

1

(N° 440.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 AOUT 1842.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant un projet de loi tendant à autoriser le gouvernement à ouvrir un emprunt de trente-trois millions cinq cent mille francs.

MESSIEURS,

Le gouvernement, en soumettant à l'approbation des Chambres la loi du 26 juin 1840, présumait que les ressources demandées par cette loi suffiraient pour solder des dépenses nécessaires au complet achèvement du système de chemins de fer, décrété par les lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837.

Ces prévisions ne se sont pas réalisées et de nouvelles ressources devront encore être créées pour atteindre ce but. En effet, ainsi qu'il est établi à la pag. v du compte-rendu sur les chemins de fer de l'État, qui a été déposé à la Chambre le 2 juin dernier par mon collègue le ministre des travaux publics, il a été alloué jusqu'ici, pour la construction et l'établissement des chemins de fer de l'État, une somme de fr. 125,664,155-35, non compris celle de fr. 599,908-40 qui a été employée à couvrir les frais d'exploitation en 1835 et 1836.

La dépense totale nécessaire à l'établissement de toutes les lignes décrétées s'élèvera, d'après une estimation récente faite par les divers chefs de service de la direction des travaux et revue par le conseil des ponts et chaussées, à une somme de fr. 153,870,905-12, répartie ainsi qu'il suit : (V. les tableaux nos II, III¹, III² et III³ du compte-rendu.)

Lignes proprement dites.

Sections en exploitation, y compris les dépenses générales, personnel, etc.	fr. 61,219,198 68
Sections en construction, y compris les dépenses générales, personnel, etc.	54,380,110 42
A reporter.	fr. 115,599,318 10

Report fr. 113,599,318 10

Stations et dépendances.

Lignes en exploitation	11,425,559 00	
Lignes en construction	<u>6,248,000 00</u>	
		17,673,559 00

Matériel des transports.

Matériel		<u>20,598,028 02</u>
Ensemble fr.		<u><u>153,870,905 12</u></u>

Il y aura donc à allouer de nouveaux crédits jusqu'à concurrence de fr. 28,206,749-77 pour mettre le gouvernement à même de faire face à toutes les dépenses comprises dans les évaluations actuelles.

A la date du 1^{er} janvier 1842, il restait encore disponible sur les fr. 125,664,155-35, alloués pour la construction et l'établissement du chemin de fer, une somme de fr. 22,861,825-27. (V. la pag. ci du compte-rendu précité.)

A la date du 1^{er} juillet, les dépenses totales s'élevaient à fr. 114,228,751-10, de sorte qu'à cette époque la somme encore disponible sur les fonds alloués se montait à fr. 12,035,312-65.

Tout fait présumer que cette somme ne sera pas épuisée, de sitôt, mais il est indispensable que l'on s'occupe dès à présent des moyens de se procurer les sommes manquantes, afin de ne pas s'exposer, à voir par la suite les travaux entravés au moment où, dans toutes les directions les lignes de chemin de fer seront à la veille d'être entièrement achevées.

Les évaluations actuelles présentent avec les évaluations qui ont servi de base à l'emprunt de 1840 les différences suivantes (1) :

Lignes en exploitation et en construction.

Évaluations actuelles fr.	115,086,617 00
Évaluations de 1840	<u>97,185,168 00</u>
Différence en plus fr.	<u><u>17,901,449 00</u></u>

Stations en construction et en exploitation.

Évaluations actuelles fr.	17,673,559 00
Évaluations de 1840	<u>11,252,053 00</u>
Différence en plus fr.	<u><u>6,421,506 00</u></u>

(1) Les chiffres ci-dessus ne comprennent point les dépenses générales, personnel, etc., afin que l'on puisse retrouver exactement dans les tableaux n^{os} III¹ et III² les différences entre les évaluations par section et par station.

Matériel des transports.

Évaluations actuelles.	fr.	20,598,028 02
Évaluations de 1840		15,537,312 00
		<hr/>
Différence en plus.	fr.	5,060.716 02
		<hr/> <hr/>

RÉCAPITULATION.

Différence en plus des évaluations actuelles avec celles de 1840.

Lignes	fr.	17,901,449 00
Stations.		6,421,506 00
Matériel.		5,060,716 02
		<hr/>
Ensemble.	fr.	29,383,671 02
		<hr/> <hr/>

Les tableaux n^{os} III^r et III^r du compte-rendu de mon collègue le ministre des travaux publics indiquent les différences entre les évaluations actuelles et celles de 1840, par section et par station.

Chargé par le Roi de venir vous présenter le projet de loi destiné à créer les ressources nécessaires pour le complet achèvement des travaux, je crois utile de vous donner à cette occasion un aperçu succinct des sommes déjà empruntées et des dépenses déjà faites par l'État, pour la construction du chemin de fer et des routes pavées, etc. (V., pour les détails suivants, le tableau n^o II, annexé au compte-rendu.)

Par la loi du 18 juin 1836, le gouvernement a été autorisé à contracter un emprunt de 30 millions de francs à l'intérêt de 4 % l'an. Cet emprunt a été réalisé au taux de de 92 p. % du capital nominal, représentant la somme de	fr.	27,600,000 00
Les frais relatifs à cet emprunt ayant été de		235,836 26
		<hr/>
Il est resté un produit net	fr.	27,364,163 74
		<hr/> <hr/>

Ce produit a été spécialement affecté :

1^o Au remboursement successif des bons du trésor émis en 1834, pour la construction du chemin de fer, aux termes de la loi du 1^{er} mai 1834.

2^o Au remboursement à échéance de fr. 1,490,000 de bons du trésor émis par suite de la transaction approuvée par la loi du 26 septembre 1835, relative à la rétrocession de la Sambre canalisée et au paiement de fr. 1,000,000 tenus en réserve en exécution de l'art. 10 de ladite transaction ;

3^o Jusqu'au complément dudit capital à la construction de routes nouvelles pavées et ferrées, conformément à la loi du 2 mai 1836, et à la continuation des travaux du chemin de fer, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, dans la proportion des besoins respectifs de ces travaux.

Voici de quelle manière le fonds a été réparti :

Pour les travaux du chemin de fer fr.	24,524,163 74
Pour les routes pavées et ferrées	350,000 00
Pour la Sambre canalisée	2,490,000 00
Somme égale au produit net de l'emprunt fr.	<u>27,364,163 74</u>

Par la loi du 25 mai 1838, un nouvel emprunt a été autorisé. Cet emprunt, au capital nominal de fr. 50,850,800 et à l'intérêt de 3 p. %, a été contracté le 21 juin 1838, par le gouvernement belge, d'une part, et MM. De Rothschild frères, banquiers à Paris, et N.-M. De Rothschild et fils, banquiers à Londres, d'autre part.

Il a été réalisé à 73 $\frac{1}{2}$ p. % donnant ainsi un somme effective de fr. 37,375,338 00

D'où il y a à retrancher :

1° La commission de 2 $\frac{1}{2}$ p. % du capital nominal de fr.	1,271,270 00
2° Les frais divers pour la confection des titres, etc. ;	40,189 20
3° Les intérêts bonifiés à MM. De Rothschild pour paiements anticipés.	<u>285,845 10</u>
	<u>1,597,304 30</u>

Le produit net de cet emprunt est donc de fr. 35,778,033 70

De ce produit, il a été affecté fr. 32,267,256-39 pour les travaux du chemin de fer, et fr. 3,510,777-31 pour les routes pavées et ferrées.

Par la loi du 26 juin 1840, un troisième emprunt a été autorisé. — Cet emprunt, au capital nominal de fr. 86,940,000 et à un intérêt de 5 p. %, l'an, a été négocié comme suit :

A la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, suivant contrat du 21 septembre 1840, pour fr.	20,160,000 00
A ladite société, pour un tiers et aux maisons de Rothschild frères, à Paris, et N.-M. De Rothschild et fils, à Londres, pour les autres tiers, par contrat du 10 novembre 1840.	38,052,000 00
Aux mêmes contractants dans la même proportion conformément aux stipulations du contrat précité, en date du 10 novembre 1840, à	<u>28,728,000 00</u>
Ensemble. fr.	<u>86,940,000 00</u>

Il a été réalisé au taux moyen d'environ 94 $\frac{2}{3}$ p. %, donnant ainsi un produit effectif de 82,063,771-38, lequel a été affecté comme suit :

1 ^o A la continuation des lignes décrétées du chemin de fer jusqu'à concurrence d'une somme de fr.	33,951,503 38
2 ^o A l'extinction des bons du trésor, émis pour les travaux du chemin de fer par la loi du 28 décembre 1839.	11,031,262 85
3 ^o A l'extinction des bons du trésor, émis pour les travaux du chemin de fer par la loi du 21 juin 1840	4,489,877 39
4 ^o A l'extinction des bons du trésor, émis pour construction de routes pavées et ferrées par la loi du 28 décembre 1839	968,737 15
5 ^o A l'extinction des bons du trésor, émis pour travaux de routes pavées et ferrées par la loi du 21 juin 1840	510,122 61
6 ^o Pour parfaire les dépenses autorisées pour construction de routes pavées et ferrées par les lois du 2 mai 1836 et du 1 ^{er} juin 1838.	2,660,362 93
7 ^o A solder le prix de 4 mille actions du chemin de fer Rhénan, dont l'acquisition a été autorisée par la loi du 1 ^{er} mai 1840.	3,349,600 00
8 ^o A éteindre jusqu'à due concurrence des bons du trésor émis pour le service du trésor.	5,038,533 69
Somme effective accordée par la loi	82,000,000 00
Somme réellement recouvrée	82,063,771 38
Il reste comme produit accidentel.	63,771 38

De ce produit net de fr. 82,000,000, il y avait de dépensé, à l'époque du 1^{er} juillet 1842, savoir :

Pour le chemin de fer. fr.	57,437,330 97
Pour les routes pavées et ferrées.	3,213,923 13
Pour le chemin de fer Rhénan.	3,349,600 00
En extinction de bons du trésor.	5,038,533 69
Fr.	69,039,387 97

Et il restait disponible :

Pour les travaux du chemin de fer. fr.	12,035,312 65
Et pour les routes pavées et ferrées	925,299 56
Fr.	12,960,612 21
Fr.	82,000,000 00

La construction du chemin de fer, à l'époque du 1^{er} juillet 1842, avait déjà absorbé, à l'aide des 3 emprunts précités, un capital effectif de fr. 114,228,750-10, savoir :

1 ^o De l'emprunt de fr. 30,000,000 fr.	24,524,163 74
2 ^o Id. 50,850,800	32,267,256 39
3 ^o Id. 86,940,000	57,437,330 97

La construction de routes nouvelles pavées et ferrées avait absorbé à la même époque une somme de fr. 7,074,700-44, savoir :

1 ^o De l'emprunt de fr. 30,000,000	fr.	350,000 00
2 ^o Id. 50,850,500		3,510,777 31
3 ^o Id. 86,940,000		3,213,923 13
	Fr.	<u>7,074,700 44</u>

Nous venons de dire, Messieurs, que la construction du chemin de fer avait jusqu'ici absorbé un capital de fr. 114,228,750-10. Maintenant nous avons à vous faire connaître, mais toutefois d'une manière approximative, d'une part, les intérêts payés pour les bons du trésor émis, les intérêts et frais d'amortissement résultant des emprunts, ainsi que le montant des dépenses faites sur les allocations du budget ordinaire du ministère des travaux publics, d'autre part, les produits recouverts depuis la mise en exploitation des sections du chemin de fer.

Du 1^{er} juin 1834 au 30 juin 1836, il a été payé par le trésor, pour intérêts et frais de négociation de fr. 10,000,000 de bons du trésor émis, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834, au taux de 5 p. $\frac{0}{100}$, une somme de fr. 457,942 89 .

Du 1^{er} juillet 1836 au 1^{er} juillet 1842, il a été payé, pour intérêts et frais d'amortissement de l'emprunt de fr. 30,000,000 pour ce qui concerne le chemin de fer, à raison de 4 p. $\frac{0}{100}$ d'intérêt et 1 p. $\frac{0}{100}$ d'amortissement, une somme de . . . 6,800,000 00

Du 1^{er} décembre 1837 au 31 juillet 1838, les intérêts payés sur une émission de bons du trésor jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 9,066,448-57, s'élèvent à 191,388 57

Du 1^{er} août 1838 au 1^{er} juillet 1842, les intérêts et frais d'amortissement payés sur l'emprunt de fr. 50,850,500, à raison de 3 p. $\frac{0}{100}$ pour intérêts et 1 p. $\frac{0}{100}$ d'amortissement, s'élèvent à 6,629,112 00

Du 28 décembre 1839 au 21 septembre 1840, les intérêts payés sur une émission de bons trésor jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 11,031,262-85 au taux de 5 p. $\frac{0}{100}$, s'élèvent à 402,947 51

Du 21 juin au 21 septembre 1840, les intérêts payés sur une émission de bons du trésor jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 4,489,877-39 au taux de 5 p. $\frac{0}{100}$, s'élèvent à 53,123 46

Du 21 septembre 1840 au 1^{er} juillet 1842, les intérêts et frais d'amortissement payés sur fr. 57,437,330-97 provenant de l'emprunt de fr. 86,940,000, à raison de 5 p. $\frac{0}{100}$ pour intérêts et 1 p. $\frac{0}{100}$ d'amortissement, s'élèvent à 5,986,596 94

En conséquence les intérêts et frais de négociation des capitaux employés à la construction du chemin de fer se sont élevés, depuis le 1^{er} juin 1834 jusqu'au 1^{er} juillet 1842, à fr. 20,521,111 37

Report 20,521,111 37

Si l'on ajoute à cette somme les dépenses faites sur les allocations portées au budget ordinaire du département des travaux publics, qui s'élèvent :

Pour 1837	fr. 1,189,988 72	
1838	2,768,616 64	
1839	3,082,994 23	
1840	3,081,102 60	
1841	4,252,373 10	
1842 au 1 ^{er} juillet	fr. 1,259,196 94	
		<u>15,634,272 23</u>

Nous trouvons que les dépenses supportées pour les travaux de construction et de l'exploitation du chemin de fer, depuis le 1^{er} juin 1834 jusqu'au 1^{er} juillet 1842, s'élèvent à fr. 36,155,383 60

Mais il importe de remarquer qu'à peine les deux tiers des travaux du chemin de fer sont en exploitation et par conséquent susceptibles de produire intérêt.

D'après le rapport présenté aux Chambres, le 12 novembre 1839, par le ministre des travaux publics, il se trouvait livré à la circulation à cette époque 309,291 mètr.
 en cours d'exécution 43,453
 et restant à exécuter 196,338
 Ensemble 549,082 mètr.

En ce moment il se trouve livré à la circulation 386,130
 et en construction 162,952
 Ensemble 549,082 mètr.

De sorte que pour bien apprécier la somme dépensée pour la construction du chemin de fer en exploitation au 1^{er} juillet 1842, et pouvoir la comparer avec le produit, il importe de réduire d'un tiers au moins les dépenses résultant des négociations des emprunts et des émissions de bons du trésor; car un capital très considérable se trouvant toujours engagé avant de donner un produit quelconque, ce n'est qu'après l'entier achèvement du chemin de fer décrété par les lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, qu'on pourra connaître exactement si les produits seront à même de balancer les dépenses faites, tant pour la construction que pour l'exploitation.

Il est d'autant plus exact de dire qu'une diminution d'au moins un tiers des dépenses est nécessaire pour l'appréciation des revenus du chemin de fer, que la partie en cours d'exécution ou qui reste à exécuter, est celle qui entraînera aux dépenses les plus considérables, à cause des accidents et des difficultés de terrain qu'il a fallu vaincre et des ouvrages d'art de tous genres qu'il a fallu construire.

Vous pourrez mieux l'apprécier encore, Messieurs, par l'indication des sections qui sont en cours d'exécution et par conséquent hors d'état de produire intérêt.

Branche à établir le long des quais de la Meuse à Liège	2,000	mèt.
Pont sur la Meuse au Val-St-Benoît	150	
Section de la Meuse à Pepinster	20,043	
Id. de Pepinster à Verviers	4,000	
Id. de Verviers à la frontière de Prusse	15,000	
	<hr/>	
	41,193	mèt.
Prolongement de la voie vers l'Escaut (environ)	2,000	
Section de Mons à Quiévrain	19,531	
Id. de Contrain à la frontière de France.	15,299	
Id. de Tournay à la frontière de France.	17,912	
Id. de Namur à Mornimont	14,500	
Id. de Mornimont à Braine-le-Comte.	50,000	
Embranchement de la Meuse à la station de Namur	1,574	
Id. de la station de Louvain aux bassins du canal	943	
	<hr/>	
Total des travaux non productifs	162,952	mèt.

Les 41,193 mètr., y compris le pont sur la Meuse au Val-St-Benoît, ont, à eux seuls, déjà absorbé une somme de 20 millions de francs, et ce n'est certes pas trop que de porter à 13 millions la dépense faite pour les 121,759 mètres restants.

Les calculs qui précèdent prouvent que 33 millions de francs ont été employés à des travaux du chemin de fer non susceptibles de porter intérêt, et, en défalquant cette somme de celle de fr. 114,228,750-10, formant la totalité des dépenses faites jusqu'au 1^{er} juillet 1842 pour la construction du chemin de fer, il reste en réalité employé à la partie en exploitation et conséquemment productive, une somme de fr. 81,228,750-10, qui, répartie sur 386,130 mètres ou environ 77 lieues, représente un peu plus d'un million par lieue que coûte la partie du chemin de fer livrée à la circulation au 1^{er} juillet 1842, en y comprenant tout le matériel nécessaire à son exploitation.

En soumettant au même calcul les dépenses supportées par le trésor, tant pour l'intérêt que pour l'amortissement des capitaux empruntés pour la construction du chemin de fer, depuis le 1^{er} juin 1834 au 1^{er} juillet 1842, qui s'élèvent, comme vous avez pu le voir ci-dessus, à fr. 20,521,111-37 et dont il faut également retrancher un tiers, c'est-à-dire une somme de fr. 6,840,370-45, vous trouverez que 13,680,740-92 ont été payés pour les 386,130 mètres ou 77 lieues livrées à la circulation.

Nous venons de démontrer plus haut que les produits du chemin de fer recouverts jusqu'au 1^{er} juillet 1842, s'élevaient à . . . fr. 24,509,700 80

Dont il faut nécessairement retrancher les dépenses faites

A reporter.	fr. 24,509,700 80
---------------------	-------------------

Report. fr.	24,509,700 80
sur les allocations portées au budget ordinaire du département des travaux publics et qui s'élèvent à.	15,634,272 23
Il reste ainsi à appliquer aux dépenses supportées pour les intérêts et l'amortissement des capitaux empruntés une somme de.	8,875,428 57
La somme dépensée étant de	13,680,740 92
Il y a une différence de. fr.	<u>4,805,312 35</u>

Il résulte de cet exposé, Messieurs, que les produits du chemin de fer en exploitation au 1^{er} juillet 1842, ont pu balancer les intérêts et les frais d'amortissement payés, des capitaux levés pour sa construction, sauf une différence de fr. 4,805,312-35.

Par contre, nous devons opposer à ce chiffre les sommes successivement amorties des capitaux empruntés pour la construction des chemins de fer, et qui s'élèvent déjà à fr. 5,384,800.

Si donc l'exploitation des chemins de fer a pu donner jusqu'à ce jour des résultats aussi avantageux, que ne doit on pas espérer quand les nouvelles sections qui doivent nous mettre en contact avec les chemins de fer français et allemands auront pu être livrées à la circulation, en attirant vers ce pays les voyageurs et une partie du mouvement commercial de nos voisins.

Vous avez pu voir, Messieurs, que la somme jugée nécessaire par les fonctionnaires du département des travaux publics, pour le complet achèvement du chemin de fer, a été évaluée à la somme de fr. 28,206,749-77; mais nous avons pensé, néanmoins, devoir vous demander une somme ronde de 30 millions, afin de parer à toutes les dépenses imprévues et fermer définitivement la voie des emprunts.

C'est aussi dans cette dernière vue et en attendant que les mesures financières permanentes puissent vous être présentées à l'occasion du budget des voies et moyens de 1843, afin de mettre les recettes au niveau des dépenses, que nous avons jugé utile d'ajouter à cette somme de 30 millions: 1^o celle de fr. 2,000,000 pour de nouvelles routes ordinaires à construire dans le Luxembourg, et 2^o celle de fr. 1,500,000 nécessaire pour le parachèvement de l'entrepôt de commerce d'Anvers.

La somme que nous demandons ici pour le Luxembourg, dérive d'un droit acquis. La loi du 26 mai 1837 a décrété un chemin de fer pour cette province; ce chemin n'ayant pas été exécuté, il est juste de lui en tenir compte par la construction de routes ordinaires propres à raviver une province intéressante et à augmenter plus tard les revenus de l'État.

L'entrepôt de commerce d'Anvers a été construit au moyen d'un emprunt, mais on n'a provisoirement exécuté que la moitié du plan arrêté par le gouvernement précédent. L'État a pris possession de ce domaine qui, parachevé, est susceptible de produire, et au-delà, les intérêts et l'amortissement des sommes consacrés à sa construction.

L'entrepôt, tel qu'il existe maintenant, est devenu insuffisant aux besoins du commerce et cette insuffisance se fera sentir plus vivement dans quelque temps, alors que le rail-way belge atteindra la frontière française et prussienne.

Dans l'état actuel des choses et à cause de cette insuffisance, l'administration des finances est obligée d'accorder des entrepôts succursales, qui augmentent la surveillance et les frais de régie, tout en exposant l'État à des abus qu'il n'est pas toujours possible de prévenir.

L'achèvement de l'entrepôt d'Anvers se justifie donc par un double but : par celui d'utilité commerciale et par celui de la surveillance douanière.

En terminant, Messieurs, nous recommandons à votre sollicitude le prompt examen et la discussion immédiate du projet que j'ai l'honneur de vous soumettre.

Ce projet, quant à ses dispositions, est en tout conforme à celui adopté en 1840 pour l'emprunt de fr. 86,940,000 ; nous devons donc espérer qu'il méritera votre entière approbation.

Bruxelles, 17 août 1842.

Le ministre des finances,

SMITS.

PROJET DE LOI.

 Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

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

Nous avons arrêté et arrêtons :

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

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.

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 de un million cinq cent mille francs.

Donné à Laeken, le 16 août 1842.

LÉOPOLD

Par le Roi :

Le ministre des finances,

SARRS.