
Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 18 NOVEMBRE 1833.

***Rapport de la section centrale sur le projet de loi
relatif à la route en fer (1).***

1^{re} DIVISION.***Introduction.***

MESSIEURS ,

La section centrale chargée de l'examen du projet de loi pour la construction de la grande route commerciale de la mer et de l'Escaut à la Meuse et au Rhin, m'a confié l'honorable mission de vous exposer le résultat de son travail.

Cette tâche, Messieurs, je l'ai acceptée avec empressement; mais en réfléchissant aux devoirs qu'elle impose, je ne saurais me dissimuler que, pour la remplir, j'aurai besoin de toute votre indulgence.

La question qui va se débattre touche à notre avenir commercial, industriel et maritime; les considérations politiques qui la dominent la rendent également importante, et l'intérêt toujours croissant qu'y attachent le commerce national et le commerce étranger, lui méritent votre sérieuse sollicitude.

On ne saurait disconvenir, Messieurs, sans céder à une prévention déraisonnable, que la révolution, en saisissant le pays dans un moment où de grandes combinaisons commerciales et industrielles avaient été projetées et exécutées, n'ait froissé et déplacé beaucoup d'intérêts, et qu'elle n'ait tari tout d'un coup des débouchés importans sur lesquels ces combinaisons avaient été spécialement fondées.

(1) La section centrale était composée de Messieurs RAIXEM, *président*, CORBISIER, DAVIGNON, DEPUYDT, HIP. VILAIN XIII, ZOUBE, SMITS, *rapporteur*.

Mais si tel est le résultat presque toujours inévitable des grandes commotions politiques, il est consolant de penser qu'une nation douée d'énergie et de patriotisme, parvient presque toujours, au retour du calme et de la confiance, à remédier aux maux même les plus graves, et à trouver dans sa position nouvelle, indépendamment des avantages politiques qu'elle a conquis, des ressources de bien-être matériel plus précieuses même que celles qui avaient été exploitées jusqu'alors.

C'est ainsi que la Belgique, après avoir acquis enfin une nationalité indépendante pour laquelle nos ancêtres ont fait tant de sacrifices, a pu immédiatement tourner ses regards vers les différentes branches de la prospérité publique; et c'est ainsi qu'en les examinant de près et en les comparant avec celles des autres peuples qui l'entourent, elle a reconnu bientôt qu'avec le système des nouvelles communications par chemins en fer, appuyé par le système du transit et d'entrepôts libres, elle pouvait rétablir avec efficacité et avantage ses anciennes relations avec l'Allemagne, procurer à son commerce les ressources d'une seconde patrie, et donner à l'industrie nationale des moyens d'écoulement qui lui manquent aujourd'hui.

Le gouvernement convaincu que l'établissement de la route indiquée au projet de loi qui nous occupe, doit spécialement produire cet heureux résultat, s'est empressé de vous soumettre le travail que le Roi vient de nouveau de recommander à votre patriotisme.

Déjà dans le cours de votre dernière session ce travail a fait l'objet de votre attention particulière; mais si les débats auxquels il donna lieu dans vos différentes sections, forcèrent la section centrale à mettre de son côté une sage lenteur dans l'examen des différentes questions qui s'y rattachent, et si de là est résulté le retard d'exécution d'une mesure de haut intérêt pour la nation, nous aurons probablement à nous féliciter aussi de ce que la majorité des sections, a permis à votre section centrale, de vous proposer une amélioration importante qui appellera le pays presque tout entier à la jouissance des avantages, que le projet ne promettait spécialement à l'industrie et au commerce Belges, que dans la direction de l'océan aux frontières d'Allemagne.

L'analyse des travaux de vos sections que je vais avoir l'honneur de vous présenter vous permettra, Messieurs, de juger de cette amélioration, ainsi que de tous les autres points de détail du projet.

2^e DIVISION.

Discussion générale des bases du projet.

Malgré l'opinion généralement favorable sortie de l'enquête publique à laquelle ce projet avait été soumis par les soins du gouvernement, vos sec-

tions ont voulu par elles-mêmes en examiner les bases fondamentales et secondaires. Dans ce travail, une pensée identique semble les avoir animées, car presque toutes ont posé et résolu séparément les questions suivantes :

1° La nouvelle communication est-elle utile, nécessaire ?

2° Quelle est l'espèce de communication qu'il convient d'adopter de préférence ?

3° Quel est le meilleur tracé à suivre ?

4° Quels doivent être les embranchemens complémentaires principaux ?

5° Enfin, quel est le meilleur mode d'exécution ?

Sur la première question, c'est-à-dire, sur celle de l'utilité, toutes vos sections ont été unanimes pour la résoudre affirmativement; toutes ont reconnu que la Belgique dans sa position actuelle, a impérieusement besoin d'une communication libre et indépendante de ses ports de mer vers la Meuse et le Rhin, et que cette communication est non-seulement indispensable et urgente au commerce du transit et aux différentes branches de notre industrie, mais qu'elle est aussi de nature à exercer une influence politique salutaire.

A la vérité deux voies différentes existent déjà entre nos ports de mer et le Rhin; l'une fluviale par la mer vers les bouches de la Meuse, l'autre territoriale vers Verviers et Henri-Chapelle; mais les frais énormes qui grèvent les transports commerciaux par l'une et l'autre de ces deux voies, rendent la concurrence impossible avec Rotterdam, Amsterdam et Dordrecht, favorisées par la libre navigation du Waal, du Leck et du Rhin.

Cette vérité a été démontrée à l'évidence par la Commission supérieure d'Industrie et par la Chambre de commerce d'Anvers. Sans reproduire ici toutes les considérations qu'elles ont fait valoir, nous nous bornerons seulement à vous faire observer que la différence du fret entre Anvers, les ports hollandais et Cologne, excède quelquefois aujourd'hui la somme énorme de 80 francs par tonneau de mer, au désavantage du commerce de cette première ville, désavantage qui est bien plus considérable encore pour Ostende, vu son plus grand éloignement des frontières prussiennes.

Lorsque la Hollande aura adopté les principes fondamentaux du traité des 24 articles, la Belgique entrera encore en possession de deux communications nouvelles : celle par les eaux intermédiaires qui lient l'Escaut à la Meuse, au Waal et au Rhin, et celle par le canton de Sittard; mais on ne perdra point de vue que ces communications qu'il nous importe d'ailleurs de conserver, sont établies toutes deux en partie sur le territoire hollandais, qu'elles seront assujéties à des péages plus ou moins onéreux, et que placées sous la domination d'une puissance commerciale naturellement rivale, ou ne pourrait sans imprudence fonder sur leur possession exclusive, les nouvelles relations avec l'Allemagne.

L'utilité d'une communication libre, indépendante, économique et accélérée

vers ce dernier pays, ayant donc été reconnue à l'unanimité par vos sections, et ensuite par la section centrale, qui s'est déterminée par les mêmes motifs, elles se sont demandé si, pour l'établir, il fallait donner la préférence, soit au nouveau système perfectionné des chemins en fer, soit au système des canaux ?

Cette question, longuement débattue, a été résolue affirmativement en faveur du premier système, par trois de vos sections; deux autres se sont prononcées dans le même sens, mais seulement à une grande majorité, tandis que deux membres de la 3^{me} section n'ont adoptés cette opinion que par suite de l'impossibilité reconnue de prolonger jusqu'au Rhin la communication projetée, sans se servir du territoire hollandais. Un seul membre de la 6^{me} section, a soutenu la préférence absolue à accorder à une ligne navigable, et trois autres se sont abstenus, déclarant n'avoir pas de renseignemens assez précis pour se prononcer à cet égard.

La section centrale ayant pris en considération les avantages qui doivent résulter d'un chemin en fer, sous le rapport de l'économie du temps et de la permanence des transports, n'a pas non plus hésité à adopter ce mode comme réunissant toutes les chances favorables d'une réussite complète.

En effet, Messieurs, quel que soit le point de vue sous lequel on l'examine, on rencontre partout des considérations d'un grand intérêt qui doivent lui mériter la préférence.

D'abord, si la dépense d'un chemin en fer est moindre que celui qu'exigerait un canal à grande section, il est incontestable aussi que les péages qui doivent toujours être en rapport avec les frais de premier établissement, d'entretien et d'administration, grèveront *moins* les transactions commerciales.

Si, au contraire, elle est plus considérable, alors encore ce mode mérite la préférence, non-seulement par la célérité des transports qui compense presque toujours largement les péages un peu plus élevés, mais encore par le revenu relatif plus considérable que donneront les voyageurs.

Et ici, Messieurs, je dois vous faire remarquer que cette célérité n'est point sans importance, et que le commerce y ajoute un grand intérêt, attendu qu'elle permet l'expédition de beaucoup de marchandises qui, comme les fruits et les poissons, sont susceptibles de se détériorer promptement, et que le résultat des grandes spéculations dépend presque toujours de la promptitude dans l'exécution des ordres et l'envoi des denrées.

Il est incontestable aussi que les chemins en fer divisent infiniment moins les propriétés particulières que les canaux; que rendant les communications plus promptes, elles augmentent davantage la circulation et la consommation, et que, ne devant jamais subir d'interruption pendant la saison rigoureuse, alors que la navigation chôme complètement, elle maintient dans tous les temps une activité favorable au travail.

Pour que le transit à travers la Belgique obtienne une préférence sur celui

qui se fait aujourd'hui sur l'Allemagne par la Hollande et les villes anséatiques, il importe qu'il puisse se faire sans entraves et de manière à donner au gouvernement toutes les garanties nécessaires pour la conservation des droits du trésor. Or, cette garantie, il la conservera par le plombage et le convoi des chariots hermétiquement fermés, qui pourront de cette manière se rendre directement de nos ports vers l'entrepôt de Cologne et *vice-versâ*, sans devoir être déchargés en route, et sans que les marchandises doivent être assujéties, sur des points intermédiaires, à des frais et à des formalités d'entreposage qui, d'un côté, surchargent aujourd'hui les transports et occasionnent des avaries aux denrées, et qui, de l'autre, donnent quelquefois lieu à des abus nuisibles à l'intérêt du fisc.

Ce motif vient donc encore ajouter un grand poids à ceux qu'on a déjà fait valoir pour donner la préférence aux chemins de fer; et vous vous rappellerez, Messieurs, que parmi ces derniers se place en première ligne l'impossibilité d'établir une ligne navigable jusqu'au Rhin, sans emprunter le territoire cédé à la Hollande, et sans donner conséquemment à cette Puissance, la clef de notre principale communication commerciale.

Le commerce belge a besoin aujourd'hui plus que jamais d'économie et de promptitude; sans ces deux élémens, tous nos efforts seraient inutiles: ils viendraient se briser contre la concurrence que nous prépare la France, la Hollande et les villes anséatiques pour le commerce de l'Allemagne, dont elles cherchent à se rendre maîtres, et que nous cherchons à exploiter avec elles.

4^e DIVISION.

Direction du tracé.

La route en fer projetée, outre les avantages qu'elle assure aux expéditions du transit par nos ports de mer, présentant une utilité remarquable sous le rapport du mouvement commercial intérieur, en favorisant l'écoulement des produits de la vallée de la Meuse vers le nord du royaume et vers les principaux foyers de consommation et d'industrie, la direction à donner à son tracé a dû être mûrement examinée.

La 1^{re} section proposa par 4 voix contre 3, le tracé par Diest et Tongres indiqué à l'avant projet dressé en 1832, attendu, disait-elle, que cette direction est la plus courte dans le trajet de l'Escaut à Cologne, conséquemment moins coûteuse d'exécution et plus capable en outre de vivifier une partie de la Campine; mais les 5 autres sections et la section centrale avec elles, ayant pris en considération que l'intérêt général exige que cette route traverse les lieux où les usines sont les plus considérables, ainsi que les sources de la richesse nationale, ont adopté à l'unanimité la direction par Malines, Louvain, Liège et Verviers à laquelle le gouvernement s'était arrêté.

Cette direction vous est donc proposée, Messieurs, à la majorité de 45 voix contre 4; et en effet, son adoption ne pouvait être douteuse, lorsque l'on considère qu'elle raccourcit de près de 4 lieues les trajets entre Liège et les principales villes du royaume; que, quoique plus coûteuse d'exécution, elle sera en définitif d'un usage plus économique, puisqu'elle évitera les frais d'embranchemens aux villes de Louvain, Tirlemont et Waremme; qu'étant plus à l'intérieur, elle est mieux située par rapport à la défense militaire du pays; et qu'enfin, si elle occasionne un détour de quelques minutes aux transports du transit, elle leur offre une réduction sensible dans les péages, par suite d'un apport plus considérable de revenu sur le commerce intérieur que les foyers industriels susdits viendront alimenter.

5^e DIVISION.

Embranchemens complémentaires.

L'évidence des avantages que le commerce et l'industrie belges doivent retirer de l'établissement d'une communication économique, prompt et sûr de nos ports maritimes vers l'Allemagne, a paru devoir s'appliquer également à l'ouverture de voies semblables entre les mêmes ports et les frontières de France.

En conséquence, plusieurs de vos sections ont cru que le gouvernement, protecteur-né des intérêts généraux, est obligé de conserver, à cet égard, entre les conditions d'arrivage des producteurs sur les divers marchés, l'équilibre que réclame une concurrence avantageuse aux consommateurs, et qu'ainsi l'intérêt général, aussi bien que la justice distributive, exigeaient que le système projeté embrassât en même temps une communication des côtes maritimes du pays vers les frontières de la France.

Deux sections, Messieurs, ont réclamé l'établissement de l'embranchement dont il s'agit par Bruxelles et Charleroi; deux autres l'ont demandé par Bruxelles et Mons, et une 3^{me} a exprimé le désir de la voir s'établir par Namur.

Ces diverses branches, motivées par la grande quantité de transports qui se font actuellement dans le sens de leur tracé, et aboutissant à des centres d'industrie extrêmement florissans, offriraient sans doute de précieux avantages; toutefois, la section centrale, sans approuver ou rejeter spécialement telle ou telle direction, a jugé à propos, en attendant la formation des projets, de se borner à adopter l'embranchement déjà projeté par le gouvernement, de Malines sur la capitale, et à demander qu'un embranchement de la route s'étende au midi jusqu'à la frontière française.

Cet embranchement, Messieurs, ne peut manquer d'attirer dans le pays une foule de richesses, que le transit très considérable avec la France ne cessera

d'alimenter et d'accroître; et la Chambre ne perdra point de vue que, se liant à la section principale d'Ostende, section si intéressante, par le développement qu'elle donnera aux expéditions des manufactures et à la pêche nationale, appelée par là à pourvoir à la consommation des pays limitrophes, cet embranchement deviendra, pour les voyageurs, le point de jonction le plus rapproché entre la France et l'Angleterre.

Ainsi, Messieurs, tous les vœux du pays auront été accueillis; tous les intérêts auront été conciliés: Ostende et les Flandres pourront venir en concurrence avec le port d'Anvers et le Brabant pour le commerce de l'Allemagne; l'industrielle ville de Gand acquerra des moyens plus faciles et plus économiques pour l'approvisionnement des matières premières et des combustibles nécessaires à ses nombreuses fabriques; les bassins industriels de la Meuse, de la Vesdre et du Hainaut seront placés sur la même ligne, eu égard à leurs situations respectives, et le pays favorisé par le rapprochement plus fréquent des populations de ces différentes provinces, acquerra un degré de force et d'union qui assurera à jamais l'indépendance du pays.

Nous ne doutons point que l'administration connaissant le désir de la Chambre, ne s'empresse d'ordonner les reconnaissances destinées à fixer définitivement l'opinion de la législature sur les avantages comparés des diverses branches supplémentaires dont nous avons eu l'honneur de vous entretenir.

6^e DIVISION.

Mode d'exécution.

De longues discussions ont été engagées dans les sections sur la question de savoir, si au lieu de faire exécuter les travaux par le gouvernement, il ne serait point préférable de les confier à l'intérêt privé par voie de concession de péages.

Quatre sections donnèrent la préférence à l'exécution par le gouvernement, à une majorité de 27 voix contre 5; une section tout en exprimant la volonté de voir s'exécuter le chemin projeté et se déclarant prête dans tous les cas à voter les fonds nécessaires, a été d'avis à l'unanimité qu'il conviendrait d'essayer au préalable le mode de concession à terme; enfin, la 6^me section, à la majorité de 5 voix contre 2, s'est prononcée pour l'exécution des travaux par voie de concession à perpétuité, le gouvernement contribuant pour moitié dans les dépenses de construction.

L'exécution par le gouvernement décidée dans les sections à la majorité de 29 voix contre 17, a également été adoptée par la section centrale à la majorité de 4 voix contre 3.

La question dont il s'agit avait été si vivement débattue, tant dans les mé-

moires qui accompagnaient le projet de loi, que dans les écrits différens publiés par les journaux du pays, que la plupart des membres de l'assemblée qui ont assisté aux délibérations des sections, paraissaient avoir à cet égard une opinion entièrement fixée.

Aussi a-t-il été quelquefois difficile à votre rapporteur, de saisir par les procès-verbaux, les motifs explicites des votes, et il doit conséquemment se borner à vous faire connaître que les avantages invoqués en faveur du système d'exécution des travaux publics par l'industrie particulière, tels que la clairvoyance de l'intérêt privé pour l'économie des constructions, la participation de toutes les fortunes au partage des bénéfices d'actions, le développement si désiré de l'esprit d'association en Belgique, ne paraissent pas avoir pu soutenir la balance des motifs qui engagent à préférer que l'État conserve la direction et la propriété d'une entreprise aussi vaste et qui intéresse au plus haut degré la prospérité du pays.

La majorité de la section centrale adoptant à cet égard les vues déjà émises dans le rapport joint au projet de loi, s'est en conséquence réunie à la majorité des sections, pour vous proposer le mode d'exécution indiqué par le gouvernement.

Elle a pensé, Messieurs, que les grandes communications nationales doivent appartenir à l'État comme les fleuves et rivières navigables, que le Code civil considère comme des dépendances du domaine public, et dont elles forment en effet le prolongement ;

Que la route nouvelle étant uniquement destinée à ranimer l'industrie, l'agriculture, le commerce et la navigation, ce serait subordonner la prospérité de ces branches de prospérité générale aux caprices de l'intérêt privé, si on l'abandonnait à des concessionnaires ;

Que la Belgique resserrée aujourd'hui entre de grands États, ne pouvant plus obliger le commerce étranger à emprunter son territoire pour le transit vers l'Allemagne, il importe au gouvernement et à la législature de se maintenir dans la possession de la communication nouvelle, afin de pouvoir toujours suivre la Hollande, les villes anséatiques et la France, dans la voie des économies et des avantages que ces puissances accorderaient à ce transit :

Qu'il n'y a d'ailleurs aucun motif plausible d'abandonner à des particuliers les bénéfices certains de l'exploitation, et qu'il est au contraire de son devoir de les faire tourner au profit de la généralité, en en faisant l'objet d'un revenu après l'extinction des charges ;

Que, pour pouvoir profiter des progrès journaliers que font les sciences mécaniques, il convient que l'État (qui pourra admettre la libre concurrence pour les transports), conserve la propriété de la route, attendu que les concessionnaires pourraient difficilement se résoudre à substituer des machines nouvelles perfectionnées, à des machines anciennes, mais d'un grand prix, et dont la mise hors d'usage annullerait la valeur ;

Qu'en adoptant le système de la construction directe par l'État, on évitera le danger d'une concurrence étrangère qui pourrait avoir intérêt ou mission de paralyser les bienfaits que le pays attend de la nouvelle route :

Enfin, qu'en suivant le mode proposé par le ministère et par la majorité de vos sections, l'État pourra toujours par la suite, affermer l'exploitation dont il s'agit, lorsque, par l'expérience, il aura acquis la connaissance de ses revenus, de ses charges et de ses besoins.

Commission de contrôle.

Dans l'adoption du mode de construction directe par le gouvernement, trois sections ont manifesté le désir de voir insérer dans la loi, le principe de la création d'une commission spéciale de contrôle et d'administration, qui serait composée, d'après les propositions de l'une de ces sections, de membres des deux Chambres, d'agens du gouvernement, de commissaires et de porteurs d'obligations de l'emprunt. Mais la section centrale, après mûre délibération, a pensé que le ministère doit légalement porter toute la responsabilité de l'entreprise devant la représentation nationale, et que conséquemment la composition de cette commission, qu'elle a également regardé comme indispensable pour assurer l'activité et la surveillance des travaux, ainsi que la régularité de la comptabilité, devait être entièrement laissée au choix du pouvoir exécutif, responsable de ses actes.

7^o DIVISION.

Questions secondaires.

Ici se présente la question de convenance de l'assentiment préalable du gouvernement de Sa Majesté le roi de Prusse, à l'égard du prolongement de la route sur le territoire des provinces rhénanes.

Deux sections ont cru devoir en faire l'objet de leur examen, et toutes deux ont pensé qu'il n'y avait point de motifs de subordonner l'exécution des travaux en Belgique à cet assentiment préalable, d'abord parce que la route, dût-elle s'arrêter à Verviers, n'en serait pas moins d'un immense avantage pour l'industrie, le commerce intérieur et le commerce du transit; et en second lieu, parce qu'on ne peut raisonnablement tirer en doute que la Prusse qui s'est mis à la tête des intérêts de l'Allemagne, ne s'empresse de prolonger la route sur son territoire, attendu qu'il lui importe de posséder deux communications avec la mer, afin de pouvoir toujours profiter de celle qui offrira le plus d'avantages à son commerce.

Un de nos honorables collègues, membre de votre section centrale, ainsi que votre rapporteur qui, dans le mois de mai dernier, a visité les provinces susdites

par ordre du gouvernement, pourront d'ailleurs, à cet égard, vous donner les renseignements les plus satisfaisans; mais nous croirions excéder les bornes de ce rapport en entrant à ce sujet dans les détails qu'ils se sont réservé l'honneur de vous présenter séparément.

Simultanéité d'exécution des travaux.

La simultanéité d'exécution des diverses branches de chemins de fer proposées, a également fixé l'attention de quelques sections, jalouses d'accorder à-la-fois à toutes les localités du royaume l'avantage des nouveaux moyens de transports. Toutefois, la section centrale prenant en considération l'extrême urgence de faciliter sans retard nos relations avec l'Allemagne et l'intérêt que nous avons de fournir immédiatement au pays d'outre Meuse un nouveau débouché indépendant de la Hollande, a pensé qu'en attendant l'achèvement des projets relatifs aux embranchemens complémentaires, il convenait de stipuler que l'exécution commencerait par les parties de routes dont les plans et devis se trouvaient déjà arrêtés.

Le principe de la construction *immédiate* se trouvant d'ailleurs arrêté par l'article 1^{er} du projet que votre section centrale a l'honneur de vous présenter, le gouvernement ne saurait se dispenser de faire faire les reconnaissances et les études nécessaires, et d'accélérer sur tous les points l'exécution des travaux avec une vigueur égale à l'importance qu'y attache la législature.

Enfin, Messieurs, et pour terminer la partie de ce rapport qui a trait à la discussion générale du projet, nous croyons devoir vous rendre compte encore, qu'un membre de la section centrale a demandé que la perception des péages et l'exploitation des transports fussent mis en affermage, mais que cette proposition a été écartée, afin de ne pas tomber dans les inconvéniens semblables à ceux qu'on a voulu éviter par le rejet du mode des concessions, c'est-à-dire, pour ne pas subordonner le gouvernement à la volonté d'un fermier, et ne pas le forcer à des transactions onéreuses, lorsqu'il jugerait devoir réduire les tarifs.

Dans des entreprises nouvelles et d'une étendue aussi vaste, il faut que le gouvernement acquière par l'expérience la connaissance des faits relatifs à l'exploitation, et propres à le guider dans la stipulation des charges et conditions nécessaires à la concession des taxes. Alors seulement il pourra avec fruit proposer le mode d'affermage, et en faire l'objet d'une proposition de loi, si toutefois il le jugeait utile pour le commerce, et avantageux pour l'État.

8^e DIVISION.

Discussion détaillée des articles du projet de loi.

Passant maintenant au travail des sections sur les articles du projet de loi présenté par le ministère, je dois vous faire remarquer en ce qui concerne

l'article 1^{er} adopté en principe et devenu l'article 4 du projet de loi de la section centrale, qu'il a semblé convenable à l'une de vos sections, que tous les capitaux nécessaires à l'entier accomplissement du système des nouvelles communications ne formassent qu'un seul et même emprunt.

Cependant une autre section a cru que le montant de cet emprunt ne pouvait être actuellement fixé, la valeur des travaux n'étant pas encore entièrement déterminée, ni sur la branche d'Ostende annoncée dans la proposition du gouvernement, ni sur la branche additionnelle que nous demandons vers la France.

La section centrale appréciant la convenance de la fixation d'une somme globale pour l'ensemble des travaux, mais en même temps la convenance de sa limitation au moins approximative, a élevé à 35 millions de francs le capital que le gouvernement serait autorisé à emprunter successivement ou à la fois, en réglant les termes des paiemens d'après les besoins probables des travaux, pour être exclusivement affecté à l'établissement des routes décrétées en tête de la loi.

Cette modification, appuyée sur des calculs qui portent	
les frais de l'embranchement vers Ostende à.	fr. 9,000,000
et ceux pour l'embranchement vers la France.	7,500,000
ce qui, avec les.	<u>18,500,000</u>

demandés par le gouvernement, donne en effet une somme totale de. fr. 35,000,000
a été adoptée à la majorité de 6 voix contre une.

En ce qui concerne l'article 2 qui, d'après nos propositions, deviendrait l'article 5, il avait été proposé par une de vos sections d'opérer l'emprunt par souscription dans les diverses localités du royaume; mais la section centrale, considérant que ce mode ne serait parfaitement praticable que lorsque la rente belge aurait atteint le *pair*, a adopté, par 6 voix contre 1, la rédaction des termes du projet qui vous avait été soumis et qui d'ailleurs n'avait rencontré aucune objection dans les cinq autres sections.

ART. 3.

Cet article devenu l'article 6 du projet de votre section centrale, ayant pour objet d'autoriser une avance sur le trésor, ou une émission de bons royaux, afin de commencer l'exécution immédiate des travaux, en attendant la négociation de l'emprunt, qui deviendra sans aucun doute plus facile et plus avantageux à mesure de l'avancement des ouvrages et la mise en exploitation des transports, a donné lieu aux observations suivantes :

Une section a fait remarquer d'abord que, tout en approuvant l'article, elle donnait la préférence à l'avance du trésor sur l'émission des bons remboursables ;

Une autre a pensé qu'il ne convenait point de fixer dans la loi l'intérêt de ces bons et qu'il fallait s'en rapporter à la prudence du ministre qui n'a d'autre intérêt que celui de l'État, et qui d'ailleurs est engagé par sa responsabilité ;

Enfin une 3^{me} a demandé la réduction de l'avance à 4 millions et demi et celle du taux maximum d'intérêt à 6 % y compris les frais de négociation et de commission.

La section centrale, au contraire, a reconnu à la majorité de 5 voix contre 2, la convenance d'établir l'intérêt, et par 6 voix contre 1, elle l'a fixé à 6 %. Ce taux, elle l'a posé comme maximum, dans l'espoir que le gouvernement parviendra facilement, s'il adopte le mode d'émission des bons royaux, à négocier plus avantageusement, attendu que l'escompte sur bonnes valeurs se fait quelquefois aujourd'hui pour des sommes assez considérables à 2 % sur les bourses du pays.

Quant au montant de cette avance que le gouvernement demandait à raison de 5 millions sur 18 millions nécessaires à l'établissement de la 1^{re} partie de la route à construire, la section centrale considérant qu'il y aurait plutôt lieu à majorer cette avance qu'à la diminuer, puisque le capital à employer a été augmenté jusqu'à concurrence de 35,000,000, a pensé qu'il fallait laisser la fixation de cette avance au montant de 5 millions ; et elle a, en conséquence, adopté à l'unanimité la rédaction de l'article, avec le seul amendement de la réduction du taux de l'intérêt des bons du trésor à 6 %, y compris tous les frais de commission et de négociation.

Comme l'avance dont il s'agit est spécialement destinée à favoriser l'emprunt, en donnant au public par l'exécution d'une partie des travaux, la garantie de leur exécution et de leurs produits, la section centrale l'a considéré comme une mesure d'autant plus indispensable qu'elle permettra au gouvernement de ne négocier le capital de l'emprunt, que dans les circonstances les plus favorables, c'est-à-dire, lorsque le cours de la dette publique sera le plus élevé,

ART. 4.

Relativement à l'article 4 du projet primitif devenu l'article 7 de notre projet, une section avait manifesté le désir que la section centrale examinât avec soin la question de savoir pourquoi l'amortissement du capital emprunté se trouvait retardé jusqu'en 1840 ?

La section centrale a reconnu que ce n'est guère qu'alors que la route entière commencera à devenir réellement productive, puisqu'en admettant son achèvement dans un délai de 3 ans, il faudra encore 2 ou 3 années avant d'en tirer les grands produits qu'on en attend.

De Liverpool à Manchester l'exploitation n'a eu d'abord que quelques voyageurs ; bientôt le nombre s'est élevé à 500, puis à 1000, puis à 1500, et aujourd'hui il est de 2000 par jour.

C'est par ces motifs que nous vous proposons, Messieurs, de ne commencer le remboursement que 6 années après la levée de chaque partie du capital général, afin de ne jamais constituer l'État dans des avances.

On doit d'ailleurs faire remarquer que les porteurs des obligations, lorsqu'ils sont assurés du paiement régulier des intérêts, n'attachent pas une bien grande importance à un remboursement rapproché, vu la difficulté qu'on éprouve souvent de faire des placemens avantageux. Toutefois on a pensé qu'il fallait le prescrire comme conforme à l'usage général, comme favorable à l'État par l'extinction graduelle de la dette au moyen d'un revenu spécial, et comme offrant en outre aux souscripteurs, une plus grande garantie contre des événemens futurs.

Une autre section avait encore demandé que l'amortissement, au lieu d'être opéré au pair et par tirage au sort, comme l'indique le projet du Ministre, ait lieu par rachat des obligations au cours des bourses du pays; mais votre section centrale n'a pas cru devoir adhérer à cette proposition, parce que ce serait rendre les conditions de l'emprunt moins avantageuses, en obligeant le gouvernement ou la commission *ad hoc* qui le représenterait, à profiter toujours de la baisse des cours, qu'on lui supposerait peut-être l'intention de favoriser, afin de se libérer plus facilement de la dette.

L'amendement dont nous venons de vous entretenir, a donc été rejeté à la majorité de 6 voix contre une, et l'article 4 devenu l'article 7 du nouveau projet, a été ensuite adopté à l'unanimité avec l'amendement : 1° d'affecter à l'amortissement, au lieu de la somme annuelle primitivement fixée à 200,000 francs pour 18,000,000, celle de 1 p. c. au moins du capital emprunté, soit 350,000 francs par an ;

2° De ne commencer cet amortissement que 6 années après la levée de chaque partie de l'emprunt, afin que le remboursement n'ait jamais lieu que lorsque les routes seront entièrement productives.

ART. 8, 9, 10 et 11.

Enfin, Messieurs, les quatre derniers articles du projet du Ministre devenus les articles 8, 9, 10 et 11 du projet de la section centrale, ont été adoptés à l'unanimité, sauf un amendement de rédaction à l'article 5 du projet primitif, où au lieu d'établir que les dépenses annuelles de l'entreprise seront couvertes par les péages, on a cru plus logique d'énoncer que les produits de la route serviront à couvrir les dépenses annuelles.

9^e DIVISION.

Résumé des modifications apportées au projet de loi. — Considérations générales.

En résumant les modifications que vos sections désirent à la loi présentée par le gouvernement, par suite de l'examen attentif auquel ce projet a donné

lieu, on doit reconnaître avec satisfaction que ces modifications n'ont eu en général pour objet, que d'étendre davantage sur le pays, le bienfait de l'amélioration projetée, et de faciliter l'action administrative nécessaire à son prompt accomplissement.

En effet, les changemens apportés à la loi consistent simplement dans la stipulation d'une nouvelle branche à établir au centre de la route vers les frontières méridionales; dans la création d'un emprunt plus considérable pour l'entier établissement des lignes principales du système; enfin, dans l'institution d'une commission directrice, investie de pouvoirs nécessaires pour assurer l'économie, la promptitude et la régularité dans cette opération gouvernementale, mais dont la composition est laissée au pouvoir exécutif, pour ne pas affaiblir le principe de la responsabilité ministérielle.

La nouvelle communication, en traversant nos principaux foyers industriels, mettra nos districts frontières de l'est et du sud en liaison plus intime avec nos ports. Construite d'après le système perfectionné des routes en fer et des transports à vapeur dont l'Angleterre retire déjà tant d'avantages, que les États-Unis d'Amérique ont adopté depuis long-temps, et que les principales nations du continent s'empressent également de mettre à exécution, cette communication, dis-je, promet au pays tant et de si nombreuses ressources, qu'il m'est impossible de n'y pas arrêter encore un moment votre attention.

Nous avons dit que le commerce vit de promptitude et d'économie, et que son existence florissante n'est qu'à ce prix au milieu de la concurrence qui existe, et de celle bien plus grande encore qui se prépare; mais il importe d'ajouter que, si les nouvelles communications doivent procurer au négoce les deux élémens vitaux dont il s'agit, elles constitueront aussi pour nos exploitations minérales, agricoles et manufacturières, un des plus puissans moyens de protection dont elles aient jamais joui.

On conçoit, en effet, que si nous parvenons à entrer en concurrence avec les villes anséatiques, la Hollande et la France (et personne ne contestera que ce résultat ne puisse être obtenu par la route en fer), notre commerce maritime prendra bientôt un accroissement considérable, parce que la navigation sur nos ports ne serait plus en raison de notre consommation, mais d'une consommation de 24 millions d'hommes, qui forment la population de la Belgique, des provinces Rhénanes et de celles qui sont entrées dans la confédération commerciale de la Prusse.

Or, c'est cette augmentation de navigation qui constituera le véhicule industriel et agricole le plus puissant, puisque chaque navire, pour trouver un fret de sortie, prendra une partie de nos produits et de ceux que l'Allemagne et la France expédieront sur nos entrepôts, qui deviendront ainsi, grâce au transit libre, les principaux bazars de l'Europe.

On cite tous les jours, Messieurs, l'exemple de l'Angleterre. On vante ses institutions commerciales, l'abondance de ses capitaux et surtout le perfection-

nement de ses procédés mécaniques ; mais on ne fait pas toujours attention que tous ces avantages ne résultent principalement que d'un fait unique, celui de son immense navigation, qui, en parcourant tous les points du globe, déverse partout les produits de son industrie, maintient l'activité de ses fabriques par des écoulemens successifs, et n'assigne à son travail d'autres limites que celles du monde.

Là est l'horizon que toutes les combinaisons industrielles et commerciales doivent pouvoir atteindre pour marcher en progrès et être véritablement productives ; car on concevra facilement sans qu'il soit besoin de s'appuyer sur des théories d'économie politique, que si ces combinaisons devaient seulement se limiter aux besoins rétrécis de la consommation intérieure, et nommément à une consommation aussi peu importante que celle de la Belgique, elles ne seraient jamais susceptibles d'augmenter de beaucoup les richesses d'une nation.

Les relations faciles et économiques avec l'Allemagne doivent encore nous procurer un autre avantage : c'est qu'en augmentant par la navigation nos moyens d'exportation, elles procureront à nos marchés des approvisionnemens plus considérables, rendront les prix des matières premières plus avantageux, et donneront par là à nos industries, non-seulement la faculté de faire les meilleurs assortimens, mais celle aussi de pouvoir lutter avec plus de succès sur les marchés étrangers.

La commission supérieure d'industrie, et avec elle les différentes Chambres de commerce du royaume, ont donné des preuves sans réplique de la nécessité de la route, en ce qui concerne le transit vers l'Allemagne, et en démontrant la nationalité du projet sous ce rapport, quelques-unes d'entr'elles ont expliqué pourquoi cette entreprise nationale ne peut être abandonnée à l'intérêt particulier.

Les députations provinciales et les régences des principales villes, dans les avis motivés qu'elles ont adressés au gouvernement, ont unanimement reconnu l'utilité et l'urgence des communications projetées dans leurs résultats spéciaux sur l'industrie locale, et en ont approuvé toutes les bases à une majorité imposante.

Quant aux détails d'art, aux calculs des dépenses et des revenus, ainsi qu'au mode d'exécution, les mémoires des ingénieurs, auteurs du projet, les considérations ultérieures qu'ils ont donnés sur les questions d'économie commerciale et politique, ainsi que leur réplique à toutes les objections soulevées par un ancien et habile ingénieur qui a scruté leur travail avec la plus sévère attention, ont reçu toute publicité, et ont généralement été accueillis avec beaucoup de faveur.

Enfin les discussions que la presse belge et étrangère ont ouvertes et soutenues pendant plusieurs mois sur tous les points qui avaient donné matière

à contestation, ne peuvent laisser aucun doute ni sur l'urgence de la nouvelle voie, ni sur le choix du tracé, ni sur la préférence d'une route en fer à une navigation, ni sur l'importante question du mode d'exécution par l'État ou par l'intérêt privé, ni enfin sur la nécessité de n'établir que des péages réductibles, à déterminer successivement par la législature d'après les besoins du commerce et les intérêts respectifs des différentes localités.

Tous ces différens écrits ont mérité l'attention de la Représentation nationale, et il suffira, je pense, de les rappeler à son souvenir.

Cependant, je réclamerai encore l'attention de la Chambre au sujet d'une question qui a été agitée transitoirement dans la section centrale, et qui pourrait se renouveler ici : celle de savoir s'il y a faculté et convenance d'affecter une garantie spéciale à l'emprunt à faire.

Pour ce qui concerne la faculté, il paraît hors de doute que la Belgique la possède entière : les seules clauses souscrites dans des engagements antérieurs faisant actuellement partie de la dette publique et qui pourraient être supposées contraires à cette opinion, portent à la vérité que le gouvernement assure aux prêteurs toutes les garanties ou privilèges qui ont été ou pourront être accordés pour les autres parties de cette dette; mais il est évident que ces garanties et privilèges ne concernent que les revenus généraux de l'État, reposant sur les impositions et contributions de toute nature, mais nullement sur les revenus d'une entreprise particulière commencée par un fonds particulier.

Indépendamment des principes de droit qu'on pourrait invoquer pour corroborer cette opinion, on peut aussi citer l'exemple du produit des barrières qui est affecté exclusivement, non-seulement à l'entretien des routes, mais encore à la construction de routes nouvelles.

Quant à la convenance d'une hypothèque spéciale en sus de la garantie de l'État, il importe de remarquer que, sans être d'une nécessité absolue, cette hypothèque doit, sans contredit, contribuer efficacement à amener les prêteurs à des conditions moins onéreuses, attendu que, quelle que soit d'ailleurs la solidité du *crédit* de l'État, il est hors de doute qu'un gage effectif permettra d'obtenir les capitaux à un taux d'intérêt d'autant plus raisonnable que la valeur de ce gage sera plus élevée.

Enfin, Messieurs, l'influence de l'emprunt sur le crédit de l'État, ne saurait être que salutaire, puisque loin d'aggraver nos charges actuelles, il est destiné à ouvrir une communication tellement productive, qu'elle ne peut qu'ajouter aux richesses, au bonheur et la gloire de la nation.

Messieurs, en votant sur le projet de loi amendé par la section centrale, et auquel nous avons cru devoir annexer, comme renseignement, trois propositions différentes faites dans vos sections, vous ne perdrez point de vue que la Belgique, sous le rapport du transit commercial, ne peut plus faire la loi à personne; qu'Amsterdam latéralement au Rhin, Bremen latéralement au Weser, Hambourg latéralement à l'Elbe, et la France par le Hâvre sur Strasbourg, s'oc-

cupent des mêmes communications pour nous disputer le commerce de l'Allemagne; que notre industrie a besoin impérieusement de nouveaux débouchés qu'une grande navigation, attirée par le transit, doit spécialement lui procurer; que laisser la Hollande dans la possession des marchés des provinces Rhénanes, c'est peut-être lui donner un motif de reculer les arrangements politiques, et enfin, qu'il serait digne de la nation Belge de donner la première l'exemple d'une entreprise que tous nos voisins imiteront bientôt, et qui, en favorisant les relations et le contact des peuples, est peut-être destinée à exercer la plus heureuse influence sur le maintien de la paix en Europe.

Le Rapporteur,
SMITS.

Le Président,
RAIKEM.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, etc.

ART. 1^{er}.

Il sera établi immédiatement dans le royaume un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant à l'Est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au Nord sur Anvers; à l'Ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges, et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France.

ART. 2.

L'exécution commencera par les sections de Malines à Anvers, de Malines à Verviers et de Malines à Bruxelles.

ART. 3.

L'exécution sera faite à charge du trésor public et par les soins du gouvernement.

ART. 4.

Ce dernier est autorisé en conséquence à faire un emprunt en rentes à 5 %, au capital effectif de 35 millions de francs, somme présumée nécessaire pour exécuter les travaux énoncés à l'article 1^{er}.

ART. 5.

Cet emprunt sera fait avec publicité et concurrence, soit en masse, soit partiellement, et les obligations qui seront créées en conséquence, seront soumises au visa de la cour des Comptes.

ART. 6.

En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public une avance de 5,000,000 de francs, ou à émettre des bons spéciaux du trésor jusqu'à concurrence de cette somme.

Dans ce dernier cas, les bons seront à échéances fixes d'un an au plus et ne dépassant pas un intérêt de 6 %, y compris tous frais de commission et de négociation. Les avances du trésor ou les bons royaux seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt.

ART. 7.

Six années après la levée de chaque partie de l'emprunt, il sera affecté à son remboursement une somme annuelle au moins égale à 1 p. c. de cette partie. L'amortissement se fera au pair et par tirage au sort.

Le premier tirage aura lieu dans le courant du mois de janvier de la 6^e année et successivement à la même époque d'année en année jusqu'à l'entier amortissement.

ART. 8.

Les produits de la route provenant des péages qui devront être annuellement réglés par la loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, ainsi que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle voie.

ART. 9.

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

ART. 10.

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

ART. 11.

La surveillance des travaux, l'administration des fonds de l'emprunt et celle des produits de la route seront confiés aux soins d'une commission nommée par le gouvernement, qui l'investira des pouvoirs nécessaires pour remplir le but de sa mission.

ART. 12.

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

Proposition faite par un membre de la 3^e section.

Si l'avantage d'un chemin en fer pour l'agriculture et l'industrie du pays est reconnu ;

S'il est également reconnu qu'il serait avantageux au pays que l'établissement de cette route fût effectué au compte de l'État,

Un membre propose le projet de loi suivant :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à faire construire au compte de l'État, un chemin en fer, à partir de la ville de Malines jusqu'à l'extrême frontière belge vers Aix-la-Chapelle et la Prusse.

ART. 2.

Les frais de construction du chemin en fer seront couverts par un emprunt en rentes à cinq pour cent, du capital de 18 millions de francs.

ART. 3.

Cet emprunt se fera au moyen de 18,000 actions au porteur, de fr. 1,000 chaque; à cette fin, il sera ouvert près des administrations de toutes les villes du royaume, des listes de souscriptions pour la participation audit emprunt.

ART. 4.

La souscription sera ouverte quinze jours après la date de la publication de la présente loi.

ART. 5.

Les administrations communales des villes prénommées rendront compte chaque jour au ministre des finances de l'état des inscriptions.

ART. 6.

Si la totalité des inscriptions excède le montant de l'emprunt, les premières par ordre de date seront toutes admises.

ART. 7.

Un mois après l'ouverture des listes de souscription, ou plus tôt, s'il se trouve avant cette époque qu'il a déjà été souscrit pour la totalité du présent emprunt, la liste de souscription sera fermée.

ART. 8.

Les sommes inscrites seront versées aux époques suivantes :

Un quart en deans le mois qui suivra la clôture de la liste;

Le deuxième quart six mois après le premier, le troisième douze mois, et le quatrième quart dix-huit mois après le premier quart.

ART. 9.

Les intérêts de l'emprunt commenceront à courir pour chaque actionnaire, à partir du jour du premier versement; ils seront payés par semestre.

ART. 10.

Outre les intérêts, les actionnaires jouiront annuellement d'une dividende d'un dixième du produit net de la route en fer, après déduction de toutes les dépenses d'entretien, de surveillance, de perception, et autres charges de l'emprunt.

ART. 11.

Les actionnaires qui négligeraient de satisfaire à leurs engagements, perdront leurs droits à toute participation audit emprunt.

Cet objet sera ultérieurement réglé par un arrêté d'administration publique.

ART. 12.

Les fonds de l'emprunt et le revenu de la route seront versés dans une caisse spéciale.

ART. 13.

Les dépenses annuelles d'entretien, d'administration générale et de perception, ainsi que les intérêts et l'amortissement de l'emprunt, seront couverts par des péages, dont les tarifs sont fixés chaque année par une loi spéciale.

ART. 14.

Les revenus nets de la route sont affectés comme hypothèque spéciale du présent emprunt.

ART. 15.

L'excédant du produit net de la route, après déduction des dépenses d'entretien, paiement des intérêts, et dividendes mentionnés dans l'article 10, sera affecté à l'amortissement du présent emprunt, qui se fera annuellement par rachat des obligations au cours de la bourse de Bruxelles ou d'Anvers.

ART. 16.

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

ART. 17.

En attendant la négociation de l'emprunt, le gouvernement est autorisé à faire sur le trésor public, une avance de quatre millions cinq cent mille francs, qui seront remboursés sur le premier fonds de l'emprunt.

Projet de loi proposé par le rapporteur de la 6^e section.

La sixième section a été unanimement d'avis de l'utilité d'une nouvelle communication à ouvrir de la mer au Rhin ; mais elle a été également d'avis que cette communication devait faire partie d'un système plus complet que celui présenté par le gouvernement.

Dans l'hypothèse où cette communication aurait eu lieu par une ligne de canaux , le but d'utilité se trouvait atteint en ce qui concerne le *transit seul*.

L'établissement de ces canaux n'aurait rien changé aux effets accoutumés des communications actuelles du pays, ni causé aucune perturbation dans l'équilibre des frais de transport des différens centres industriels ; il n'en est pas de même de l'établissement des chemins de fer d'après le tracé proposé par le gouvernement.

La sixième section s'étant cependant prononcée pour ce dernier mode de communication , elle a entendu que sa destination eût deux fins : le *transit* et le *perfectionnement des moyens de transport à l'intérieur*.

Dans ce but , la sixième section a déterminé les nouvelles lignes à ajouter au projet proposé.

La section s'est prononcée pour l'exécution des travaux par voie de concession.

Cependant elle a pensé que pour stimuler convenablement l'esprit d'association peu répandu dans le pays , il était nécessaire que le gouvernement accordât des subsides aux sociétés exécutantes ; elle a arrêté à cet effet diverses dispositions , qui se trouvent résumées dans le projet de loi ci-après.

LÉOPOLD, etc.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans le royaume, tant dans l'intérêt du commerce maritime, que dans celui de l'industrie indigène, un nouveau système de communications intérieures, par des voies à ornières de fer.

ART. 2.

Ce système de communication sera composé des différentes branches suivantes :

A. D'Ostende à la frontière de Prusse, par Bruges, Gand, Termonde, Malines, Louvain, Tirlemont, Liège et Verviers.

B. D'Anvers à la frontière de France, par Malines, Bruxelles et Mons.

C. De Bruxelles à Charleroi.

D. De Bruxelles à Louvain, Wavre et Namur.

ART. 3.

Ces différentes branches seront mises en concession par adjudication publique.

La concession sera perpétuelle et le rabais aura lieu sur le tarif du péage.

ART. 4.

Le tarif est divisé en trois catégories :

1° Marchandises étrangères en transit pour l'Allemagne et la France;

2° Produits de l'industrie indigène destinés à l'exportation ;

3° Produits étrangers et indigènes destinés à la consommation du pays.

Le maximum de chaque tarif sera fixé par l'adjudication, et ne pourra jamais être dépassé.

ART. 5.

Il sera fait aux concessionnaires de chaque lot une avance de fonds, à titre de prime, portant intérêt à 5 p. c.

Cette avance sera égale à la moitié du montant des dépenses de construction, d'après une estimation préalablement arrêtée entre le gouvernement et les concessionnaires,

ART. 6.

Le tarif pour les marchandises en transit pourra être modifié par la législature, quand les circonstances l'exigeront; dans le cas de réduction, il sera fait une diminution proportionnelle sur l'intérêt des primes; cette diminution sera réglée par un arbitrage.

ART. 7.

Les recettes de péage appartiendront en entier aux concessionnaires, jusqu'à concurrence, en produit brut, de 10 p. c. du montant des dépenses de chaque lot.

L'excédant sera réparti par moitié entre les concessionnaires et le gouvernement.

ART. 8.

Pour pouvoir satisfaire aux conditions de l'art. 5, le gouvernement est autorisé à faire un emprunt en rente de 5 p. c. du capital effectif de 30 millions.

ART. 9.

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

ART. 10.

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

Le tirage aura lieu dans le mois de janvier de chaque année.

ART. 11.

L'État garantit le paiement des intérêts et l'amortissement de l'emprunt.

ART. 12.

Le gouvernement pourra racheter tout ou partie de la concession de la section de route qui a le transit pour objet, moyennant le paiement des dépenses de construction, augmentées d'un cinquième à titre d'indemnité.

Développemens.

L'art. 1^{er} pose le principe de l'utilité d'une communication, et en détermine le mode.

L'art. 2 détermine le tracé. Chacune des branches comprises dans le système est en même temps une voie de transit et une voie utile à l'industrie nationale, sans prétendre exclure d'autres branches que les besoins à venir pourraient rendre nécessaires ; on pense cependant devoir borner à trois les nouvelles lignes à ajouter à celles du projet du gouvernement, parce qu'elles sont motivées par la grande quantité de transports qui se font actuellement dans la direction de leur tracé, et qu'elles aboutissent à des centres d'industrie extrêmement florissans. Un simple aperçu va le démontrer.

La branche vers Mons servira au commerce extérieur, en communiquant avec la grande ligne de navigation de *Mons à Paris et Rouen*, par le canal de Mons à Condé, l'Escaut, le canal de St-Quentin, l'Oise et la Seine.

Des embranchemens particuliers y rattacheront les charbonnages de l'Est et du couchant de Mons ; l'un de ces embranchemens, destiné à réunir entr'eux tous les établissemens du Flénu, est déjà concédé.

Mons est un centre de productions industrielles, qui ne s'élèvent pas à moins de 1,200,000 tonneaux, et plus de 150,000 tonneaux de ces produits s'écoulent dans le Brabant, les Flandres et la Hollande.

La branche de Charleroi n'est pas moins utile; elle rattache le commerce maritime à la Sambre et aux communications navigables qui s'exécutent en ce moment en France, de la Sambre à l'Oise, ce qui lui donne également le caractère d'une voie de *transit*.

A Charleroi, plusieurs embranchemens particuliers pourront mettre le chemin de fer principal en contact avec les exploitations charbonnières, les verreries, les établissemens de forgerie, clouterie, etc., etc., répandus en si grand nombre dans cet arrondissement.

Le mouvement des transports entre Charleroi, Bruxelles et Anvers, etc., est aussi de plus de 150,000 tonneaux.

La branche de Namur, en prenant la direction par Tervueren, Louvain et Wavre, traversera un pays où le tracé sera facile et qui a besoin d'une grande communication pour le transport du charbon, de la chaux, des engrais, des boissons, etc.

Cette voie est surtout indispensable au commerce du Luxembourg, où de nombreuses tanneries échangent des transports avec Anvers; elle servira au transit par cette province vers la France; elle ouvre aussi par la Meuse supérieure, le canal des Ardennes et l'Aisne, canalisée de vastes débouchés dans les départemens de l'Est, en Champagne, etc., etc.

Elle servirait aussi au *transit* vers une partie de l'Allemagne, au moyen du canal de *Meuse et Moselle*, canal aujourd'hui arrêté dans son exécution et dont l'achèvement peut être déterminé, tant par cette communication nouvelle que par la possibilité d'appliquer dans ce cas le principe des subsides dont on croit l'adoption utile, non-seulement pour les chemins de fer, mais encore pour d'autres communications indispensables à plusieurs parties de la Belgique.

Enfin, la forgerie du pays entre Sambre et Meuse sentira le besoin d'une plus grande facilité de transports, d'un établissement à l'autre, et en définitive du centre de tous les établissemens vers les chemins aboutissans à *Namur* et *Charleroi*. Il n'y a donc pas de doute que les embranchemens proposés n'entraînent bientôt l'exécution des chemins spéciaux nécessaires.

L'art. 3 décide la question du mode d'exécution.

La proposition du gouvernement donne lieu à des contestations qui peuvent nuire à l'adoption du projet. La cause de ces contestations est toute naturelle, elle résulte de l'état des choses.

Le principe de l'exécution des travaux publics par l'industrie particulière, est consacré par la loi; c'est un droit reconnu, fondé lui-même sur une sage maxime d'économie politique. L'exécution des travaux par le gouvernement ne peut être qu'une *exception*, puisque le gouvernement est obligé de recourir à la législature pour obtenir les fonds nécessaires.

Mais, comme la proposition exceptionnelle dont il s'agit ici, est motivée sur l'urgence de la communication nécessaire au transit; que le gouvernement paraît craindre de ne pas trouver immédiatement des sociétés exécutantes, et que dans l'intérêt du commerce maritime, il suppose le cas où il serait convenable de modifier sensiblement le prix des transports en transit, en modérant les charges de la route projetée, il a paru possible de concilier ces conditions avec le système de concession, de manière à satisfaire les intérêts généraux du commerce, et à utiliser pour l'exécution des ouvrages de la route, la clairvoyance de l'intérêt privé. C'est là le but des articles 4, 5 et 6 du projet.

En accordant des subsides aux compagnies, on a l'espoir fondé d'une concurrence prompte. Il faudra seulement régler l'emploi de ces subsides et les compagnies s'organiseront aussitôt.

En faisant porter le rabais de l'adjudication sur le tarif, on obtient une garantie contre des péages arbitrairement élevés.

Enfin, par la division des tarifs en catégories dont le maximum sera fixé, on isole les transports en transit des autres transports, ce qui permet de régulariser suivant les circonstances, cette partie des péages, en même temps que le rabais qui s'établit inégalement suivant la nature des transports, empêche qu'une branche de commerce ne nuise à l'autre.

La disposition de l'art. 6 constitue une garantie pour la question du transit.

Par l'art. 12, cette garantie est complétée en ce qui concerne le transit pour l'Allemagne, qui se rattache à nos relations politiques avec la Hollande; le gouvernement est mis en position de pouvoir prendre à son compte la partie de route qui aura cette branche de commerce pour objet, dans le cas où tous autres moyens de modération de tarif seraient insuffisants: en effet, l'intérêt des fonds donnés par le gouvernement représente à peu près le tiers des charges annuelles de la route que le péage doit couvrir: généralement la quantité de marchandises en transit sur quelque branche que ce soit ne dépassera pas le tiers du transport total; la réduction de l'intérêt de la prime suffirait alors pour compenser celle du péage sur les marchandises en transit, quand bien même ce péage serait réduit à zéro. Mais en supposant des transports en transit dans une proportion élevée, l'article 12 pourvoit aux nécessités les plus extrêmes.

L'art. 7 modère le bénéfice qu'une compagnie peut espérer, et fait participer le gouvernement à ces bénéfices, à partir de la limite où les chances même les plus défavorables auraient pu accroître les dépenses annuelles.

La quotité qui reviendra au gouvernement dans ce partage, formera le fond destiné à l'amortissement de l'emprunt.

Les articles 8 et suivans sont relatifs à l'emprunt dont la somme totale est portée à 30 millions, comme représentant moitié de la dépense de construction, en prenant pour base, non l'estimation du projet du gouvernement qui n'est pas assez élevée, mais cette estimation augmentée de 50 p. c. suivant la moyenne des travaux de même nature exécutés en France et en Angleterre.

Proposition faite par un membre de la section centrale.

La perception des péages et l'exploitation des transports seront affermées publiquement et à l'enchère, soit pour la totalité, soit pour des parties distinctes de la route.

Les fermiers seront chargés de l'entretien de la partie de la route dont ils percevront le péage et exploiteront les transports. Leurs baux n'auront pas plus de dix ans de durée.

La perception et l'exploitation se feront pour le compte du gouvernement, si le résultat de l'enchère ne donnait qu'un revenu inférieur à la somme nécessaire pour couvrir les intérêts et l'amortissement de la somme employée à construire la partie de la route affermée.

Le péage sera perçu d'après un tarif calculé de manière à réaliser ce qui est prescrit par l'article 8.