

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 MARS 1875.

Conventions conclues en vue de la suppression de droits de barrière (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. SIMONIS.

MESSIEURS,

Par le projet de loi, qui est soumis à nos délibérations, le Gouvernement nous demande de ratifier trois contrats en date des 16 septembre, 10 novembre et 4 mars 1874.

L'effet de ces contrats est de faire jouir du bénéfice de la loi du 15 novembre 1866, abolissant les droits de barrière sur les routes de l'État, trois routes de la province de Liège, qui se trouvent dans une position tout exceptionnelle.

Pour atteindre ce résultat, le produit brut des barrières serait alloué intégralement aux actionnaires de façon à éteindre au bout de quelques années soit les sommes qui leur sont dues, soit l'indemnité qui leur est accordée.

Il n'est pas inutile, pensons-nous, de rappeler en peu de mots quelle est la position spéciale de ces routes.

§ 1.

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

Cette route a été construite et est administrée par l'État. Celui-ci touche intégralement le produit des barrières. Quant à ce produit, après que l'on a prélevé les sommes exigées pour l'entretien de la route, il sert au payement des intérêts

(1) Projet de loi, n° 58.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. ORTHANS, DE LIJONNEUX, SIMONIS, VANDER DONCKT, JULLIOT et NOTHOMB.

à raison de 4 p. % et à l'amortissement du capital formé par la réunion de toutes les actions souscrites.

Au 31 décembre 1873, il restait dû aux actionnaires la somme de fr. 84,409-17.

Le produit brut des barrières, que toucheraient les actionnaires, conformément à la convention intervenue entre eux et l'État, sous la date du 16 septembre 1874, serait approximativement pour l'année 1874 de fr. 12,446-30.

En prenant ce chiffre pour base, on peut dire que les taxes seront supprimées sur cette route dans le courant de l'année 1883.

§ 2.

Route de Huy à Tirlemont.

La construction de cette route a été concédée à une société particulière par arrêté royal du 17 juillet 1830.

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	fl. 160,000
De subsides de communes.	16,000
Et du fonds constitué par les actionnaires	84,000
Total.	fl. 260,000

Un décret du Gouvernement provisoire du 13 février 1831 a maintenu l'arrêté du 17 juillet 1831.

Mais, par une convention en date du 9 août 1836, approuvée par arrêté royal du 6 septembre de la même année, la route, avec ce qui restait à payer par la province de Liège, a été cédée à l'État, à charge par lui 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 et sous déduction des frais d'entretien.

Au 31 décembre 1873, il restait dû aux actionnaires :

1° Sur le capital.	fr. 86,763 10
2° Pour intérêts arriérés	30,261 38

Par convention intervenue le 10 novembre 1874, les actionnaires ont consenti à renoncer aux intérêts arriérés, sous l'obligation par l'État de prendre à sa charge les frais d'entretien et d'affecter le produit brut des barrières à l'extinction du capital de 86,763 francs avec intérêts à 4 p. %.

En prenant pour base le produit approximatif des barrières, qui reviendrait aux actionnaires pour l'année 1874, soit fr. 16,579-60, le capital ci-dessus serait plus que probablement amorti et les barrières supprimées dans le courant de l'année 1878.

§ 3.

Route de la vallée de la Vesdre.

La route, qui porte ce nom, a été concédée à une société d'actionnaires, dont les statuts ont été approuvés par résolution royale du 18 décembre 1820.

Le capital social se compose de 1,515 actions de 500 florins (fr. 1,058-20), dont 215 appartiennent à l'État et 1,100 à des particuliers.

Le tronçon du chemin de fer de l'État entre Liège et la frontière prussienne est parallèle à la partie principale de la route de la vallée de la Vesdre et il a causé à cette dernière un préjudice tel, que le total des dividendes répartis aux actionnaires depuis le 30 avril 1828 (date du versement du capital) au 31 décembre 1872, ne représente qu'un intérêt moyen annuel de fr. 1-70 p. %.

Par la convention intervenue le 4 mars 1874 entre la commission administrative de la Société concessionnaire et l'État, celui-ci prend à sa charge, à partir du 1^{er} juillet 1874, l'entretien de la route et il affectera le produit brut des droits de barrière à l'amortissement, au taux de 200 francs, des 1,100 actions appartenant à des tiers.

Ce produit étant annuellement de 48,000 francs environ, l'on peut dire, dès à présent, que les droits de barrière seront supprimés sur la route de la vallée de la Vesdre dans le courant de l'année 1879.

Quant aux actionnaires, sur le capital d'une action, soit fr. 1,058-20, qui n'ont donné qu'un intérêt moyen de 1-70 p. % pendant plus de 40 années, ils récupéreront la modique somme de 200 francs, soit moins d'un cinquième du capital versé.

Ce chiffre de 200 francs représente le dividende distribué aux actions pendant chacun des trois derniers exercices capitalisé au taux de 3 p. %.

Ainsi qu'il est dit dans l'exposé des motifs, 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 puissent remonter au 1^{er} juillet 1874.

EXAMEN EN SECTIONS.

La 1^{re} section approuve le projet de loi, à l'unanimité des membres présents.

L'un des membres désirerait que le Gouvernement supprimât dès à présent la taxe des barrières sur les routes en question.

La 2^e section adopte le projet, à l'unanimité des membres présents. Elle émet le vœu de voir le Gouvernement hâter encore le moment où les barrières seront complètement supprimées sur les routes dont il s'agit. Elle fait observer que, d'après le Gouvernement lui-même, deux de ces routes sont des routes de l'État et, qu'à ce titre, il est surprenant que les barrières n'aient pas été déjà supprimées depuis longtemps sur ces routes.

La 3^e section appelle l'attention du Gouvernement sur l'opportunité qu'il y aurait à supprimer également les droits de passage sur et sous les ponts par voie de rachat, en indemnisant les propriétaires, communes ou particuliers, sans cependant imposer de ce chef des charges trop considérables à l'État.

Elle adopte aussi le projet de loi, à l'unanimité des membres présents.

La 4^e section émet, sans observation et à l'unanimité des membres présents, un vote favorable au projet de loi.

La 5^e section rejette le projet de loi, à l'unanimité des membres présents, après s'être demandé pourquoi l'État intervient pécuniairement dans la reprise

d'une route concédée, alors que d'autres routes provinciales et communales lui sont offertes gratuitement par les provinces et les communes, qui les ont construites à leurs frais.

La 6^e section adopte le projet de la loi, sans observation et à l'unanimité des membres présents.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES ET EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La reprise par l'État des trois routes, dont s'occupe le projet de loi, a été agitée à diverses reprises devant la Chambre.

Cette question fut introduite dès 1867.

En 1870, l'honorable M. Jamar, alors Ministre des Travaux Publics, exprimait déjà ses bonnes dispositions à l'égard de cet état de choses préjudiciable aux intérêts commerciaux et industriels des arrondissements de Verviers, Huy et Waremme.

Dans la séance du 2 juin 1871, l'honorable M. de Lhoneux démontrait clairement que les routes de Huy à Stavelot et de Huy à Tirlemont appartenaient en réalité à l'État et que, dès lors, il était incompréhensible que l'on ne supprimât pas les barrières sur ces routes.

En juillet 1871, M. de Lhoneux revint à la charge. L'honorable M. Wasseige, qui occupait alors le banc ministériel, lui répondit qu'il y avait à peine deux jours qu'il avait renvoyé l'affaire à son collègue des Finances, en lui disant « que, » dans sa pensée, il y avait lieu d'entrer en négociations avec les actionnaires, » afin d'en arriver à une solution, qu'il croyait possible sans une loi spéciale. »

Le 18 avril 1872, l'honorable M. Cornesse exposait devant la Chambre, d'une façon irréfutable, qu'il y avait obligation pour l'État de supprimer les barrières sur la route de la vallée de la Vesdre, en les rachetant aux concessionnaires.

Cette obligation résulte de l'art. 6 de l'arrêté de concession de cette route. Voici cet article qui est extrêmement remarquable :

« ART. 6. Si, à l'avenir, à cause de circonstances, maintenant imprévues, le » droit des barrières sur les grandes routes venait à être supprimé par nous, » nous garantissons à l'association une somme équivalente aux revenus qu'elle » perdrait alors de ce chef, et en cas que le tarif de ces droits fût réduit par » nous, nous garantissons aussi à ladite association le supplément de la somme » qui, perçue d'après le nouveau tarif, serait reconnue inférieure à celle perçue » d'après l'ancien. »

La route de la Vesdre a été pour l'État une source d'économies considérables pendant la construction de la ligne de Bruxelles à la frontière prussienne ; cette ligne, par contre, a ruiné à peu près complètement la route de la Vesdre, qu'elle suit parallèlement sur un certain parcours.

Il ne faut pas, en outre, perdre de vue que, si cette route n'avait pas été construite en 1824, l'État eût été obligé de la créer depuis par pièces et morceaux pour servir de raccordement aux stations de sa ligne.

D'ailleurs la nécessité du rachat de cette route a été reconnue deux fois déjà par l'État lui-même.

En 1829, M. Lion, alors inspecteur en chef des domaines, fut chargé d'examiner des propositions de rachat, qui avaient été présentées par la société concessionnaire. Le 10 avril 1830, il déposa un rapport détaillé concluant qu'il y avait lieu d'accepter l'offre de rachat au prix de 704,704 florins des Pays-Bas, soit environ 1,500,000 francs.

Au mois d'août 1830, le rachat fut décidé par le Gouvernement ; le projet de loi, qui avait été préparé, ne put être présenté à cause des événements politiques qui survinrent au mois de septembre de la même année.

Plus tard, lors de l'établissement du chemin de fer de l'État dans la vallée de la Vesdre, le rachat fut prévu, le prix de ce rachat était compris dans les frais de la ligne pour une somme de un million.

On voit par là que l'État ne peut se soustraire à l'obligation de reprendre la route de la Vesdre.

Il y a loin de la somme allouée aux concessionnaires par le projet de loi à celle qui leur a été offerte naguère par le Gouvernement des Pays-Bas ; mais, il faut le reconnaître, les concessionnaires auraient eu mauvaise grâce de maintenir des prétentions trop élevées dans les circonstances actuelles et ils ont agi sagement en prêtant la main à une combinaison, qui fera disparaître les barrières dans un prochain avenir.

Dans la séance du 5 avril 1873, répondant à M. de Lexhy qui lui demandait où en était la question du rachat de la route de Huy à Tirlemont, l'honorable M. Moncheur, qui était alors à la tête du Département des Travaux Publics, s'exprimait en ces termes :

« Je me suis préoccupé de cet intérêt, qui est très-grave, et j'espère aboutir à
» un heureux résultat, qui s'étende aussi et à la route de Huy à Stavelot et à la
» route de la vallée de la Vesdre.

» Ce qui pourrait arriver de *moins favorable*, c'est qu'il fallut attendre
» plusieurs années avant d'obtenir la suppression complète des barrières, c'est-à-
» dire que le Gouvernement se chargât seul de l'entretien des routes et laissât
» toucher par les actionnaires ou concessionnaires tout le produit des barrières
» jusqu'au jour où ils seraient convenablement indemnisés.

» Les barrières disparaîtraient alors et les routes deviendraient tout à fait libres,
» comme le sont déjà les routes de l'État.

» *Mais je voudrais arriver à une meilleure solution encore, si possible.* »

Enfin, lors de la discussion du budget des Travaux Publics de 1873, voyant que le Gouvernement n'avait pas encore pris de décision, les représentants des arrondissement de Verviers, Huy et Waremme résolurent de présenter à ce budget un amendement, qui avait pour but de faire décider le principe du rachat des trois routes dont il s'agit.

L'honorable Ministre des Travaux Publics, M. Moncheur, ne put se rallier à cet amendement « parce que, » disait-il, en séance du 17 juin 1873, « l'affaire à laquelle il se rapporte est en pleine négociation. »

C'est à la suite de ces négociations que le projet de loi actuel fut déposé le 18 décembre 1874.

Voilà, Messieurs, les quelques points les plus saillants des diverses phases que la question, qui nous occupe en ce moment, a traversées.

Après la déclaration si favorable et si pleine d'espérances de l'honorable M. Moncheur, en séance du 5 avril 1873, il y avait lieu de croire que l'administration eût donné à cette affaire une solution plus satisfaisante et qu'elle eût proposé la suppression immédiate des droits de barrière.

Il en a malheureusement été autrement ; mais si, d'un côté, le projet de loi que nous examinons ne répond pas complètement à ce que l'on aurait désiré, il n'en constitue pas moins une amélioration notable, dont nous devons savoir gré au Gouvernement.

Ses propositions, d'ailleurs, sont parfaitement acceptables.

En n'imposant au Trésor d'autres charges que celles résultant de l'entretien des trois routes reprises, il indemnise, dans une juste mesure, les actionnaires ou concessionnaires, et enfin il fait entrevoir aux populations intéressées la suppression prochaine et complète des droits de barrières, qui grèvent si péniblement l'agriculture, le commerce et l'industrie.

Des circonstances particulières permettront peut-être au Gouvernement de hâter encore le moment où les localités desservies par ces routes seront délivrées d'une taxe aussi onéreuse que vexatoire.

C'est, du moins, le vœu que renouvelle, par quatre voix contre une, la section centrale faisant sien un vœu analogue qui avait été formulé par la deuxième section.

C'est aussi par quatre voix contre une que la section centrale a l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'émettre un vote favorable au projet de loi.

Le Rapporteur,
SIMONIS.

Le Président,
P. TACK.
