

d'assimiler le port de Gand à ceux d'Anvers, Ostende et Bruges, par rapport aux importations par mer effectuées par le bureau de Zelzaete, et en outre d'attribuer à ce bureau la faculté d'admettre les sucres raffinés à l'exportation sous jouissance de la décharge des droits d'accises;

Revu nos arrêtés en date des 7 septembre 1832, 16 avril 1834, et 1^{er} juillet 1838;

Considérant que l'établissement du canal de Terneuzen ouvre une communication directe de Gand à la mer et place cette ville de commerce dans une position plus avantageuse par rapport aux conditions d'importations maritimes;

Sur la proposition de notre ministre des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Le bureau de Zelzaete est admis à l'exportation des sucres raffinés par le canal de Terneuzen seulement.

Art. 2. Par extension à notre arrêté du 1^{er} juillet 1838, le bureau de Zelzaete est ouvert à l'importation par mer du sel brut.

Art. 3. Le bureau de Gand, à l'exclusion de tous autres, est désigné comme lieu de déchargement, de vérification et de paiement à l'entrée pour le sucre brut importé par mer par le bureau de Zelzaete.

Art. 4. Le sucre, de même que toutes autres marchandises dont l'importation par mer, par le bureau de Zelzaete, a été admise par nos précédents arrêtés, ne pourra être considéré comme étant importé par mer, en provenance de Hollande, que sous condition que les capitaines de navire produisent :

A. Le registre de bord, et le rapport dont il est fait mention aux art. 224, 242, 243 et 248 du Code de commerce.

B. L'acte de décompte délivré par la douane hollandaise, et le visa apposé par elle sur la lettre de mer, d'où résulte la preuve que le navire a pris la pleine mer avant son entrée par Flessingue dans l'Escaut.

C. Trois quittances des droits de pilotage payés pour les traversées :

1^o Depuis le port de sortie jusqu'à la pleine mer;

2^o Depuis la pleine mer jusqu'à Flessingue;

3^o Depuis Flessingue jusqu'au canal de Terneuzen.

Les déclarations à l'entrée par mer ne seront définitivement admises comme telles à Gand que pour autant que les preuves susmentionnées y soient dûment fournies. À défaut de le faire, les importations de Hollande en Belgique par le canal de Terneuzen seront soumises au régime établi par la loi générale du 26 août 1822 (*Bulletin officiel*, n^o 58), pour les importations par rivières.

Art. 5. Les dispositions des art. 1, 2 et 3 du présent arrêté ne sont établies que provisoirement et seront rapportées s'il en résulte des abus préjudiciables à l'industrie et au trésor public.

Notre ministre des finances (M. Desmazières) est chargé de l'exécution du présent arrêté.

264. — 26 JUIN 1840. — *Loi autorisant un emprunt de 82,000,000 francs.* (Bull. offic., n. xxxvi.) (1).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit (2) :

(1) Présentation à la chambre des représentants le 11 mai 1840. — *Moniteur* des 12 et 14 mai. — Rapport par M. Demonceau, le 29 mai. — *Moniteur* des 30 et 31. — Discussion les 2, 3, 4, 5, 6, 8 et 9 juin. — *Moniteur* des 3, 4, 5, 6, 7, 9 et 10 juin. — Adoption le 10 juin par 63 voix contre 12; dix membres se sont abstenus. — *Moniteur* du 11 juin.

Sénat, rapport le 23 juin 1840, par M. le comte Vilain XIIII. — *Moniteur* des 24 et 25 juin. — Discussion les 25 et 26 juin. — *Moniteur* des 26 et 28 juin. — Adoption par 26 voix contre 4, le 26 juin. — *Moniteur* du 28.

(2) « Il était facile de prévoir depuis longtemps que les fonds alloués pour la construction des chemins de fer seraient loin de suffire à l'achèvement complet de toutes les lignes décrétées. Si des doutes avaient pu exister sur cette insuffisance, ils auraient été levés par le rapport qu'a fait M. le ministre des travaux publics à la chambre des représentants, dans sa séance du 12 novembre 1839:

en effet, il résultait de ce rapport que, pour treize sections du chemin de fer déjà livrées à la circulation, et pour quelques autres sections en cours d'exécution, la dépense, au 30 septembre précédent, atteignait la somme de 54,664,505 fr. 54 c., les treize sections entièrement terminées figuraient dans cette somme pour celle de 47,211,526 fr. 42 c., à laquelle il fallait ajouter encore des paiements considérables, dont le chiffre n'était pas indiqué. Ces sections comprenant un développement de 62 lieues de 5,000 mètres, formaient environ la moitié de l'ensemble des lignes décrétées, dont l'étendue est de 549,082 mètres, ou, en nombre rond, 110 lieues de 5,000 mètres; mais comme personne n'ignorait que, dans les sections qui restaient à construire, se trouvaient celles qui exigeaient le plus de travaux d'art, et par conséquent les plus fortes dépenses, chacun pouvait juger approximativement de l'importance de ces nouvelles ressources à créer pour l'achèvement de ces belles voies de communication: qui, par leur influence,

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à ouvrir

un emprunt, en une ou plusieurs fois, jusqu'à

à la fois politique et matérielle, sont destinées à contribuer si puissamment à la gloire et à la prospérité de la Belgique. — Chargé par le roi de venir vous proposer les moyens nécessaires pour continuer les travaux en cours d'exécution, et pour satisfaire à d'autres besoins dont j'aurai l'honneur de vous entretenir, j'ai pensé, messieurs, qu'il était de mon devoir de vous exposer l'usage qui a été fait des crédits votés pour la construction des chemins de fer et d'autres routes.

» Par la loi du 18 juin 1836, le gouvernement a été autorisé à contracter un emprunt de 50 millions de francs à l'intérêt de 4 pour cent. Cet emprunt a été réalisé au taux de 92 pour cent du capital nominal représentant la somme effective de fr. 27,600,000

» Les frais qu'il a occasionnés ayant été de

235,856 26

» Il est resté en produit net, 27,364,163 74

» Ce produit a été spécialement affecté: 1^o au remboursement successif des bons du trésor, émis en 1834, pour la construction du chemin de fer, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834; 2^o au remboursement à échéance de 1,490,000 francs de bons du trésor émis par suite de la transaction approuvée par la loi du 26 septembre 1835, relative à la rétrocession de la Sambre canalisée et au paiement de 1,000,000 de francs tenu en réserve, en exécution de l'article 10 de ladite transaction; 3^o jusqu'au complément dudit capital, à la construction des routes nouvelles pavées et ferrées, conformément à la loi du 2 mai 1836, et à la continuation des travaux du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, dans la proportion des besoins respectifs de ces travaux. — Voici de quelle manière le montant de l'emprunt a été réparti

» Pour le chemin de fer il a été dépensé, fr. 24,524,163 74

» Pour les routes pavées et ferrées, 550,000

» Pour la Sambre canalisée, 2,490,000

» Somme égale au produit net de l'emprunt, 27,364,163 74

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

» Il a été réalisé à 73 1/2 p. c. et a donné ainsi une somme effective de fr. 37,375,338

» Dont il y a à déduire :

» 1^o La commission de 2 1/2 pour cent du capital nominal de 1,271,270

» 2^o Les frais divers pour la confection des titres, etc., 40,199 20

» 3^o Les intérêts

A reporter, 1,311,459 20 37,375,338

Report, 1,311,459 20 37,375,338
bonifiés à MM. de Rothschild pour paiements anticipés, 285,845 10
1,597,304 30

» Produit net de cet emprunt, 35,778,033 70

» De ce produit il a été employé 52,254,365 fr. 79 c. aux travaux du chemin de fer, 3,510,777 fr. 31 c. aux routes pavées et ferrées, et il reste disponible pour le chemin de fer 12,892 fr. 60 c. — Indépendamment de ces deux emprunts, contractés spécialement pour la construction du chemin de fer et des routes nouvelles, pavées et ferrées, et à l'exception toutefois des 2,490,000 fr. affectés à la rétrocession du canal de la Sambre, dont il est parlé ci-dessus, il a été émis, conformément à la loi du 28 décembre 1839, une somme de 12,000,000 fr. en bons du trésor, dont 7,605,589 fr. 66 c. ont été appliqués au chemin de fer, 371,029 fr. 88 c. aux routes, et le restant, 3,823,580 fr. 46 c., se trouve disponible dans les caisses du trésor. — D'après les indications que je viens de donner, la construction du chemin de fer avait absorbé, au 25 avril dernier, une somme de 64,396,809 fr. 79 c., savoir :

» 1^o Sur l'emprunt de 30 millions de francs, fr. 24,524,163 74

» 2^o Sur l'emprunt de 50 millions de francs une somme de fr. 32,254,563 79
qui réunie à celle disponible de 12,892 60

donne 52,267,256 39

» 3^o Sur l'émission de 12 millions de bons du trésor, 7,605,589 66

Total, fr. 64,396,809 79

» Et la dépense pour construction de routes nouvelles, pavées et ferrées, s'élevait à la même époque, à fr. 4,431,807 19

» Savoir :

» 1^o Sur l'emprunt de 30 millions, 350,000

» 2^o Sur l'emprunt de 50 millions, 5,510,777 31

» 3^o Sur l'émission de 12 millions de bons du trésor, 571,029 88

Total, fr. 4,431,807 19

» Pour parvenir à une appréciation complète des dépenses auxquelles ont donné lieu les travaux effectués, il est nécessaire de connaître d'une manière aussi approximative que possible, d'une part, les intérêts payés pour les bons du trésor émis, les intérêts et les frais d'amortissement résultant des emprunts, et le montant des dépenses faites sur les allocations du budget ordinaire des travaux publics; et d'autre part, les produits recouvrés depuis la mise en exploitation des sections terminées du chemin de fer.

» Du 1^{er} juin 1834 au 30 juin 1836, intérêts et frais payés pour les 10 millions de bons émis en

vertu de la loi du 1 ^{er} mai 1834, ci,	fr. 457,942 89
» Du 1 ^{er} juill. 1836 au 10 mars 1840, intérêts et frais d'amortissement sur l'emprunt de 50 millions, ci,	4,977,200
» Du 1 ^{er} déc. 1837 au 30 juillet 1838, intérêts payés pour une émission de bons du trésor jusqu'à concurrence de 9,066,448 57, ci,	191,588 57
» Du premier août 1838 au 10 mars 1840, intérêts et frais d'amortissement sur l'emprunt de 50,850,500, ci,	2,955,400
» Du 1 ^{er} janv. 1840 au 10 mars 1840, intérêts payés pour une émission de 5,400,000 de bons du trésor, ci,	45,470

Total, fr. 8,525,401 40

» Ajoutant à cette somme les dépenses faites sur les allocations portées au budget ordinaire du département des travaux publics, savoir :

Pour 1837,	fr. 1,189,988 72
1838,	2,772,766 62
1839,	5,072,262 13
1840, au 10 mars	794,659 61
	7,759,677 08

» On trouve que les dépenses faites pour les travaux et l'exploitation du chemin de fer jusqu'au 10 mars 1840, s'élèvent à fr. 16,285,078 54

» Les recouvrements opérés sur les produits du chemin de fer montent, savoir :

En 1835 à fr.	268,997 50
» 1836 »	825,132 85
» 1837 »	1,416,982 94
» 1838 »	3,097,833 40
» 1839 »	4,249,825 46
» 1840 au 10 mars	720,867 46

Total, . . . 10,579,659 19

» Les dépenses excèdent donc les recettes d'une somme de . . . 5,685,439 35

» Bien que cette somme n'ait pas été directement employée à la construction des chemins de fer, elle n'en est pas moins une dépense réelle faite par suite de la création de ces voies de communication ; elle constitue une véritable aggravation de charges pour le trésor public, et l'on doit la considérer comme étant comprise dans les 50 millions de notre dette flottante, qui serait accessoirement réduite de la même somme, si une partie des intérêts des capitaux engagés n'avait été perdue pour le trésor.

» L'insuffisance que je viens de signaler dans le revenu des chemins de fer ne doit pas nous faire craindre les mêmes résultats pour l'avenir. Si jusqu'ici les produits obtenus ont été, en apparence,

peu satisfaisants, il faut en attribuer la cause à des circonstances purement temporaires. — Ainsi des capitaux considérables sont engagés à la fois, pendant un laps de temps plus ou moins long, à la construction de plusieurs sections qui ne deviennent productives que lorsqu'elles sont entièrement achevées. — Le service du transport des marchandises, dont il est permis d'attendre de grands produits, n'a encore reçu qu'un commencement d'exécution. — Enfin nos chemins de fer n'acquerront toute leur valeur productive que lorsque l'ensemble de leur système sera complété, et lorsqu'ils rencontreront à la frontière ceux qui se préparent dans les pays étrangers ; jusqu'à présent, aucune ligne n'a abouti, par ses deux extrémités à sa véritable destination. — Lorsque les chemins de fer auront réuni tous leurs éléments de succès et se trouveront dans leur état normal, il n'est pas douteux qu'ils ne produisent un revenu beaucoup plus considérable.

» Toutefois, quelque intéressant que soit ce point de vue pour les finances de l'État, ce serait envisager la création des chemins de fer d'une manière bien étroite et bien incomplète, que de considérer ces voies de communication seulement sous le rapport de leur produit direct et immédiat. — Déjà ses résultats politiques, dont on ne peut méconnaître la haute importance, ont été signalés. Je me bornerai à dire quelques mots sur les avantages matériels qui en découleront pour le pays. — Le véritable, le seul produit du chemin de fer n'est pas celui qui est aperçu sous la forme de péage ; il faut placer en première ligne, l'économie de temps qui est une véritable augmentation de richesse nationale, dans un pays où régnerait l'activité et l'amour du travail. — Le nombre de voyageurs sur le chemin de fer pendant les 10 premiers mois de 1839 a été de 1,694,019 ; l'évaluation du travail productif de ces voyageurs, pendant le temps économisé par la rapidité du transport, donnerait, sans aucun doute, un chiffre très-élevé, s'il pouvait être soumis à une appréciation exacte.

» Il importe aussi de se reporter au but primitif de l'établissement des chemins de fer en Belgique, à cette belle conception de relier l'Escaut et les ports d'Anvers et d'Ostende au Rhin, pour nous assurer la possession du commerce de transit vers l'Allemagne. Et lorsque nous parlons de transit nous n'avons pas en vue le simple passage instantané de marchandises étrangères par notre pays ; celui dont nous entendons parler, et qui, nous l'espérons, est appelé à prendre un grand développement, c'est le transit par entrepôt, le transit qui doit créer dans nos ports un vaste mouvement commercial, et nous mettre en relation avec les lieux de provenance des marchandises et denrées qui constituent le commerce maritime. — Il y a encore à tenir compte de la différence existante, pour la plupart des voyageurs, entre le prix des places fixé pour le chemin de fer et celui qui est exigé par les entrepreneurs de diligences, sur les routes ordinaires. — Il faudrait aussi apprécier les avantages que retirent le commerce et l'industrie de l'accélération mise dans les moyens de

concurrence d'un capital effectif de quatre-vingt-deux millions de francs (82,000,000 fr.) (1).

Il sera consacré à l'amortissement de cet emprunt une dotation d'au moins 1 pour cent par

correspondance, et l'avantage non moins important d'une facilité plus grande pour le transport des marchandises, facilité dont la conséquence doit être une diminution de frais également profitable au commerce et aux consommateurs. — Enfin, l'on ne peut se refuser à reconnaître l'intérêt que présentent nos chemins de fer, sous le rapport de l'accroissement du nombre des voyageurs qui viennent visiter la Belgique, et dont la présence profite à la fois à l'industrie, au commerce et au trésor public, que leur consommation contribue à alimenter.

» Revenant aux dépenses faites jusqu'à ce jour, pour la construction des chemins de fer, je rappelle qu'elles s'élèvent à fr. 64 millions 396,809 79. Elles atteindront le chiffre de 68,791,420 13 lorsque les 12 millions de bons du trésor, émis en vertu de la loi du 28 décembre 1839, seront entièrement épuisés. — Le département des travaux publics a, par dépêche du 16 avril 1840, informé le département des finances, que les dépenses qui restaient à faire pour le parachèvement des lignes de chemin de fer décrétées, pourraient s'élever, indépendamment des 12 millions de bons du trésor, environ à une somme de fr. 54,000,000

» Les dépenses déjà faites sur les crédits de 6 et 2 millions, ouverts par les lois du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel*, n^o 215) et du 1^{er} juin 1838 (*Bulletin officiel*, n^o 204), pour construction de routes pavées et ferrées, s'élevant à 4,431,807 19, celles qui restent à faire sont de

fr. 3,568,192 81
57,568,192 81

» L'émission de 12 millions de bons du trésor, autorisée par la loi du 28 décembre 1839, n'étant qu'une mesure provisoire, en attendant la création des ressources définitives, il faut ajouter cette somme à celles qui précèdent, ci fr. 12,000,000

» Mais pour compléter le montant de la dépense qui se rattache aux voies de communication, il importe d'ajouter à cette somme le montant du prix des 4,000 actions du chemin de fer rhénan, dont l'acquisition a été autorisée par la loi du 1^{er} mai 1840 sans que les voies et moyens nécessaires à cette fin aient été créés, ci

3,349,600

» C'est donc une somme de fr. 72,917,792 81 qu'il faut réaliser pour achever les différentes lignes de chemins de fer, éteindre 12 millions de bons du trésor et couvrir les dépenses qui résulteront de la construction de routes ordinaires et de l'acquisition des actions dont il vient d'être

parlé. » — Exposé des motifs, *Moniteur* du 14 mai 1840.

(1) La section centrale avait proposé que l'emprunt eût lieu avec *publicité et concurrence*; cette proposition, longuement discutée dans les séances des 3 et 9 juin 1840, fut rejetée par 45 voix contre 35. — *Moniteur* du 10 juin. Voici ce que la section disait dans son rapport : « La question de concurrence et de publicité a été longuement débattue; la section centrale a cru devoir entendre sur ce point M. le ministre des finances, qui s'est exprimé à peu près en ces termes : « La publicité, je la désire et mon intention est de suivre cette voie, si, après mes propres informations et les communications qui me seront faites, je la trouve sûre et avantageuse. L'imposer au gouvernement, c'est lui enlever une de ses chances de succès, et le mettre, peut-être, dans la nécessité d'emprunter à un taux plus onéreux que celui qu'il obtiendrait dans certaines éventualités, en contractant directement avec une maison ou une société quelconque. La concurrence, c'est l'emprunt par soumission, et, qu'arriverait-il si aucune offre sérieuse n'était faite? Cette question est capitale. » Les observations qui précèdent n'ont pas ébranlé la conviction des partisans de la concurrence et de la publicité, et la question, mise aux voix, a été résolue affirmativement par cinq voix contre une; le 7^e membre s'est abstenu. Cette résolution se justifie par les considérations suivantes : — Notre gouvernement tient toute sa force de la publicité; c'est, en outre, le principe adopté pour les travaux d'utilité publique les plus importants. Il n'est point d'exemple d'un manque de concurrents ou de soumissionnaires, lors des adjudications nombreuses et importantes qui ont eu lieu depuis 1830. Ce que nous faisons pour des affaires de moindre importance, pourquoi trouverait-on étrange de nous voir le faire pour un emprunt aussi considérable que celui auquel nous voulons recourir? L'état de nos finances est publié chaque année, ceux qui ont voulu connaître sa véritable situation ont pu s'en assurer. Nous sommes arrivés à l'état de paix, reconnus par toutes les puissances, voire même la Hollande. Notre dette, de l'aveu de tout le monde, est proportionnellement inférieure à celle de la France, de l'Angleterre et même de la Hollande; pourquoi aurions-nous à craindre un défaut d'offres sérieuses? La Belgique ne présente-t-elle pas toutes garanties à ses créanciers? Gouvernée légalement, elle doit trouver dans l'ordre et la régularité de notre système financier le moyen de commander la confiance; pour y parvenir toute la vérité est sans doute nécessaire, mais il ne faut rien exagérer. Ainsi il n'est pas exact de dire que l'emprunt, que nous vous proposons de consentir, amènera une aggravation de charges sans compensations pour nos ressources futures; si pareil résultat était à craindre, nous n'y donnerions pas notre assentiment. C'est parce que nous espérons voir une augmentation considérable des produits actuels

an du capital nominal, indépendamment des intérêts des obligations amorties.

L'amortissement se fera par le gouvernement (1).

Les obligations à créer seront, préalablement

à leur émission, soumises au visa de la cour des comptes.

Art. 2. Les fonds empruntés seront affectés comme suit :

1^o A la continuation (2) des lignes décrétées du

des chemins de fer surtout, que nous acceptons l'emprunt ; et c'est parce que nous augmentons le gage de nos créanciers que nous comptons sur le secours de nos prêteurs.

» D'ailleurs le gouvernement aura le droit d'opérer la négociation en une ou plusieurs fois, et si, dans ce moment, il trouvait l'occasion peu favorable, il ne manquerait sans doute pas de procéder à l'emprunt par division, c'est même ce qu'il fait entendre dans la réponse donnée à une demande adressée par l'une des sections. »

(1) « Quant à l'amortissement, il a paru à votre section centrale que le mode d'amortissement établi pour les emprunts précédemment contractés (à l'exception toutefois, de celui de 50 millions), était très-onéreux. D'un autre côté, il est difficile de se rendre compte d'une clause par laquelle un emprunteur, qui se libère par voie de rachat, doit nécessairement s'adresser, à cette fin, à son prêteur ; c'est cependant ainsi que s'opère aujourd'hui l'amortissement de la plus forte partie de nos emprunts. — L'État seul, selon nous, doit opérer l'amortissement en prenant par lui-même les précautions convenables. — Nous proposons donc qu'il soit dit dans la loi, que l'amortissement sera fait par le gouvernement. » — Rapport de M. Demonceau, *ibid.*

(2) « L'article 2 dit que les fonds empruntés seront affectés à la continuation des lignes décrétées du chemin de fer.... Nous pensons qu'il faut dire à l'achèvement des lignes décrétées du chemin de fer.... En effet, messieurs, le ministre des travaux publics a demandé toutes les sommes nécessaires pour terminer complètement toutes les lignes décrétées du chemin de fer ; ses devis, ses tableaux, ses déclarations, dans le sein de la commission, en font foi : la pensée qui nous domine tous est d'en finir avec les chemins de fer, c'est-à-dire, de voter tous les fonds nécessaires pour parfaire toutes les lignes décrétées et de ne plus laisser ouverture à aucune demande ultérieure d'augmentation de crédit, de renouvellement d'emprunt. C'est donc, pour exprimer notre pensée à tous, que nous proposons d'écrire, dans la loi, que les sacrifices que nous allons imposer au pays, sont destinés à l'achèvement du chemin de fer. » — Rapport de M. Vilain XIII. — *Moniteur* du 25 juin.

M. le ministre des finances a répondu en ces termes dans la séance du 25 juin :

« Je pense, messieurs, que, quand on s'occupe d'une loi, surtout d'une loi dont l'entière exécution doit avoir lieu dans un court espace de temps, on ne doit pas séparer le texte des discussions auxquelles il a donné lieu, des explications qui ont précédé le vote des déclarations des organes du gouvernement. — On ne peut pas oublier que, dans toute la discussion de l'autre chambre, il a toujours été parlé du chiffre porté au projet de

loi comme devant suffire pour l'achèvement des lignes décrétées du chemin de fer. Des débats assez prolongés ont eu lieu pour la fixation de ce chiffre, et toujours il a été entendu qu'il s'agissait de fixer un chiffre qui pût suffire au parachèvement des travaux, il été augmenté même dans cette intention. — Après une discussion aussi solennelle, après la remise de divers documents très-précis, après des déclarations aussi formelles que celles qui ont été faites, comment supposer que le gouvernement pourrait jamais venir contester que cette pensée ait présidé à la fixation du chiffre de 57 millions 666 mille francs, et prétendre qu'il n'ait pas été entendu nettement qu'avec cette somme on devait pourvoir à l'achèvement des travaux décrétés ? Il est impossible de concevoir la moindre inquiétude à cet égard. — D'un autre côté, si l'on s'arrête à l'acceptation grammaticale du mot *achèvement*, que l'on veut substituer au mot *continuation*, on reconnaîtra que cette expression est défectueuse quand elle s'applique à l'exécution de près de la moitié des travaux du chemin de fer.

» Quant au fond, il est tout à fait indifférent que l'une ou l'autre expression soit adoptée dans le texte de la loi. Si malgré les prévisions les mieux étudiées, si contre toute attente le crédit alloué était insuffisant, le mot *achèvement* substitué à celui de *continuation* ne changerait rien à cet état de choses : dans l'un et l'autre cas, le gouvernement sera répréhensible, si par suite de constructions inutiles ou de luxe, la somme allouée devient insuffisante ou même ne présente pas un excédant. — Dans l'un et l'autre cas, le gouvernement aura fait son devoir si les travaux sont exécutés avec une sévère économie, alors même que des circonstances imprévues et tout à fait inattendues le mettraient dans la nécessité de réclamer un supplément de subside de un ou deux millions. — Ainsi, messieurs, cet amendement, bien que dicté par des considérations de prévoyance, ne remplirait pas le but que se sont proposés ses honorables auteurs ; il serait sans aucune utilité pratique. » — *Moniteur* du 26 juin 1840.

« Si en écrivant le mot *achèvement* dans la loi, disait M. le marquis de Rodes, nous avions la garantie de cet achèvement, j'adhérerais de suite à ce changement, léger en apparence et immense par son résultat. Mais, messieurs, cela n'est pas possible. Non, il est impossible à aucune intelligence humaine de décider, que les chemins de fer seront achevés totalement au moyen de l'emprunt. — On peut l'espérer, mais sans garantie aucune. Peut-être coûteront-ils moins, et ce sera une agréable surprise, peut-être coûteront-ils plus, et alors il faudra voter encore des subsides pour les achever. Je vous le demande, à quoi serviraient la déclaration des ministres, de ne plus rien demander, et, d'autre part, les engagements

chemin de fer, jusqu'à concurrence de cinquante-sept millions six cent soixante-six mille francs (57,866,000 fr.);

2^o Douze millions de francs (12,000,000 fr.) à l'extinction des douze millions de bons du trésor, créés par la loi du 28 décembre 1839 (*Bulletin officiel*, n^o 885);

3^o Trois millions trois cent quarante-neuf mille six cents francs (3,349,600 fr.) à solder le prix de 4,000 actions du chemin de fer rhénan, dont l'acquisition a été autorisée par la loi du 1^{er} mai 1840 (*Bulletin officiel*, n^o 113) (1);

4^o Trois millions neuf cent quarante-cinq mille huit cent soixante-six francs trente et un centimes (3,945,866 fr. 51 c.), dus au 31 décembre 1839, pour parfaire les dépenses autorisées pour construction de routes pavées et ferrées, par les lois du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel*, n^o 215), et du 1^{er} juin 1838 (*Bulletin officiel*, n^o 204);

5^o Cinq millions trente-huit mille cinq cent

trente-trois francs soixante-neuf centimes (5,038,533 fr. 69 c.), à éteindre jusqu'à due concurrence, les bons du trésor émis par suite des autorisations résultant des lois du 25 mai 1837 (*Bulletin officiel*, n^o 129), du 1^{er} janvier 1839 (*Bulletin officiel*, n^o 1) et du 29 décembre 1839 (*Bulletin officiel*, n^o 888).

Art. 3. Les biens et revenus du royaume seront affectés en garantie de l'emprunt autorisé par la présente loi.

Mandons et ordonnons, etc.

265. — 27 JUIN 1840. — *Loi abolissant les poursuites pour délits politiques antérieurs au 19 avril 1839.* (Bull. offic., n. xxxvi.) (3).

Léopold, etc. Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété, et nous ordonnons ce qui suit (3) :

Article unique. Sont, en tant que de besoin (4),

de la législature, de ne plus rien accorder au delà ? J'ai dit que personne au monde ne peut savoir, si nous votons les fonds nécessaires pour l'achèvement entier et complet du chemin de fer; c'est la pensée, le désir le plus formel du gouvernement, c'est le nôtre aussi. » — *Moniteur* du 26 juin 1840.

(1) « La section centrale a pensé que les motifs invoqués pour être autorisé à couvrir, par l'emprunt, les dépenses occasionnées pour la construction des chemins de fer et des routes, peuvent s'appliquer à l'opération autorisée par la loi du 1^{er} mai, qui approuve l'achat des 4,000 actions du chemin de fer rhénan. C'est, en effet, pour servir de complément à l'idée première de l'érection des chemins de fer que cet achat a eu lieu; c'est encore là une somme employée d'une manière reproductive; c'est l'acquisition d'une valeur plus ou moins profitable sous le rapport financier, et reconnue surtout avantageuse pour nos relations de voisinage; il convient donc de comprendre dans l'emprunt la somme nécessaire pour l'exécution pleine et entière du contrat, soit fr. 3,349,600. » — Rapp. de M. Demonceau. — *Monit.* du 31 mai.

(2) Présentation à la chambre des représentants le 22 avril 1840. — *Moniteur* des 23 et 24. — Rapport par M. d'Huart le 1^{er} mai. — *Moniteur* des 2 et 5. — Discussion et adoption le 4 mai, par 60 membres contre 5; quatre membres se sont abstenus. — *Moniteur* du 5.

Sénat, rapport par M. Dehaussy, le 17 juin 1840. — *Moniteur* des 18 et 20 juin. — Discussion les 20 et 22 juin. — *Monit.* des 21 et 23. — Adopt. le 22 juin à l'unanimité des 27 membres présents.

(3) « La discussion à laquelle a donné lieu l'arrêté du 15 juillet 1839, qui assigne au sieur Vandermissen l'une des positions de l'état d'officier, a soulevé la question de savoir si l'article 20 du traité du 19 avril 1839 était, sauf en ce qui concerne les forts de Lillo et de Licfenshoek, appli-

cable aux habitants du royaume tel qu'il est délimité par ce traité, et vous avez, sinon positivement décidé qu'il ne leur était pas applicable, au moins entouré ce point d'assez de doutes pour que le gouvernement ne puisse plus reconnaître le bénéfice de l'amnistie au profit d'aucun Belge, sans lui rendre un état contestable, et c'est pour lui un devoir de s'en abstenir. Cependant, après un traité qui, en consolidant l'indépendance nationale, a rétabli la paix et l'amitié entre les deux États formant l'ancien royaume des Pays-Bas, et stipulé pour les Belges séparés de nous une entière réconciliation avec leur nouveau gouvernement, il serait peu conforme aux sentiments qui ont dicté ces stipulations, de conserver encore le souvenir du passé à l'égard de ceux qui ont pu oublier ce qu'ils devaient à leur patrie. — Tels sont les motifs qui, partagés par le ministère, ont déterminé le roi à me charger de vous présenter le projet de loi dont je vais avoir l'honneur de vous donner lecture. — Nous croyons, messieurs, n'avoir besoin de vous donner aucune explication sur cette disposition; les termes dans lesquels elle est conçue nous paraissent assez clairs pour nous dispenser de tout développement; nous nous bornons à ajouter que si elle ne parle que des poursuites pour délits politiques, et non des condamnations, c'est parce que l'abolition des peines appartient au droit de grâce. » — Exposé des motifs. — *Monit.* du 24 avril 1840.

(4) « Après une discussion dans laquelle ont été reproduites et développées de part et d'autre les raisons présentées dans les sections, les membres de la section centrale sont restés unanimement d'avis qu'il était désirable, dans l'intérêt du pays, qu'aucune poursuite pour délits politiques commis avant le 19 avril 1839, ne fût exercée; mais il y a eu divergence sur les garanties les plus propres à assurer cet entier oubli du passé; de même que, dans les sections particulières, l'opinion que l'ar-