

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 DÉCEMBRE 1874.

Conventions conclues en vue de la suppression de droits de barrière.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 13 novembre 1866 a aboli les droits de barrière sur les routes de l'État, et l'arrêté royal du 6 décembre suivant, qui a fixé au 1^{er} janvier 1867 la date de l'exécution de la loi, a maintenu provisoirement les taxes établies sur les routes indiquées à l'art. 2. La mesure était imposée, quant aux routes désignées sous les n^{os} 1 à 5, par la raison que le produit net des taxes revenait à des liers, et cette mesure ne pouvait prendre fin avant le terme fixé par les arrêtés royaux si ce n'est par un accord amiable avec les intéressés.

Le Gouvernement a entamé des négociations pour arriver à la suppression des droits de barrière, dans un délai assez rapproché, non-seulement sur la route de Huy à Stavelot, 1^{re} section, de Huy à la route de Marche à Terwagne et sur celle de Huy à Tirlemont, mais aussi sur la route de la vallée de la Vesdre, placée sous un régime spécial en dehors de la catégorie des routes concédées. Nous avons l'honneur, messieurs, de soumettre à l'approbation de la Chambre les arrangements constatés par trois contrats en date des 16 septembre, 10 novembre et 4 mars 1874.

§ 1.

Route de Huy à Stavelot, 1^{re} section.

Cette route a été construite et est administrée par l'État, dans les conditions déterminées par l'arrêté royal du 30 juin 1839. Aux termes de l'art. 9, le produit des barrières est versé intégralement dans les caisses du Trésor et sert au paiement des intérêts à raison de 4 p. % et à l'amortissement du capital formé par la réunion de toutes les actions souscrites, après toutefois que l'on a prélevé les sommes nécessaires pour assurer l'entretien régulier de la route.

Le décompte, arrêté au 31 décembre 1873, des sommes versées par les action-

naires et des paiements qui leur ont été effectués, constate qu'il leur reste dû la somme de fr. 84,409-17.

Les produits de la route sont établis, pour les cinq dernières années, comme il suit :

ANNÉES.	PRODUIT brut des barrières.	5 % DROITS D'ENCAN.	TOTAL.	A DÉDUIRE :				TOTAL.	PRODUIT net REVENANT aux actionnaires.	Observations.
				5 % pour frais de régie.	Frais d'adjudication.	Frais de perception.	Frais d'entretien de la route.			
1869]	18,600 »	930 »	19,530 »	976 50	290 22	»	7,994 47	9,261 19	10,269 81	
1870	16,200 »	810 »	17,010 »	850 50	250 65	»	7,987 82	9,058 97	7,921 03	
1871	13,250 »	662 50	13,912 50	695 63	281 02	»	7,960 25	8,936 90	4,975 60	
1872	12,750 »	637 50	13,387 50	669 38	251 09	»	7,486 43	8,406 90	4,980 60	
1873	(a) 9,910 38	460 »	10,370 38	518 52	181 87	67 »	8,194 28	8,981 67	1,268 71	(a) Dans cette somme figure celle de fr. 710-38, provenant d'une perception en régie non passible des droits d'encan, ce qui réduit à 9,200 francs le produit assujéti à ce droit. Soit 460 fr.
Total.	70,710 38	3,500 »	74,210 38	3,710 33	1,254 85	87 »	39,623 25	44,675 63	29,534 75	
1/3	14,142 07	700 »	14,842 07	742 10	250 97	17 40	7,924 65	8,935 12	5,906 05	
1874	13,400 »	670 »	14,070 »	703 50	250 »	»	»	933 50	12,446 50	

En continuant à attribuer aux actionnaires le produit net, les taxes seraient encore perçues pendant plus de 21 ans, tandis qu'en y substituant le revenu brut, les taxes pourraient vraisemblablement être supprimées dans le courant de l'année 1883.

C'est en vue d'arriver à ce dernier résultat que le Gouvernement a accepté la convention du 16 septembre 1874. Et en mettant au compte du Trésor les frais d'entretien de la route, qui, en réalité, est une route de l'État, on ne fera, sous ce rapport, que placer cette voie de communication sous le régime des autres routes nationales.

§ 2.

Route de Huy à Tirlemont.

Un arrêté royal du 17 juillet 1830 a concédé à une société particulière la construction de la route de Huy à Tirlemont, reliant les routes de 1^{re} et de 2^e classe de Liège à Louvain, de Louvain à Namur et de Namur à Liège.

Le fonds de la société se composait :

D'une contribution annuelle de 8,000 florins pendant vingt ans, votée par la province de Liège, ci	florins.	160,000
De subsides de communes.		16,000
Et du fonds constitué par les actionnaires		84,000
Total.	florins.	260,000

Sur le produit des barrières devaient se prélever les travaux d'entretien et les traitements. L'excédant était affecté pour $\frac{1}{10}$ à former un fonds de réserve et pour $\frac{9}{10}$ au paiement des intérêts et à l'amortissement des actions.

Un décret du Gouvernement provisoire du 15 février 1831 a maintenu l'arrêté du 17 juillet 1830.

Mais par une convention en date du 9 août 1836, la route, avec ce qui restait à payer par la province de Liège, a été cédée à l'État, à charge de rembourser le montant des actions avec les intérêts calculés à 4 p. %, au moyen des produits de la route de Huy aux limites du Brabant, sous déduction des frais d'entretien.

Cette convention a été approuvée par arrêté royal du 6 septembre 1836.

Il y avait 232 actions souscrites de 250 florins chacune, faisant 58,000 florins ou fr. 122,751-31.

D'après le décompte établi à la date du 31 décembre 1873, il restait dû aux actionnaires :

1° Sur le capital	fr. 86,763 10
2° Pour intérêts	30,261 38
Total.	fr. 117,026 48

Le tableau ci-après indique, pour les cinq dernières années, les produits de la route et la somme nette payée aux actionnaires :

ANNÉES.	PRODUIT brut des barrières.	5 % DROITS D'ENCAN	TOTAL.	A DÉDUIRE :				TOTAL.	PRODUIT net REVENANT aux actionnaires.	Observations.
				5 % pour frais de régie	Frais d'adjudication.	Frais de perception.	Frais d'entretien de la route.			
1869	18,700 »	935 »	19,635 »	981 75	291 78	»	14,346 27	15,619 80	4,015 20	
1870	19,250 »	962 50	20,212 50	1,010 63	297 84	»	14,344 81	15,653 31	4,559 19	
1871	17,150 »	857 50	18,007 50	900 38	363 73	»	13,475 32	14,739 43	3,258 07	
1872	17,000 »	850 »	17,850 »	892 50	334 83	»	13,554 65	14,701 98	3,058 02	
1873	18,350 »	917 50	19,267 50	963 38	402 52	»	13,721 68	15,087 58	4,179 92	
Total.	90,450 »	4,522 50	94,972 50	4,748 64	1,690 70	»	69,452 76	75,892 10	19,080 40	
1/5	18,090 »	904 50	18,994 50	649 73	338 14	»	13,890 55	15,178 42	3,816 08	
1874	16,900 »	845 »	17,808 »	890 40	338 »	»	»	1,228 40	16,579 00	

On voit que le produit net ne dépasse guère l'intérêt du capital à amortir, et avant d'arriver à la période d'amortissement du principal, il reste à payer des intérêts arriérés montant à fr. 30,261-38 ; de sorte que les taxes actuellement établies peuvent être considérées comme devant durer à peu près indéfiniment.

Désireux de concourir à la suppression des droits de barrière dans un certain délai, les actionnaires ont consenti à renoncer aux intérêts arriérés, sous l'obliga-

tion par l'État de prendre à son compte les frais d'entretien et d'affecter le produit brut des barrières à l'amortissement de la somme principale de 86,763 francs, avec intérêt à 4 p. %.

Cet arrangement, constaté par un contrat du 10 novembre 1874, aura pour résultat d'affranchir la route dont il s'agit de toute taxe dans un délai qui, selon toute probabilité, ne dépassera pas l'année 1878.

Cette voie de communication a tous les caractères d'une route de l'État, et il est équitable de prendre des mesures pour qu'elle ne reste pas exclue trop longtemps du bénéfice de la loi de 1866.

§ 5.

Route de la vallée de la Vesdre.

La route de la vallée de la Vesdre établit une communication entre Theux et Chênée, avec prolongement sur la route de Bruxelles à Malmédy jusqu'à Grivegnée, et embranchement par Ensival, Verviers et Dolhain vers la frontière prussienne. Elle a été concédée à une société d'actionnaires dont les statuts ont été approuvés par résolution royale du 18 décembre 1820.

Le capital social a été formé de 4,315 actions de 500 florins (fr. 1,058-20); dont 215 appartiennent à l'État et 1,100 à des particuliers.

Les arrêtés de concession garantissent à la société la jouissance du revenu des barrières pendant dix ans, après l'amortissement entier des actions.

Aucun amortissement n'a été opéré sur les actions, qui ne jouissent, par le produit net des taxes, que d'un très-faible intérêt, lequel ne s'est élevé en 1871 et 1872, qu'à dix francs par titre. Et pour l'ensemble de la période, du 30 avril 1828 (date du versement du capital) au 31 décembre 1872, le total des dividendes répartis ne représente qu'un intérêt annuel fr. 1-70 p. %.

En fait, la concession doit donc être considérée comme devant durer indéfiniment, et un arrangement avec la société est nécessaire pour obtenir la suppression des taxes maintenues par la loi du 15 novembre 1866.

La route de la vallée de la Vesdre se trouve dans des conditions spéciales, et depuis l'abolition des droits de barrière sur les routes de l'État, des réclamations, qui ont trouvé de l'écho au sein des Chambres législatives, n'ont cessé de se produire en vue de décider le Gouvernement à faire le rachat de la concession.

Des négociations engagées avec la commission administrative de la société concessionnaire ont abouti à une convention, en date du 4 mars 1874, par laquelle l'État prend à sa charge, à partir du 1^{er} juillet 1874, l'entretien de la route, et affectera le produit total des droits de barrière à l'amortissement, au taux de 200 francs, des 1,100 actions appartenant à des tiers.

Ce produit s'élevant à environ 48,000 francs annuellement, il est permis de croire que les taxes pourront être supprimées dans le courant de l'année 1879.

L'État a pour règle de se charger de l'entretien des routes de grande voirie dont la remise lui est faite gratuitement par les concessionnaires.

D'un autre côté, en renonçant au bénéfice de ses 215 actions en vue d'une

suppression plus prochaine des droits de barrière, il s'est inspiré des motifs et du but de la loi de 1866.

Le contrat a fixé au 1^{er} juillet 1874 la date de sa mise à exécution, parce que le Gouvernement espérait pouvoir le soumettre à la législature pendant la dernière session. Il n'a pu en être ainsi, mais des mesures ont été prises pour que les effets de l'arrangement, s'il est admis, puissent remonter au 1^{er} juillet 1874.

Les trois conventions n'imposent au Trésor aucun sacrifice anormal et concilient l'intérêt public avec les intérêts des actionnaires. Nous avons l'espoir, Messieurs, qu'elles recevront l'approbation de la Chambre.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.



PROJET DE LOI.

 Léopold II,

ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salus.

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera en Notre Nom à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Sont approuvées les conventions ci-annexées, conclues le 16 septembre, le 10 novembre et le 4 mars 1874, en vue de la suppression des droits de barrière établis sur la route de Huy à Stavelot, 1^{re} section, de Huy à la route de Marche à Terwagne, sur celle de Huy à Tirlemont, et sur celle de la vallée de la Vesdre et ses embranchements,

Donné à Bruxelles, le 18 décembre 1874.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

CONVENTIONS.

Entre les soussignés, Henri-Joseph Pinsard, ingénieur en chef-directeur des ponts et chaussées de la province de Liège, et Bertrand-Joseph Humblet, directeur de l'enregistrement et des domaines de la même province, domiciliés tous deux à Liège, agissant au nom de l'État belge en vertu d'une dépêche de M le Ministre des Travaux Publics, en date du 19 juin 1873, d'une part; et MM. B^{on} Gustave du Font Baré de Potesta, propriétaire, domicilié à Fumal; Eugène Swinen, notaire, domicilié à Tirlemont; Edouard Preudhomme, avocat, domicilié à Huy; Philippe Bernard, rentier, domicilié à Huy, et Gustave de Lhoneux, banquier, domicilié à Huy, également, tous commissaires de la société des actionnaires de la route de Huy vers Tirlemont, agissant en leurs dites qualités en vertu d'une délibération en date du 24 octobre courant, dont une expédition est annexée à la présente pour et au nom des actionnaires de la route susmentionnée, d'autre part.

Vu la convention en date du 9 août 1836, approuvée par arrêté royal du 6 septembre même année, par laquelle la route de Huy à Tirlemont a été cédée à l'État belge, à charge d'établir chaque année le compte des frais d'entretien, et de payer aux actionnaires l'excédant des recettes, en remboursement des actions et des intérêts à raison de 4 p. % l'an.

Voulant parvenir dans le plus bref délai possible à l'amortissement complet en capital et intérêts des sommes restant dues auxdits actionnaires au 31 décembre 1873, afin de mettre l'État à même de supprimer les droits de barrière existants sur cette route.

Il a été convenu de ce qui suit :

Les sommes restant dues aux actionnaires à ladite date du 31 décembre 1873, sont arrêtées conformément au tableau annexé à la présente, savoir : en principal à quatre-vingt-six mille sept cent soixante-cinq francs dix centimes. fr. 86,765 40
et en intérêts échus à trente mille deux cent soixante et un francs trente-huit centimes fr. 30,261 38

Total : Cent dix-sept mille vingt-six francs quarante-huit centimes fr. 117,026 48

L'État prend à sa charge, à partir du 1^{er} janvier 1874, l'entretien de la route.

Les actionnaires renoncent aux intérêts restant dus au 31 décembre 1873 s'élevant à trente mille deux cent soixante et un francs, trente-huit centimes.

De sorte qu'il reste à rembourser une somme principale de quatre-vingt-six mille sept cent soixante-cinq francs dix centimes, avec les intérêts à 4 p. % l'an.

Ce remboursement sera effectué de la manière suivante :

Les droits de barrière continueront à être perçus par l'État. Le produit brut, après déduction de 5 p. % pour frais de régie, sera versé annuellement à la commission des actionnaires qui en fera la répartition aux ayants droit.

Chaque versement effectué par l'État sera imputé d'abord sur les intérêts à raison de 4 p. % l'an, ensuite sur le capital.

Après amortissement complet du capital et des intérêts, le droit de barrière sera supprimé sur cette route.

La présente convention ne sera définitive qu'après avoir reçu l'approbation du pouvoir législatif.

Liège, le 10 novembre 1874.

(Signé) baron DU FONT BARÉ DE POTESTA, P. BERNARD, G. DE LHO-
NEUX, E. PREUDHOMME, H.-J. PINSARD, EUG. SWINEN.

Le Directeur des Domaines,

(Signé) B.-J. HUMBLET.

Approuvé par M. le Ministre des Finances, dépêche du 9 septembre 1874.
2^e division, 2^e bureau, n° 2029.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 5 décembre 1874.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) A. BEERNAERT.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 24 novembre 1874.

Le Ministre des Finances,

(Signé) J. MALOU.

Les soussignés Henri-Joseph Pinsard, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la province de Liège, et Bertrand-Joseph Humblet, directeur de l'enregistrement et des domaines de la même province, tous deux domiciliés à Liège, agissant au nom de l'État belge en vertu d'une dépêche de M. le Ministre des Travaux Publics en date du 19 juin 1873, d'une part.

Et Messieurs le baron Joseph del Marmol, trésorier de la commission administrative de la Compagnie concessionnaire de la route de la vallée de la Vesdre, demeurant à Ensival ;

Le vicomte Emmanuel de Biolley, demeurant à Verviers,

Iwan Simonis, demeurant à Verviers,

Evrard Closset, demeurant à Liège,

Adolphe Collet, demeurant à Verviers ;

Ces quatre derniers membres de ladite commission ; et Edouard Herla, avoué-avocat, secrétaire de la même commission, demeurant à Verviers ;

Agissant en leur dite qualité et se portant forts pour les concessionnaires et actionnaires de la route susmentionnée, d'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit .

ART. 1^{er}. Les contractants de seconde part cèdent et abandonnent à l'État belge tous les droits qui appartiennent auxdits concessionnaires et actionnaires en vertu des concessions octroyées sur la route de la vallée de la Vesdre de Chénée à Theux par Chaudfontaine et Pepinster, sur l'embranchement de Pepinster vers Eupen, par Verviers et Dolhain et sur la partie de la route de 1^{re} classe n° 4, de Bruxelles vers Malmédy, comprise entre le lieu dit : « la Bonne femme à Grivegnée » et l'origine de la route de la Vesdre à Chénée.

Ces concessions ont fait l'objet notamment des arrêtés royaux des 31 juillet 1819, 22 juillet 1820 et 7 mars 1827.

ART. 2. L'État belge entrera en possession desdites routes à partir du 1^{er} juillet 1874 ; jusqu'à cette date, les routes susdésignées seront maintenues en bon état d'entretien et pourvues des approvisionnements nécessaires conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges en vigueur.

ART. 3. Le 30 juin 1874, les susdites routes et toutes leurs dépendances seront remises avec les plans et documents y relatifs et se trouvant en possession de la Compagnie, aux agents des ponts et chaussées délégués à cet effet. Un procès-verbal de cette prise de possession sera rédigé de commun accord par les délégués du Gouvernement et de la commission administrative de la Compagnie concessionnaire.

ART. 4. L'État ne pourra à aucun titre ni sous aucun prétexte être tenu de solder aucune dépense faite par rapport aux susdites routes et dépendances, antérieurement à la prise de possession mentionnée à l'article précédent, n'î être tenu à payer aucune indemnité ou des dommages-intérêts qui trouveraient leur source dans d'autres faits que ceux de l'État depuis qu'il sera entré en possession desdites routes, lesquelles devront en ce moment être libres de toutes charges quelconques.

ART. 5. La cession faisant l'objet de la présente convention a lieu moyennant le prix de deux cents francs par action qui sera payé aux actionnaires de la manière indiquée ci-après :

ART. 6. L'État belge renonce à tous droits et avantages que lui confèrent les deux cent quinze actions dont il est propriétaire, ce qui réduit les actions à rembourser au nombre de onze cents, représentant, à raison de 200 francs chacune, 220,000 francs en capital.

ART. 7. Le capital produira un intérêt de 5 p. % à partir du 1^{er} juillet 1874, il sera remboursé au moyen des produits bruts des barrières existant actuellement sur les routes en question, après déduction de 5 p. % pour frais de régie.

Le premier paiement comprendra le produit des barrières des six derniers mois de 1874, soit du 1^{er} juillet au 31 décembre et les paiements subséquents comprendront le produit des barrières du 1^{er} janvier au 31 décembre de chaque année.

Ce produit sera versé annuellement en mains de ladite commission administrative, qui en fera la répartition aux ayants droit.

Il sera affecté d'abord à payer les intérêts produits par la partie du capital

restant due au commencement de chaque année et ensuite à rembourser ledit capital par acompte jusqu'à complet amortissement du capital. Les droits de barrière seront supprimés sur les routes en question après cet amortissement.

Il est entendu que si l'État venait à supprimer les barrières sur la route, le solde restant dû à ce moment sera versé à la commission dans les trois mois de cette suppression.

ART. 8. La présente convention ne sera définitive qu'après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics et de M. le Ministre des Finances et de la Législature.

Fait et signé à Verviers, le 4 mars 1874.

(Signé) HERLA, ADOLPHE COLLET, v^{te} EM^l DE BIOLLEY, IWAN H^t SIMONIS, E^{on} J. DEL MARMOL, ÉVRARD CLOSSET.

L'Ingénieur en chef, Directeur des ponts et chaussées,

(Signé) H. PINSARD.

Le Directeur de l'enregistrement et des domaines,

(Signé) HUMBLET.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 22 juillet 1874.

Le Ministre des Finances,

(Signé) J. MALOU.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 23 juillet 1874.

Le Ministre des Travaux Publics,

(Signé) A. BEERNAERT.

Entre les soussignés, Henri-Joseph Pinsard, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées de la province de Liège, et Bertrand-Joseph Humblet, directeur de l'enregistrement et des domaines de la même province, tous deux domiciliés à Liège, agissant au nom de l'État belge, en vertu d'une dépêche de M. le Ministre des Travaux Publics, en date du 19 juin 1873, 1^{re} division, n° 27004, d'une part ; et MM. Charles Delloye-Matthieu, domicilié à Huy, comte J. de Liedekerke, domicilié à Pailhe, Oscar Desoer, domicilié à Ben-Ahin, Hyacinthe Dautrebande et Gustave de Lhoneux, domiciliés à Huy ; tous membres de la commission administrative des actionnaires de la route de Huy à Stavelot, agissant en leurs dites qualités, en vertu d'une délibération en date du 8 juin dernier, dont une expédition est annexée à la présente pour et au nom des actionnaires de la route sus-mentionnée, d'autre part ;

Vu l'art. 9 de l'arrêté royal en date du 30 juin 1859, concernant la construction de la première section de la route dont il s'agit, ainsi conçu :

« La perception des barrières à placer sur la nouvelle route se fera conformément aux lois et règlements actuellement en vigueur ou ceux qui pourraient intervenir par la suite.

» Le produit en sera versé intégralement dans la caisse de l'État, et servira au

» paiement des intérêts, à raison de 4 p. ‰, et à l'amortissement du capital
 » formé par la réunion de toutes les actions souscrites, après, toutefois, que l'on
 » aura prélevé les sommes nécessaires pour assurer l'entretien régulier de la
 » route. »

Voulant parvenir, dans le plus bref délai possible, à l'amortissement complet, en capital et intérêts des sommes restant dues aux actionnaires au 31 décembre 1873, et mettre l'État à même de supprimer les droits de barrières, il a été convenu de ce qui suit :

Suivant le tableau annexé à la présente convention, il reste dû aux actionnaires, à ladite date du 31 décembre 1873, une somme principale de fr. 84,409-17, qui continuera à produire intérêts à raison de 4 p. ‰ l'an, ci fr. 84,409-17.

L'État prend à sa charge, à partir du 1^{er} janvier 1874, l'entretien de la route.

Les droits de barrières continueront à être perçus par l'État, ainsi qu'il est dit à l'art. 9 de l'arrêté royal du 30 juin 1839. Le produit brut, après déduction de 5 ‰ pour frais de régie, sera versé annuellement à la commission des actionnaires, qui en fera la répartition aux ayants droit.

Chaque versement effectué par l'État sera imputé d'abord sur les intérêts à raison de 4 p. ‰ l'an, ensuite sur le capital.

Après amortissement complet du capital et des intérêts, le droit de barrière sera supprimé sur ladite route.

La présente convention ne sera définitive qu'après avoir reçu l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics, de M. le Ministre des Finances et de la Législature.

A Liège, le 16 septembre 1874.

(Signé) PINSARD, B. J. HUMBLET, COMTE DE LIEDEKERKE, G. DE LHONEUX,
 DE SOER, D'AUTREBANDE, DELLOYE-MATTHIEU.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 4 novembre 1874.

Le Ministre des Finances,

(Signé) J. MALOU.

Vu et approuvé :

Bruxelles, le 5 décembre 1874.

Le Ministre des Travaux publics,

(Signé) A. BEERNAERT.