4,000 actions, ne seraient effectués qu'au fur et à mesure qu'il serait justifié que des travaux ont été exécutés, jusqu'à due concurrence entre Aix-la-Chapelle et la frontière belge ?

2^o Si elle consentirait à modifier l'art. 6 de la convention, qui ne renferme qu'une stipulation purement potestative, dans ce sens, qu'à prix égal, nos établissements fourniraient jusqu'à concurrence du montant des actions ?

3° Comment et par quels motifs, il peut être justifié à la Chambre, que l'acquisition des actions au chiffre de 4,000, attribuerait au gouvernement belge une influence, réellement efficace, dans l'action de l'administration rhénane?

4° De transmettre à la section, l'arrêté royal de concession du chemin de fer rhénan et toutes dispositions ultérieures du gouvernement prussien y relatives; les statuts de la société avec les modifications qui peuvent y avoir été apportées et les règlements de l'association.

5° Et attendu qu'il paraît que le projet d'entrer en négociation avec ladite société, a été précédemment soumis à une commission nommée par M. le ministre des travaux publics, les avis ou rapports de cette commission.

M. le ministre des finances répondit : que M. Hansemann, vice-président de la Société rhénane, lui avait témoigné le désir de donner à la section centrale, les explications et les apaisements que les questions nos 1 et 2 ci-dessus réclamaient. Quant à la 3^e question : que d'après les statuts de la Société rhénane, les membres de la direction, de même que ceux du conseil d'administration, sont élus directement par les actionnaires, en assemblée générale; que la direction est renouvelée par tiers tous les deux ans; que le président et vice-président de ce conseil, sont nommés, chaque année, par l'assemblée générale des actionnaires; que le gouvernement belge possédant un grand nombre d'actions, beaucoup plus considérable qu'aucun autre possesseur, aura, par ce seul fait, une grande influence sur le choix des administrateurs; qu'il dépendra de lui de faire inscrire ses actions sur plusieurs noms, afin de s'assurer dans l'assemblée générale, un plus grand nombre de voix; que les administrateurs de la société seront nécessairement disposés à ne pas contrarier les vues d'un intéressé aussi exceptionnel. Que le gouvernement jouirait en outre, de l'influence qui résulte de sa position même; d'abord, comme exploitant la grande ligne de chemins de fer, que le chemin de fer rhénan vient rejoindre, et, en second lieu, comme bailleur des fonds auxquels l'existence de la société est attachée, et dont les versements successifs ne seront effectués, que pour autant que le traité reçoive de la part de l'administration sociale, une franche, loyale et complète exécution.

M. le ministre transmettait aussi les pièces mentionnées aux nos 4 et 5.

M. le vice-président de la Société rhénane, adressa également un mémoire tendant à démontrer les avantages résultant de la convention.

La Belgique, dit-il, déduit du prix des actions et par anticipation, les intérêts; elle ne paie qu'après que les autres actionnaires auront fait leurs versements; elle a la faculté de ne faire les 2^e, 3^e et 4^e versements, qu'après que la société aura justifié de l'emploi de la moitié des fonds versés antérieurement; elle opère ses paiements à Bruxelles; elle n'est pas exposée à perdre ses droits comme actionnaire, à défaut de faire ses versements aux époques convenues; elle a le droit de faire constater l'état d'avancement et la bonne exécution des travaux, par des commissaires, auxquels la société doit fournir tous les renseignements nécessaires; enfin, *la direction de la société s'est moralement engagée* à acheter en Belgique une partie du matériel. Ainsi le but principal

de la convention, qui consiste dans l'exécution, dans le plus bref délai possible, du chemin de fer, tel qu'il a été projeté, est garanti par l'influence du gouvernement belge comme actionnaire principal, et avec avantage pour ses établissements métallurgiques.

M. le vice-président ne se dissimule pas que cette convention a consolidé l'existence de la Société rhénane et l'a mise à l'abri de la dissolution dont elle était menacée, parce que les actionnaires ont actuellement opéré le versement de 70 p. % sur le prix de 14,000 actions. Il ajoute que la position de cette société s'améliorera, quand l'exploitation aura commencé entre Aix-la-Chapelle et Cologne, exploitation à laquelle la société devrait se borner, si la Belgique ne faisait pas l'acquisition des 4,000 actions. Il croit aussi que la Belgique est intéressée à ce que le chemin de fer rhénan s'achève sans retard, jusqu'à la frontière belge, et que cet intérêt est assez important, pour mériter qu'elle emploie ses fonds dans une entreprise étrangère; il démontre que la section d'Aix à la frontière belge coûtera plus de cinq millions de francs, ainsi près de deux millions en sus de la valeur des 4,000 actions; que le déficit de quatre millions, après le versement intégral des 18,000 actions, sera facilement couvert par un emprunt sur un chemin de fer complètement achevé. Sur ce dernier point, dit-il, l'expérience est là pour confirmer son assertion: il cite la société du chemin de fer de Berlin à Postdam, ayant un capital de 800,000 thalers, et qui a emprunté un capital de 400,000 thalers, au taux de 4 $\frac{1}{2}$ p. %; la société du chemin de fer de Magdebourg à Leipsic, qui, avec un capital de 2,300,000 thalers, est sur le point de contracter un emprunt de 700,000 thalers, qu'elle espère obtenir au taux de 4 p. %. Enfin, M. Stansemann n'a point laissé ignorer à la section centrale, les traités faits avec des industriels belges, en achat de rails pour une somme de plus de fr. 500,000, sous la condition de ratification de la convention du 18 octobre.

La section centrale ayant pris communication des pièces transmises voulut entendre MM. les ministres des finances et des travaux publics, ainsi que M. le vice-président Stansemann, qui avaient offert de se rendre dans son sein.

Après une longue conférence et une discussion approfondie, M. Stansemann déclara: qu'il ne verrait pas de difficulté à ce que la convention, dont il s'agit, ne fût sanctionnée que sous la réserve de l'obligation, que prendra la direction de la Société rhénane, d'achever le chemin de fer de Cologne à la frontière belge le plutôt possible, et sans qu'elle puisse recourir à une nouvelle demande de fonds de la Belgique; cette direction devant, pour l'achèvement de tous les travaux et l'établissement du matériel, se contenter de l'exécution franche et loyale de la convention du 18 octobre 1839, et il s'engagea à écrire, dans ce sens, à la section, engagement qu'il a effectué. Sa lettre est ici jointe n° 2.

C'est après avoir mûrement examiné la convention dont il s'agit; c'est après s'être entourée de tous les renseignements; c'est après avoir obtenu les modifications qu'elle croyait indispensables, que la section centrale a adopté à l'unanimité la convention susdite, sous la réserve de l'obligation prémentionnée. Rien n'est plus facile que de justifier la résolution prise: en effet,

la Belgique a le plus grand intérêt à voir achever la grande communication qui lui permettra de rétablir, avec efficacité et avantage, ses anciennes relations avec l'Allemagne, procurera ainsi à son commerce des ressources, et donnera à l'industrie nationale des moyens d'écoulement.

La nécessité de pouvoir ouvrir de nouvelles communications avec l'Allemagne, avait été tellement reconnue, qu'on en a fait l'objet de l'art. 12 du traité de paix. Par cet article, on avait prévu le cas, où la Belgique aurait fait construire une nouvelle route ou un canal aboutissant à la Meuse, vis-à-vis du canton hollandais de Sittard, et, dans ce cas, cette route ou ce canal pouvait être prolongé, aux frais de la Belgique, jusqu'à la frontière prussienne; mais les travaux devaient être exécutés par des ingénieurs et par des ouvriers fournis par la Hollande, si elle l'exigeait, sans charge aucune pour cette dernière et sans préjudice de sa souveraineté exclusive sur le territoire traversé par la route ou le canal, qui resterait grevé des droits et péages, dont les deux parties fixeraient, d'un commun accord, l'import et le mode de perception.

Les dispositions de cet art. 12 du traité de paix, pour la communication qu'elles nous procureraient avec l'Allemagne, ne peuvent soutenir de comparaison avec celle que nous obtenons par le chemin de fer; car ce n'est plus à nos frais exclusifs, que nous travaillons sur le territoire étranger; nous devenons co-propriétaires, à titre d'associés; la Belgique coopérera, en cette qualité, à l'établissement des droits et péages dont elle partagera les bénéfices; la conclusion de pareils arrangements, lorsqu'ils doivent être pris de gouvernement à gouvernement, par voie diplomatique, engendre des difficultés de toute nature, et sont surtout exposés à beaucoup de lenteurs; ces embarras, ces difficultés ne peuvent pas exister pour le chemin de fer rhénan; le contrat d'association a fixé le mode de délibérer et a déterminé la forme et les pouvoirs de l'administration. D'un autre côté, le chemin de fer d'Anvers au Rhin est une communication qui a de l'avenir; la plupart des gouvernements de l'Allemagne s'occupent actuellement de chemins de fer; il est probable que, dans un temps peu éloigné, le chemin de fer rhénan s'étendra, par le Hanovre jusqu'à Hambourg, et par Berlin, jusqu'à Stettin, Breslau et Vienne.

La section centrale, ayant obtenu toutes les garanties qu'elle pouvait convenablement exiger, pour assurer l'achèvement du chemin de fer de Cologne à la frontière belge, n'a pas balancé un seul instant; les marchés déjà conclus par la Société rhénane avec des maisons belges, lui ont donné la conviction que l'art. 6 de la convention sera loyalement exécuté. D'un autre côté, le seul projet de cette convention a suffi pour faire hausser le taux des actions; la chance de perte sur l'achat des 4,000 actions est donc à peu près nulle; dans tous les cas, il n'y avait pas à hésiter entre une perte éventuelle, de peu d'importance, et les suites désastreuses qui pouvaient être le résultat de l'incertitude de l'achèvement du rail-way de l'Escaut au Rhin: en conséquence, j'ai l'honneur de vous proposer, au nom de la section centrale, l'adoption du projet de loi, avec les changements que vous trouverez au tableau ci-annexé,

Le rapporteur,
LYS.

Le président,
FALLON ISIDORE.

PROJET DE LOI.

Projet de loi du gouvernement.

Projet de la section centrale.

Léopold, roi des Belges, etc.

Sur le rapport de notre ministre des finances ;

Del'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 4,000 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,

DESMAISIÈRES.

ARTICLE PREMIER.

La convention du 18 octobre 1839, 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, sous la réserve qu'outre les obligations qui y sont stipulées, cette société s'engagera à achever la section du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge, le plutôt possible, sans qu'elle puisse recourir à une nouvelle demande de fonds, à la charge du trésor belge, la direction de cette société devant, pour l'achèvement de tous les travaux et l'établissement du matériel, se contenter de l'exécution franche et loyale de ladite convention.

ART. 2.

Comme au projet du gouvernement.

SÉANCE DE LA 5^e SECTION

du 18 février 1840.

Présents : MM. D'HUART, *président*,
DUMONT, FLEUSSU, ULLENS, et TROYE.

L'ordre du jour est l'examen du projet de loi présenté par le gouvernement, concernant l'achat de 4,000 actions de la Société rhénane des chemins de fer.

La majorité de la section s'est montrée disposée à refuser le crédit demandé; toutefois, avant de se prononcer définitivement, elle aurait désiré obtenir du gouvernement les réponses aux questions suivantes :

1^o Les intérêts déjà engagés dans les travaux du chemin de fer en Prusse n'imposeraient-ils pas à la Société rhénane l'obligation impérieuse d'assurer par elle-même l'achèvement de la ligne entreprise?

EXAMEN

du projet de loi tendant à autoriser l'achat de 4,000 actions du chemin de fer rhénan.

RÉPONSES

AUX OBSERVATIONS DE LA 5^e SECTION.

On doit d'abord se demander si les ressources financières de cette société, si les circonstances en présence desquelles elle se trouve placée, se concilient avec l'intérêt puissant qu'elle a de terminer.

Une société ne peut pas ce que pourrait un gouvernement qui a des fonds à sa disposition, ou en obtient par son crédit établi.

Elle doit, pour se procurer des moyens financiers, faire un appel aux capitalistes, qui ne prennent des actions que dans la vue de réaliser un bénéfice, et seulement lorsque le taux des valeurs au-dessus du pair leur laisse entrevoir cette chance de succès.

Pense-t-on que la Société rhénane aurait pu trouver les 4 millions de francs qui lui manquent pour achever d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge, dans un moment où ses actions étaient à 20 p. % au-dessous du pair et entièrement délaissées?

2° Le refus du crédit par la législature serait-il de nature à compromettre l'accomplissement des travaux de jonction du chemin de fer prussien avec celui de la Belgique?

La solution de cette question n'est pas douteuse. Or, sans nouveaux preneurs d'actions, à défaut par les porteurs des 4,000 qu'elle cède aujourd'hui de réaliser leurs engagements, et par suite, comme conséquence, le non-versement des dixièmes à recevoir sur les autres actions, la jonction de notre chemin de fer à l'Allemagne devenait impossible.

Nul doute que la convention étant rejetée, la société n'abandonne à l'instant même la section d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge pour concentrer tous ses capitaux et son activité dans l'exécution de la section de Cologne à Aix-la-Chapelle, dont les revenus, même sans l'existence de la section d'Aix-la-Chapelle à la Belgique, seront plus que suffisants pour couvrir les intérêts des capitaux engagés. Les travaux ne sont avancés que dans la partie entre Aix-la-Chapelle et Cologne. Entre Aix et la frontière, on n'a travaillé qu'au bois d'Aix-la-Chapelle (les souterrains). Ces derniers travaux peuvent être délaissés sans une très grande perte.

Il convient de ne pas perdre de vue deux considérations importantes :

1° La position embarrassée de la Société rhénane ;

2° L'intérêt de la Belgique et le but qu'on a voulu atteindre en décrétant le chemin de fer en 1834, but *essentielle-ment commercial* et politique.

La Société rhénane est sérieusement menacée de manquer de capitaux. Il est vrai que la compagnie, déjà engagée pour plusieurs millions dans l'entreprise, a intérêt de terminer ; mais il est à remarquer que les dépenses d'exécution sont surtout considérables d'Aix-la-Chapelle à notre frontière. Que fera la société, si elle ne réussit pas dans ses négociations entamées avec le gouvernement belge ? Elle se tiendra au chemin de fer d'Aix-la-Chapelle à Cologne. Dès-lors, le but commercial de notre chemin de fer,

qui est d'unir l'Escaut, la mer et le Rhin, ne sera pas atteint.

On comprend que, dans cette position, la Société rhénane pourrait attendre que la Belgique, menacée d'une solution de continuité, prît le parti de fournir les fonds nécessaires à la construction de la section d'Aix-la-Chapelle à la frontière belge, ou que la Hollande, intéressée à entraver nos rapports avec l'Allemagne, et à conserver à Rotterdam la position que lui ont valu les événements de 1830, profitât de cet état de choses pour relier à ses frontières, par Maestricht, le chemin de fer rhénan. Si la Hollande n'adoptait pas cette résolution dans ce but, elle pourrait s'emparer des affaires de la Société rhénane, pour empêcher que la jonction de notre chemin à l'Allemagne ait lieu.

Ajoutons à cette grave considération qu'en admettant même qu'il y eût retard seulement, et qu'une autre compagnie vint exécuter ensuite ce que la Société rhénane aurait laissé en défaut, le préjudice serait notable pour la Belgique.

Il ne faut pas qu'on doute un instant des résultats de notre chemin de fer.

Les habitudes sont tout en commerce; déjà elles ont dévié considérablement depuis 1830. Rotterdam a acquis une grande partie des relations commerciales d'Anvers avec l'Allemagne. Si on ne se hâte de les rétablir, ces rapports seront très difficilement ramenés dans notre pays.

Quelques années de retard après que nous aurions atteint la frontière allemande, sans y rencontrer un point de jonction, produiraient du découragement dans le commerce belge à l'intérieur, de l'hésitation à l'étranger pour reprendre le cours des anciennes relations, et, en somme, beaucoup de mal sous le point de vue matériel et moral.

Dans un moment où l'avenir commercial et industriel du pays est encore en jeu et mis en question, il importe de ne pas laisser de l'incertitude, et de réaliser au plus tôt ce qu'on attend du chemin de fer.

Le prompt achèvement du chemin de fer rhénan a encore cet avantage qu'il

*Questions.**Réponses.*

nous permettra d'accélérer et d'augmenter le produit de notre chemin de fer.

Assurer cet achèvement, c'est agir à la fois dans notre propre intérêt, et nous associer à une entreprise, qui, au fond, ne peut que devenir productive, si l'on considère l'immense mouvement de voyageurs et de transport de marchandises que cette voie de communication de l'Allemagne par la Belgique va établir.

Lors de la discussion de la loi du 1^{er} mai 1834, qui a décrété la ligne d'Ostende et d'Anvers à l'Allemagne, on craignait d'aboutir à un impasse; on soutenait que la Prusse n'exécuterait et ne laisserait pas exécuter sur son territoire. N'aurait-on pas, à cette époque, consenti à pousser jusqu'à Aix-la-Chapelle, si le gouvernement se fût présenté muni d'une concession de la Prusse? Eh bien, n'est-on pas aujourd'hui dans ces mêmes conditions, en s'associant à la Compagnie rhénane, qui a seule la concession, en lui procurant les moyens d'arriver à notre frontière?

Une autre considération morale se présente. On a dit que le chemin de fer avait été notre meilleur diplomate au dehors. Ne gagnerons-nous pas encore en influence dans l'opinion des gouvernements et des nations étrangères, lorsqu'on verra qu'après avoir exécuté chez nous un vaste réseau de chemins de fer, nous aidons puissamment à établir à l'étranger ses communications vers notre pays? C'est une considération qui n'échappera pas à l'Allemagne, et qui ne pourra qu'augmenter ses sympathies pour nous.

3° Le gouvernement belge a-t-il obtenu ou cherché à obtenir quelques garanties que le gouvernement prussien n'établira point à l'entrée des marchandises sur son territoire, par la voie du chemin de fer, des droits nuisibles à ces importations?

Dans les conférences avec les administrateurs de la Société rhénane, il en a été question à plusieurs reprises; mais on comprend que, si ce sont là des garanties que l'on ne pourrait obtenir d'une manière formelle, ce n'est pas sans fon-

dement que l'administration de la Société rhénane a répondu que la Prusse étant intéressée autant que nous à communiquer du Rhin à la mer et à l'Escaut, on devait envisager l'établissement du chemin de fer destiné à procurer cette communication, comme un moyen d'arriver plutôt à l'abaissement qu'à l'élévation du tarif prussien.

Les grands intérêts que créera le chemin de fer d'Anvers au Rhin, pour la Prusse occidentale, la Hesse, la Bavière, le Nassau, le Wurtemberg et le duché de Bade, sont la meilleure garantie que les droits de douanes de la Prusse doivent être favorables à ces intérêts. La Prusse ne peut plus changer ces droits sans le consentement des autres États de l'association douanière de l'Allemagne, attendu que le tarif *doit* toujours être fixé d'un commun accord entre *tous* les États confédérés.

Il n'y a d'ailleurs aucun motif de supposer qu'on augmente le *tarif existant*. Le chemin de fer créera des intérêts qui seront les meilleurs négociateurs; le gouvernement prussien sait bien que c'est pour lui une double question de popularité dans les provinces rhénanes, et d'avantage comme chef de la confédération commerciale allemande, d'introduire les matières premières aux meilleures conditions sur le marché de consommation, qui est immédiatement le territoire rhénan par suite de l'association allemande.

Pense-t-on, au surplus, que si le gouvernement prussien osait, contre ses propres intérêts, qui lui commandent commercialement de profiter de la rivalité de la Belgique et de la Hollande, élever ses tarifs, une foule de réclamations ne surgiraient pas dans ses provinces? N'omettons pas d'indiquer que, par l'achat des 4,000 actions, le gouvernement acquiert une prépondérance marquée dans les assemblées générales de la Société rhénane, et qu'il peut s'en servir pour faire régler le prix des transports au taux le plus convenable à ses intérêts. L'on sait combien il nous importe que ce taux soit réglé, sur le territoire prussien, de manière à ce que nous

Questions.

4° Quelles sont les ouvertures (si le gouvernement, toutefois, ne trouve pas d'inconvénient grave à cette communication), qui, aux termes de l'exposé des motifs du projet, ont eu lieu avec le gouvernement prussien, relativement à son refus d'intervenir par lui-même dans des entreprises telles que celles dont il s'agit ici ?

5° Quelle était la cote des actions de la Société rhénane des chemins de fer, à la date de l'ouverture des négociations du gouvernement belge avec cette Société ?

Réponses.

puissions lutter, dans les expéditions et le transit, avec le commerce de Rotterdam et les autres places de la Hollande.

Le dernier paragraphe de la page 5 de l'exposé des motifs donne toutes les explications que, sans inconvénient, on peut donner à cet égard. Il y avait opportunité et convenance à s'assurer que le gouvernement prussien ne verrait pas défavorablement l'intervention de la Belgique dans une entreprise, autorisée par lui, sur son territoire, *et qui a un côté politique.*

Ces actions n'ont pas été cotées une seule fois dans la cote officielle journalière de la bourse de Bruxelles pendant toute l'année 1839. Elles l'ont été nominale-ment dans la cote dressée pour l'appréciation des droits de succession. Il n'y avait donc pas de cours réel établi, à la date de l'ouverture des négociations. (*V. l'annexe A.*)

On verra dans les deux annexes ci-joints (*B et C*) le cours de ces actions à Francfort-sur-Mein, en 1839 et 1840, et la cote de Bruxelles, depuis le 10 février 1840 (après la présentation du projet de loi), jusqu'au 6 mars, même année. A l'égard de cette dernière cote, il est essentiel d'observer que les manœuvres de quelques intérêts privés, mis en jeu par la présentation du projet de loi, ont pu, en faisant offrir 5 actions à la cote, obtenir ces bas prix, et c'est, assure-t-on, ce qui a eu lieu.

Si le gouvernement avait voulu ache-

*Questions.**Réponses.*

ter 1,000 actions, c'est tout au plus s'il les eût obtenues au pair. Il aurait suffi de connaître ces dispositions pour qu'on tint au-dessus du pair. On suppose qu'un gouvernement peut toujours largement payer; à plus forte raison, s'il eût été question d'un achat de 4,000 actions. Qu'il ait été possible d'avoir quelques actions à 20 p. % au-dessous du pair, cela se conçoit; mais dès qu'on veut acheter une partie, le fait de l'achat produit la résistance chez les vendeurs, par suite, la rareté de la valeur et la hausse.

Au surplus, il ne s'agissait pas d'acquiescer de la Compagnie à 20 ou 25 p. % au-dessous du pair, et de la priver du quart de la somme reconnue nécessaire pour l'achèvement. C'eût été concourir soi-même à manquer le résultat qu'on se proposait d'assurer, c'est-à-dire l'achèvement des travaux.

6° Avec quels voies et moyens le gouvernement compte-t-il pouvoir faire face à cette dépense, en la supposant consentie?

Il est possible de couvrir provisoirement cette dépense, pour 1840, avec les voies et moyens votés, puisqu'il y a excédant de près de 900 mille fr. Mais, en définitive, il faudra recourir à des voies et moyens extraordinaires, comme pour l'achèvement de notre chemin de fer, à l'égard duquel il a été admis en principe que les intérêts des capitaux seraient compensés par les revenus.

La 5^e section, afin de ne point retarder la réunion de la section centrale, nomme dès maintenant M. Fleussu pour son rapporteur, avec mission de produire les considérations qui ont motivé les questions ci-dessus, et de prier la section centrale d'en demander la solution au gouvernement, comme élément des délibérations de ladite section centrale.

Le président de la 5^e section,
E. D'HUART.

ANNEXE A.**CHEMIN DE FER RHÉNAN.**

Cours des actions de 1,000 fr. émises par l'intermédiaire de la banque de Belgique.

BOURSE DE BRUXELLES. (COTE ÉTABLIE POUR LES DROITS DE SUCCESSION.)

Du décembre au 8 juin 1839. (1,000 fr.)	fr. 720
Du 8 au 15 janvier	710
Du 15 janvier au 5 février	700
Du 5 au 26 février	750
Du 26 février au 19 mars	740
Du 19 mars au 2 avril	730
Du 2 au 30 avril	720
Du 30 avril au 23 juillet	820
Du 23 juillet au 6 août	800
Du 6 au 13 août	780
Du 13 août au 3 septembre	775
Du 3 septembre au 22 octobre	770
Du 22 octobre au 19 novembre	760
Du 19 novembre au 31 décembre	750

ANNEXE B.*Cours des actions du chemin de fer rhénan, à Francfort S/M.*

DATES.		COURS.	NATURE.
21 mars	1839	87 $\frac{1}{2}$ p. %.	Papier.
15 avril	»	87 »	»
17 mai	»	85 »	»
21 id.	»	85 »	»
7 juin	»	85 $\frac{1}{2}$ »	»
24 id.	»	85 $\frac{1}{2}$ »	»
2 juillet	»	85 $\frac{1}{2}$ »	»
30 octobre	»	81 »	»
14 novembre	»	81 »	»
18 id.	»	81 »	»
25 id.	»	81 »	»
26 id.	»	81 »	»
6 février	1840	81 »	»
19 id.	»	83 »	Argent.
21 id.	»	83 »	»
24 id.	»	83 $\frac{1}{2}$ »	»
25 id.	»	84 $\frac{1}{2}$ »	»
26 id.	»	84 $\frac{1}{2}$ »	»
4 mars	»	86 »	»

ANNEXE C.

Cours des actions du chemin de fer à Bruxelles, depuis le 10 février 1840 jusqu'au 6 mars même année.

Cote du 10 février 1840, actions du chemin de fer de Cologne		800 fr. P.
11	»	» 798 »
12	»	» 796 »
13	»	» 794 »
14	»	» 792 »
15	»	» 792 »
17	»	» 790 »
18	»	» 790 »
19	»	» 790 »
20	»	» 790 »
24	»	» 790 A.
25	»	» 792 »
26	»	» 794 »
27	»	» 796 »
28	»	» 805 »
29	»	» 822 $\frac{1}{2}$ 822 $\frac{1}{2}$ A.
4	mars	» 820 P. 815 A.
5	»	» 815 A.
6	»	» 815

Les actions du chemin de fer rhénan n'ont pas été cotées une seule fois à Bruxelles, en 1839. Lorsqu'en février dernier, on les a fait offrir, il ne s'est pas traité une seule pièce. On a négocié 10 actions le 29 février à 822 $\frac{1}{2}$. C'est tout ce qui y a été fait.

Bruxelles, le 8 avril 1840.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Ensuite de l'entretien que j'ai eu ce matin avec la section centrale, et de la discussion qui a eu lieu concernant l'achat de 4,000 actions de la Société du chemin de fer rhénan, je viens, Monsieur le Président, vous réitérer l'engagement que j'ai pris verbalement hors de cette réunion. Cet engagement consiste, Monsieur, à procurer à la Belgique, l'obligation de la direction de ladite Société rhénane, de parachever le chemin de fer jusqu'à la frontière belge, le plutôt possible, sans qu'elle puisse recourir à une nouvelle demande de fonds de la part de la Belgique, cette direction devant, pour l'achèvement de tous les travaux et l'établissement du matériel, se contenter de l'exécution franche et loyale de la convention du 15 octobre 1839.

Veillez, Monsieur le Président, agréer l'assurance de la plus haute considération, avec laquelle j'ai l'honneur d'être,

Monsieur le Président,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

HANSEMANN.