

(N^o 29.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 13 DÉCEMBRE 1839.

RAPPORT fait par M. DEMONCEAU, au nom de la section centrale chargée de l'examen du projet de loi tendant à autoriser une émission de douze millions de Bons du Trésor, pour couvrir des dépenses de construction du chemin de fer et des routes ().*

MESSIEURS,

Organe de la section centrale, je viens vous donner le résumé des observations des sections et le résultat de nos délibérations.

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

La première section demande que le Gouvernement veuille examiner le mode d'émission des bons du trésor suivi en France, en Angleterre et en Prusse, à l'effet de voir s'il ne serait point possible d'améliorer, sous ce rapport, notre système financier.

La deuxième section admet, dans les circonstances actuelles, la nécessité d'une nouvelle émission de bons du trésor, mais elle fait observer que le Gouvernement a confondu les principes d'une dette flottante, considérée comme dette de durée, avec ceux d'une dette flottante destinée à couvrir, par des Voies et Moyens de trésorerie. l'insuffisance des ressources du Budget.

Elle insiste pour que l'on ne perde pas de vue, que les bons du trésor n'ajoutent pas aux facultés, mais seulement aux facilités dans les paiements; ils sont un mode, un agent intermédiaire, et non pas un moyen pour opérer un paiement définitif.

La dette ainsi définie, on arrive à la conclusion que cette ressource n'est qu'artificielle, et qu'elle n'est bonne, dans le fait, que lorsqu'on a en définitive de quoi la changer en valeur réelle. D'où il suit que l'on ne peut pas isoler cette dette de sa base, qui est un moyen certain de libération.

(*) La section centrale était composée de MM. Du Bus aîné, président, Metz, Angillis, Doloz, Pirmez, Jadot et Demonceau, rapporteur.

Les matières financières ont des règles fondamentales dont il n'est pas permis de s'écarter ; c'est d'après ces règles que les financiers de tous les pays ont toujours pensé que toute dette flottante, telle qu'elle a été définie ci-dessus, doit être fondée, non sur une perspective chimérique de libération, mais sur des calculs mathématiques et dont les résultats reposent sur des objets certains.

La même section appelle donc l'attention du Gouvernement et de la Chambre sur ces observations, et elle insiste pour qu'elles soient insérées dans le rapport de la section centrale.

La troisième section se plaint vivement des retards apportés à l'exécution du chemin de fer du Midi *par le Hainaut*, décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et qui ne présente pas les difficultés d'exécution qui ont pu arrêter le Gouvernement dans d'autres directions ; elle s'élève contre la direction de l'embranchement en construction de Bruxelles à Namur, et pour mieux rendre sa pensée, nous copions ici textuellement le procès-verbal nous remis par son représentant à la section centrale.

« La section entière reconnaît que la loi du 1^{er} mai 1834, décrétant la construction d'un chemin de fer de la mer à la frontière prussienne, contient une stipulation formelle en faveur du Hainaut, qui doit être rattaché à la ligne principale au moyen d'un embranchement, et mis à même de participer ainsi aux avantages que cette nouvelle voie de communication procure aux autres provinces de la Belgique.

» Ces promesses, écrites dans la loi du 1^{er} mai, ont à peine reçu un commencement d'exécution. Et tandis que Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, Liège, voient leurs relations commerciales s'accroître et les distances qui les séparaient disparaître pour ainsi-dire au moyen d'une communication si prompte et si facile, le Hainaut seul, loin de jouir d'une partie des avantages que la loi a voulu assurer à son importance industrielle et commerciale, n'a pas encore obtenu jusqu'à ce jour l'ouverture d'une seule section du chemin de fer du Midi.

» Cependant il est d'autant plus difficile de comprendre la cause des retards apportés par M. le Ministre des Travaux Publics, que l'argent ne lui a certes pas manqué, et que le terrain dans le Hainaut ne présente aucune de ces difficultés qui doivent arrêter longtemps les ingénieurs et les forcer à recommencer leurs études sur d'autres points, vers lesquels ils pourraient croire qu'il serait plus avantageux de diriger la ligne projetée.

» Lorsque la ville de Verviers a fait entendre des réclamations très-vives dans la Chambre des Représentants, tous ceux qui connaissaient cette partie de la province de Liège ont compris d'abord que la prudence obligeait le Ministre à faire étudier dans tous les sens la vallée de la Vesdre, et les obstacles si nombreux et si difficiles à vaincre qu'elle renferme, avant d'arrêter définitivement le tracé qui doit la parcourir. Mais aucun obstacle de cette nature n'existe vers le Hainaut ; et si l'importance de l'industrie de Verviers a déterminé le Gouvernement à ne pas reculer devant les dépenses énormes que nécessite le passage du chemin de fer par cette ville, il ne peut se dispenser aujourd'hui, sans commettre la plus flagrante injustice, de faire exécuter la ligne des chemins de fer du Midi dans toute son étendue, puisque l'industrie du Hainaut, loin de le céder en importance à celle de Verviers, lui est bien supérieure, et que cette

province a des droits incontestés à prendre part en même temps que Liège à la somme des avantages que les chemins de fer assurent au pays.

» Ce serait du reste une erreur de croire que , arrivé à la frontière de France , le chemin de fer du Midi aura une solution de continuité , et ne se rattachera pas immédiatement à une des villes importantes du département du Nord. La ville de Valenciennes seule a pris les mesures nécessaires pour se mettre en communication avec cette ligne au moment où elle arrivera à Quiévrain.

» Le second point qui a attiré l'attention de la section , est relatif à la direction des chemins de fer : elle pense que le Gouvernement, trop préoccupé jusqu'à ce jour du but politique et commercial , qui paraît dominer cette grande entreprise, n'a pas recherché avec assez de soin les moyens de diminuer les dépenses que nécessite sa mise à exécution ; qu'il aurait pu y parvenir au moins en partie en traçant les lignes qui doivent relier entre elles les principales villes du royaume , dans une direction telle qu'elles pussent atteindre par leur développement les points intermédiaires que leur population et leur industrie rendent importants , sans craindre de s'éloigner de la ligne droite et de contrarier les vieux principes des ingénieurs à cet égard , puisque la rapidité avec laquelle on franchit les distances sur les chemins de fer permet de faire quelques détours pour traverser les grands foyers de production et de population , qui en augmentent le mouvement et assurent sa prospérité.

» Déjà les réclamations qu'une partie des Flandres a adressées au Gouvernement pour obtenir le déplacement du chemin de fer, nous ont appris combien il était nuisible aux intérêts du trésor et du pays, de ne pas faire fléchir la ligne droite pour rapprocher des contrées plus riches par leur commerce et leurs populations.

» La section espère donc que le Gouvernement , éclairé par l'expérience de ce qui s'est fait dans la Flandre, ne commettra plus une faute semblable en dirigeant par les plaines de Fleurus et de Ligny, l'embranchement qui doit rattacher Namur à la ligne principale des chemins de fer ; ces plaines présentent d'ailleurs des difficultés de terrain qu'on ne pourra surmonter qu'au moyen de travaux d'art dispendieux et d'un plan incliné pour descendre vers Namur, tandis que la vallée de la Sambre offre un développement régulier, une pente insensible jusqu'à cette ville , et qu'elle renferme dans son sein les industries les plus importantes : houillères, forgeries, clouteries, verreries, moulins à vapeur, ateliers pour la construction des machines, etc., industries qui doivent nécessairement augmenter le mouvement commercial et le transport des voyageurs, et par conséquent en rendre les recettes productives.

» En résumé, la section demande : 1^o Que les travaux du chemin de fer du Midi de Bruxelles à la frontière française par *Mons*, 2^o que l'embranchement de Bruxelles à Namur par *Charleroy*, soient poursuivis avec la plus grande activité, et que le Gouvernement ne puisse entreprendre d'autres embranchements avant l'entière exécution de ces deux lignes. C'est à cette condition qu'elle adopte le projet présenté. »

La quatrième section désire que l'on désigne la part qui reviendra aux routes pavées et ferrées dans la somme demandée qu'elle admet.

La cinquième section adopte le projet sans observation.

La sixième section voit avec regret que de nouveau on demande un crédit

élevé, alors qu'on ne peut prévoir les moyens de rembourser cette dette; dans son opinion, les évaluations faites à l'occasion de certains travaux sont trop élevées, ce qui cause une perte réelle pour le trésor; elle admet toutefois la somme votée, mais elle entend que les fonds soient consacrés exclusivement à l'achèvement des lignes en fer commencées, et non à déplacer celles déjà construites; elle désire enfin que la part à assigner aux routes pavées et ferrées soit désignée, autant que possible, afin que ces routes ne soient pas négligées pour le chemin de fer, surtout pour les provinces qui sont privées des avantages de ce chemin.

RÉSOLUTION DE LA SECTION CENTRALE.

La section centrale, examinant d'abord les observations faites par les 2^{me} et 6^{me} sections, a reconnu que toute émission de bons du trésor devait, en principes, être considérée comme emprunt indirect, qu'elle ait lieu comme *facilité* ou comme *faculté*. En effet, toute dette flottante a pour but de couvrir, par des voies et moyens de trésorerie, l'insuffisance des ressources du trésor, c'est donc en définitive un moyen plus ou moins certain de libération. Il serait, sans doute, préférable de ne recourir à ce genre d'emprunt que comme agent intermédiaire, et alors seulement que l'on a la certitude d'une libération réelle au jour de l'échéance de la dette; mais lorsqu'on a cette certitude, il est bien rare qu'on soit forcé de recourir à une pareille mesure. Toute dette flottante est donc basée uniquement sur le crédit public. Lorsque le porteur a la confiance qu'au jour de l'échéance, la somme qu'il a convertie en bons d'une pareille dette, lui sera remboursée ou sera remplacée par une obligation qu'il considère comme aussi valable que la première, le danger n'est pas imminent pour le trésor; il le devient, lorsque la confiance disparaît. Commander le crédit, inspirer la confiance au prêteur, tel doit donc être le but de tous nos efforts. Cette dette n'en est pas moins garantie par l'État à ceux qui ont la confiance de l'accepter en échange d'une autre valeur, et ce qui prouve que jusqu'à ce jour cette confiance a réellement existé, c'est que rarement l'intérêt que nous avons dû payer a dépassé le taux moyen de cinq pour cent. Du reste, il suffit de lire l'exposé des motifs à l'appui du projet qui a été converti en loi le 16 février 1833, le rapport de la commission qui avait examiné le même projet et la loi du 1^{er} mai 1834 autorisant l'érection du chemin de fer, pour se convaincre que chez nous, la dette flottante fut créée, non-seulement comme *mode*, mais encore comme *moyen* momentané de libération.

La Législature, en votant l'érection du chemin de fer et la construction de nouvelles routes, n'a voulu ni pu vouloir que des entreprises aussi grandes fussent conduites à fin avec les ressources ordinaires de l'État et sans recourir à l'emprunt (*). Nous voulons tous l'achèvement de ces grands tra-

(*) L'art. 3 de la loi du 1^{er} mai 1834 (*Bull. off.* n° 330) porte en effet : « Les dépenses de cette exécution seront couvertes au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par la loi. »

L'art. 4 dispose ensuite : « En attendant la négociation de l'emprunt, il est ouvert au Gouvernement un crédit de dix millions, qui sera couvert en tout ou en partie par l'émission de bons du trésor, aux conditions de la loi du 16 février 1833.

» Les avances ou les bons du trésor seront remboursés sur les premiers fonds de l'emprunt. »

vaux, nous devons subir les conséquences de notre volonté commune, convertie en loi; le Gouvernement nous demande une mesure transitoire, un crédit indispensable pour ne pas interrompre le cours des travaux, force est pour nous de subir encore une fois la loi de la nécessité, sauf à profiter du temps que nous aurons ensuite pour arrêter les mesures financières les plus propres à assurer l'exécution pleine et entière des lois votées, et augmenter ainsi le gage de nos créanciers. Le traité de paix nous impose d'immenses sacrifices, mais telle qu'elle nous est laissée, la Belgique est assez riche pour satisfaire à tous ses engagements; gouvernée légalement, elle trouvera dans l'ordre et la régularité qu'il dépend de nous d'introduire dans notre système financier le moyen de commander la confiance. Réforme de quelques-unes de nos lois fiscales, économie dans nos dépenses, telle doit être, selon la majorité de votre section centrale, notre pensée commune. Nous appelons donc toute votre attention et celle du Gouvernement, tant sur les observations qui précèdent, que sur celles des sections; mais une proposition qu'il n'a pas été possible à votre section centrale d'admettre, c'est celle faite par la troisième section, et qui tend à imposer au vote du crédit la condition de ne l'employer qu'à deux lignes du chemin de fer indiquées par elle; ce serait, ce nous semble, modifier les lois votées; ce serait marcher dans un but autre que celui que nous voulons atteindre dans l'intérêt général. Le Gouvernement a promis l'exécution simultanée de toutes les lignes du chemin de fer, il ne peut manquer à cette promesse, il ne peut surtout entreprendre des embranchements non décrétés; et cela doit nous suffire pour le moment.

Les considérations qui précèdent justifient donc l'adoption pure et simple de la mesure proposée, et nous passons à l'examen des articles.

ARTICLE PREMIER.

Cet article a pour but d'assurer non-seulement l'exécution des lois des 1^{er} mai 1834 et 26 mai 1837, relatives au chemin de fer, mais encore celle des lois du 2 mai 1836 et 2 juin 1838, le crédit de deux millions mis à la disposition du Gouvernement pour l'exécution de cette dernière loi, n'ayant pas été jusqu'à ce jour couvert par les moyens de pourvoir à la dépense. Tel qu'il est rédigé, il a paru laisser quelque chose à désirer; en effet, le n^o 3 de l'art. 3 de la loi du 18 juin 1836, auquel se réfère le Gouvernement pour justifier l'emploi qu'il fera du crédit, ne parle et ne peut parler que du chemin de fer tel qu'il a été décrété par la loi du 1^{er} mai 1834; il résulte cependant de l'exposé des motifs du présent projet, que le Gouvernement entend aussi appliquer ce crédit aux lignes autorisées par la loi du 26 mai 1837. Pour lever tout doute, la section centrale vous propose, à l'unanimité des membres présents, d'insérer dans la loi, après les mots: « *dans la proportion des besoins respectifs des travaux du chemin de fer* » ceux-ci: « *décrété par les lois du 1^{er} mai 1834 (Bulletin Officiel n^o 330) et 26 mai 1837 (Bulletin Officiel n^o 131).* »

ART. 2.

Cette disposition est nécessaire pour le contrôle de la Cour des Comptes, elle se réfère à une loi dont la section centrale croit prudent de copier ici le texte.

Extrait de la loi du 16 février 1833 (Bulletin officiel n° 137).

ART. 3.

« Les bons du trésor seront soumis, préalablement à leur émission, au visa
» de la Cour des Comptes. Un mois avant l'échéance des bons du trésor, la
» Cour des Comptes visera, sur la demande du Ministre des Finances, de
» nouveaux bons pour une somme égale à celle qui devra être acquittée dans
» cet intervalle, laquelle ne pourra excéder cinq millions de francs.

ART. 4.

» Le Gouvernement pourra racheter les bons du trésor.

ART. 5.

» A la fin de l'exercice, il sera rendu un compte spécial aux Chambres de
» toutes les opérations relatives à la négociation des bons du trésor. »

La section centrale propose ainsi l'adoption de la loi avec le changement de rédaction que vous trouverez au projet ci-annexé.

Bruxelles, le 13 décembre 1839.

Le Rapporteur,

G. DEMONCEAU.

Le Président,

DU BUS AÎNÉ.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES. ETC.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre des Finances présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Gouvernement un crédit de douze millions de francs. L'emploi de ce crédit se fera conformément aux dispositions mentionnées au n° 3 de l'art. 3 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel* n° 327), dans la proportion des besoins respectifs des travaux du chemin de fer et des routes pavées et ferrées dont l'exécution a été autorisée par les lois du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel* n° 213) et du 2 juin 1838 (*Bulletin officiel* n° 204).

ART. 2.

Ce crédit sera couvert, au fur et à mesure des besoins, par une émission de bons du trésor qui sera effectuée selon les conditions de la loi du 16 février 1833.

Donné à Laeken, le 16 octobre 1839.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES, ETC.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et Nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Gouvernement un crédit de douze millions de francs

L'emploi de ce crédit se fera conformément aux dispositions mentionnées au n° 3 de l'art. 3 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel* n° 327), dans la proportion des besoins respectifs des travaux du chemin de fer décrété par les lois du 1^{er} mai 1834 (*Bulletin officiel* n° 330) et du 26 mai 1837 (*Bulletin officiel* n° 131), et des routes pavées et ferrées dont l'exécution a été autorisée par les lois du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel* n° 213) et du 2 juin 1838 (*Bulletin officiel* n° 204).

ART. 2.

Comme au projet du Gouvernement, sauf à ajouter (*Bulletin officiel* n° 137).