

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 DÉCEMBRE 1873.

BUDGET DE LA DETTE PUBLIQUE POUR L'EXERCICE 1874 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget de la Dette publique pour l'exercice 1874, tel qu'il a été modifié par les amendements que le Gouvernement a déposés le 27 novembre dernier, présente un total de fr. 58,100,933 79
Le Budget de l'exercice 1873 ne s'est élevé qu'à 47,768,600 79
La différence en plus, pour l'exercice 1874, est donc de. fr. 10,332,333 »

Voici, en détail, les augmentations et les diminutions que présentent les divers articles du Budget :

AUGMENTATIONS.

Service de la Dette. – Intérêts de l'emprunt 3 p. e., émis à concurrence d'un capital nominal de 250 millions (183,830,000 francs effectifs). fr. 6,900,000
Annuité pour le service des intérêts et de l'amortissement des actions privilégiées et des obligations du Grand-Luxembourg. 4,077,503
Frais à résulter du paiement d'intérêts et d'annuités. 23,500
A REPORTER. . . fr. 11,001,005

(1) Budget, n° 130, II (session de 1872-1873) Amendements du Gouvernement, n° 17.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE MACAR, DE SNET, VAN ISLEGHEM, DEMEUR, VANDER DONCKT et MACHERMAN.

REPORT. . . fr. 11,001,005

Minimum d'intérêt garanti :

Sur le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.	fr. 20,000	
Sur le chemin de fer de Virton . . .	205,000	
— — — — — Maeseyck . . .	150,000	
		375,000
Annuité pour le prix du matériel d'exploitation du chemin de fer de Manage à Wavre.		36,000
		11,412,005 »
<i>Pensions militaires (marine)</i>	fr. 5,000	
— du Ministère des Travaux publics. . .	70,000	
— ecclésiastiques.	30,000	
— de la Caissé des veuves et orphelins du Département des Finances.	100,000	
		205,000 »
<i>Fonds de dépôt.</i>		200,000 »
		<u>11,817,005 »</u>

TOTAL des augmentations. . . fr. 11,817,005 »

DIMINUTIONS.

Arrérages de la rente créée au profit du Gouvernement des Pays-Bas, en exécution du § 1^{er} de l'article 63 du traité du 5 novembre 1842. fr. 793,650

Minimum d'intérêt garanti :

Sur le chemin de fer de l'Entre- Sambre-et-Meuse.	fr. 5,000	
Sur le chemin de fer de Lierre à Turnhout	30,000	
Sur le chemin de fer de Tongres à Bilsen.	53,000	
Sur le chemin de fer de l'Ourthe. . .	450,000	
— — — — — de Bastogne. . .	70,000	
		608,000
Pensions civiles et autres accordées avant 1830	fr. 1,000	
Pensions civiques	2,000	
— militaires	50,000	
— du Ministère de la Justice . . .	30,000	
		83,000
		<u>1,484,650 »</u>
		<u>10,332,355 »</u>

TOTAL des diminutions. . . fr. 1,484,650 »

Différence en plus, égale à celle énoncée ci-dessus. fr. 10,332,355 »

Ces changements sont proposés en conséquence des lois en vigueur et principalement de la loi du 15 mars 1873, qui a approuvé le rachat des droits

de la Grande Compagnie du Luxembourg, ainsi que de la loi du 29 avril suivant qui a autorisé le Gouvernement à réaliser un emprunt d'un capital effectif de 240 millions de francs, dont 183,830,000 francs effectifs ont été émis.

Les augmentations de charge qui en résultent ne sont pour la plupart qu'apparentes, puisque les capitaux qu'elles ont procurés à l'État ont été spécialement affectés, par les lois précitées, à des travaux d'utilité publique et à des acquisitions qui ont augmenté le domaine productif de l'État.

Il n'y a guère d'exception que pour l'augmentation de 100,000 francs proposée au crédit de 500,000 francs qui est destiné au service des pensions des veuves et orphelins de l'ancienne Caisse de retraite, et dont les sommes disponibles doivent être appliquées au service des pensions des veuves et orphelins du Département des Finances.

Il ne sera pas inutile de rappeler les faits qui ont déterminé le Gouvernement à proposer cette augmentation.

Les statuts de la Caisse des veuves et orphelins du Département des Finances, en date du 29 décembre 1844, ont imposé à cette institution l'obligation de compter, pour le règlement de la pension des veuves et orphelins, non-seulement les services rendus depuis son établissement, mais en outre les services antérieurs, rendus sous l'empire du règlement du 29 mai 1822, organique de l'ancienne Caisse de retraite.

Cette disposition a eu pour résultat de grever la Caisse d'une charge qui, de l'avis unanime, ne lui incombait pas et qui aurait dû être au moins partiellement attribuée à l'État, par la loi du 21 juillet 1844, sur les pensions civiles et ecclésiastiques, dont l'article 58 a transféré à l'État les autres charges de l'ancienne Caisse de retraite. L'application de cette disposition a obéré la Caisse au point que déjà, en 1863, son Conseil d'administration, dans un rapport à M. le Ministre des Finances, déclarait qu'il n'y avait qu'un moyen de parer au déficit et à la banqueroute dont la Caisse était menacée, c'était de réclamer l'intervention de l'État

« Ce n'est pas, disait-il, un subside destiné à alléger une charge qui est la nôtre, que nous avons à demander, contrairement à la disposition de l'article 50 de la loi du 21 juillet 1844, portant que les Caisses des veuves et orphelins *ne pourront être subsidiées par le Trésor public*; c'est le moyen de subvenir à une charge qui est celle de l'État, à une charge du passé, sous le poids de laquelle, disons-le encore une fois en empruntant les paroles du rapporteur de la section centrale, *il n'est ni juste ni possible de laisser les fonctionnaires actuellement en exercice*, à une charge enfin faisant partie du passif de l'ancienne Caisse de retraite que l'État *devrait reprendre dans son intégrité*, en se subrogeant à cette Caisse, comme la section centrale l'a admis en principe, et comme le Sénat l'a reconnu...

« En ce qui concerne le mode et le montant de cette compensation, nous pensons, ajoutait le Conseil d'administration, que l'on ne peut trouver une combinaison plus favorable que celle qui consiste à attribuer à la Caisse des veuves et orphelins du Département des Finances la somme qui sera disponible sur l'allocation destinée au paiement des pensions des veuves et orphe-

lins de l'ancienne Caisse de retraite, comprise sous le *littera D*, dans l'article 24, chapitre II, du Budget de la Dette publique. »

Chargé par le Gouvernement de faire les calculs destinés à établir le capital que la Caisse actuelle aurait dû recevoir de l'ancienne pour suffire à la charge de tenir compte aux veuves des années pendant lesquelles leurs maris ont contribué à l'ancienne Caisse, un savant fonctionnaire, M. Maus, évalua ce capital à 4,678,617 francs, valeur au 1^{er} janvier 1845. Dans son rapport du 24 mars 1864, il estimait à 435,956 francs l'insuffisance annuelle probable du revenu de la Caisse, pour l'accomplissement de ses engagements, et il concluait de la manière suivante :

« Je ne pense pas qu'il soit possible d'obtenir du Gouvernement la somme qui représente aujourd'hui le capital que la Caisse actuelle aurait dû recevoir le 1^{er} janvier 1845, parce que le Gouvernement n'était qu'associé à l'ancienne Caisse; mais j'admets qu'en équité il devrait combler le déficit que l'absence de ce capital, depuis 1845, a produit dans la Caisse, c'est-à-dire le tiers environ de la somme correspondante au capital dont il s'agit. »

Un autre savant, M. Liagre, auquel les calculs établis par M. Maus furent communiqués, se rallia complètement à ses conclusions.

C'est en se basant sur ces considérations et sur ces calculs que, dans le Budget de la Dette publique pour l'exercice 1865, l'on éleva de 370,000 à 500,000 francs le crédit *extraordinaire* destiné à payer les pensions des veuves et orphelins de l'ancienne Caisse de retraite, et que l'on ajouta à cette allocation la mention suivante : « Les sommes disponibles sur ce crédit seront appliquées au service des pensions de la Caisse des veuves et orphelins du Département des Finances. »

Les sommes ainsi mises à la disposition de la Caisse s'élevèrent, dès l'année 1865, à fr. 189,172 66 c^s, et — le crédit ayant été maintenu chaque année au chiffre de 500,000 francs, avec la même affectation du solde disponible, — la Caisse a disposé annuellement d'un solde toujours croissant, qui a atteint, en 1872, près de 500,000 francs (1).

Cette allocation ne lui a pas permis cependant de subvenir à ses charges. Le Gouvernement a pris sur lui de venir à son secours. Le *Cahier d'observations* que la Cour des Comptes a soumis récemment à la Législature le constate dans les termes suivants : « Les avances faites par le Trésor, avances qui vont sans cesse en augmentant, étant contraires à l'article 24 de la loi de comptabilité, la Cour a demandé à M. le Ministre des Finances, où en était l'examen de la situation de ladite Caisse. Le chef de ce Département nous a fait savoir que cet examen se poursuivait et que l'on s'efforcerait d'arriver à une solution dans le plus bref délai. »

Ce n'est pas cette solution que M. le Ministre des Finances demande en ce moment à la Législature. Une note jointe au projet de Budget constate que les avances faites par le Trésor à la Caisse s'élevaient, au 1^{er} octobre 1873,

(1) Au 1^{er} janvier 1872, les pensions des veuves et orphelins de l'ancienne Caisse de retraite étaient réduites à 222,517 francs.

à la somme de fr. 277,226 19 c., et que le Gouvernement se réserve de présenter ultérieurement une demande de crédit pour apurer ce déficit. En ce moment, il propose de porter de 300,000 à 600,000 francs le crédit extraordinaire destiné au service des pensions des veuves et orphelins de l'ancienne Caisse de retraite.

L'excédant disponible sur ce crédit, qui serait appliqué au service des pensions de la Caisse des veuves et orphelins du Département des Finances, s'élèverait donc, à partir de 1874, à un peu plus de 400,000 francs. La note jointe au projet de Budget modifié annonce la prochaine distribution aux membres de la Législature d'un nouveau rapport de M. Maus, qui a été remis au Département des Finances le 21 octobre 1871 (1). Elle constate que, d'après ce rapport, la part qui incombe à l'État dans les dépenses de la Caisse, du chef des services antérieurs à sa création, s'élèverait annuellement à 693,009 francs; mais, d'accord avec le Conseil d'administration de la Caisse, le Gouvernement estime qu'il suffirait, pour le moment du moins, d'un accroissement de crédit de 100,000 francs pour faire face aux nécessités de l'avenir.

La section centrale, saisie directement de la question, fait remarquer que si les Chambres admettent les principes énoncés par le Gouvernement, dans la note justificative de cet accroissement de crédit, elles seront logiquement amenées à modifier le Budget, en transférant aux *charges ordinaires et permanentes* la portion du crédit de 600,000 francs qui doit être appliquée au service de la Caisse des pensions des veuves et orphelins du Département des Finances, et qui figure, dans le projet, parmi les *charges extraordinaires et temporaires*. En effet la note justificative admet que cette portion du crédit sollicité est une dette de l'État, et même que cette dette devrait être équitablement reconnue jusqu'à concurrence d'une somme annuelle de 693,009 francs.

La section centrale n'entend pas se prononcer sur ce changement. Elle admet l'augmentation du crédit proposée pour l'exercice 1874; mais elle ne se croit pas suffisamment éclairée sur la grave question de principe qui est en jeu pour aller au delà. Un membre de la section centrale s'est abstenu sur la demande d'augmentation de crédit, à raison de la tardiveté de la communication du rapport de M. Maus.

En dehors de cette question, l'attention de la section centrale n'a guère été appelée cette année, comme les deux années précédentes, que sur le crédit sollicité pour le paiement du minimum d'intérêt garanti à diverses Compagnies de chemins de fer et à la Société du canal de Bossuyt à Courtrai

La somme réclamée de ce chef s'élevait, au Budget de l'exercice 1872, à 1,953,000 francs et au Budget de l'exercice 1873 à 1,603,000 francs. Elle est réduite, pour l'exercice 1874, à 1,370,000 francs; mais cette réduction ne constitue pas, à proprement parler, une diminution de charge pour le Trésor

(1) Ce travail a été distribué aux membres de la Chambre des Représentants le 4 décembre 1873, postérieurement à la rédaction de cette partie du rapport.

public. Elle est plus apparente que réelle. D'une part, en effet, une somme de 353,000 francs est demandée pour faire face éventuellement aux garanties d'intérêt sur les chemins de fer de Virton et de Maeseyck, le premier ouvert partiellement à l'exploitation en 1873 et le second à ouvrir en 1874. D'autre part, il y a, comparativement au Budget de l'exercice 1872, une diminution de 870,000 francs qui résulte de la reprise par l'État du chemin de fer de Spa au Grand-Duché, du chemin de fer de l'Ourthe et de l'embranchement de Bastogne, qui jouissaient des garanties de minimum d'intérêt s'élevant ensemble à 870,000 francs. Cette charge a disparu du Budget de la Dette publique, mais elle se retrouve, sous une autre forme, au Budget des Travaux publics, puisque l'Administration des chemins de fer de l'État exploite ces chemins, sans pouvoir, comme les Compagnies auxquelles elle est substituée, recourir à la garantie de l'État.

Le Trésor public n'est pas moins intéressé dans les entreprises auxquelles l'État garantit un minimum d'intérêt que dans les entreprises dirigées par l'État lui-même. Aussi la section centrale a cru devoir s'éclairer, autant que possible, sur la situation actuelle des diverses entreprises qui recourent à cette garantie. Dans ce but, elle a adressé au Gouvernement, à deux reprises, des questions qui sont reproduites en annexe, avec les réponses qu'elle a reçues.

Son attention a été particulièrement appelée sur les crédits sollicités pour trois Compagnies de chemins de fer, celle des chemins de fer de la Flandre occidentale, celle du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes et celle du chemin de fer de Turnhout.

Les observations que la section centrale croit devoir soumettre à la Chambre étant de nature différente pour chacune de ces trois Compagnies, elles feront l'objet de trois paragraphes distincts.

Société des chemins de fer de la Flandre occidentale.

La Chambre sait que l'État a donné à cette Compagnie, en exécution de la loi du 20 décembre 1851, la garantie d'un minimum de produit net annuel de 400,000 francs, sur les sections de Courtrai à Poperinghe et d'Ingelmunster à Deynze par Thielt.

Le crédit demandé, pour parfaire éventuellement ce minimum pendant l'exercice 1874, est de 180,000 francs.

La somme payée à ce titre par l'État, pour l'exercice 1871, ne s'étant élevée qu'à fr. 30,911 51 c^s, la section centrale a décidé, dans sa séance du 1^{er} mai dernier, que des éclaircissements seraient demandés au Gouvernement en vue de justifier l'allocation de 180,000 francs pour l'exercice 1874 (voir l'annexe n° 2).

Dans sa réponse, le Gouvernement a rappelé que l'année 1871 a été exceptionnellement favorable aux recettes des chemins de fer de la Flandre occidentale, par suite de la guerre qui a détourné momentanément les transports dans la direction de ces chemins et fait solder les décomptes du matériel en

faveur de la Compagnie qui les exploite, tandis que précédemment ce solde lui avait toujours été défavorable.

Depuis que cette réponse est parvenue à la section centrale, le *Moniteur*, dans son numéro du 25 novembre, a publié le compte des recettes et des dépenses qui ont servi à établir la somme payée par le Trésor public, du chef de la garantie, pour l'exercice 1872, et il résulte de ce compte que, quelque favorable qu'ait été l'année 1871 aux recettes des lignes de la Flandre occidentale, comparativement aux années antérieures, l'année 1872 a été plus favorable encore, du moins en ce qui concerne les sections dotées de la garantie de l'État. Ce compte constate en effet qu'en 1872 les recettes effectuées, à raison des transports, sur les sections dotées de la garantie se sont élevées à fr. 944,471 40 c^s, soit à fr. 13,687 96 c^s par kilomètre, tandis qu'elles ne s'étaient élevées, en 1871, qu'à fr. 910,012 78 c^s, soit à fr. 13,188 58 c^s par kilomètre. Il y a donc, de ce chef, non une diminution, mais une augmentation de recettes, s'élevant à fr. 34,458 62 c^s, soit fr. 499 40 c^s par kilomètre. Le compte constate en outre que la somme reçue par la Compagnie, en 1872, du chef des décomptes du matériel et portée en diminution des dépenses, a été supérieure à la somme reçue, du même chef, en 1871.

Néanmoins, le Trésor public a payé, pour parfaire le minimum de produit net garanti pendant l'exercice 1872, une somme supérieure à celle qu'il avait payée pour l'exercice précédent. Il a payé fr. 51,763 50 c^s, soit fr. 20,851 79 c^s de plus que pour 1871.

Cette augmentation de charge pour l'État ne provient pas, ainsi qu'on vient de le voir, de ce que les recettes auraient diminué pendant l'exercice 1872. Elle provient d'une augmentation dans les dépenses de l'exploitation : les dépenses afférentes aux deux sections garanties ont été, en 1872, de fr. 596,234 90 c^s, soit de fr. 8,641 08 c^s par kilomètre, alors qu'elles n'avaient été que de fr. 540,924 29 c^s, soit de fr. 7,859 48 c^s par kilomètre, en 1871. L'augmentation des dépenses a donc été de fr. 55,310 61 c^s, soit de fr. 801 60 c^s par kilomètre.

Cette anomalie d'une augmentation des dépenses concordant avec une diminution des recettes a déterminé la section centrale à examiner quelles avaient été, pendant les années antérieures, les dépenses afférentes aux lignes de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale qui sont dotées de la garantie, et cet examen lui a permis de constater, dans la progression générale de ces dépenses, une anomalie analogue à celle que présente le compte de l'exercice 1872.

Lorsque l'on compare, au point de vue des dépenses, les huit premières années de l'exploitation *complète* de ces chemins avec les neuf années suivantes et qui sont les dernières, voici les moyennes que l'on obtient :

	Dépense annuelle moyenne	
	totale.	par kilomètre.
Années 1864-1872 (neuf années). fr.	512,968 13	7,434 32
— 1856-1863 (huit années). .	311,138 40	4,509 25
AUGMENTATION. . . fr.	201,829 73	2,925 07

L'augmentation de la dépense moyenne des neuf dernières années, comparées aux huit années précédentes, est donc de 63 p. %.

Si l'on compare la dépense faite en 1872 avec la dépense annuelle moyenne de la première période, la différence est encore beaucoup plus sensible :

	Dépense totale.	Dépense kilométrique.
Année 1872 fr.	596,234 90	8,641 08
Moyenne des années 1856-1863 . .	311,158 40	4,509 25
AUGMENTATION. . . fr.	285,096 50	4,131 83

Ici l'augmentation est de 91.8 p. %.

Il est vrai que, pendant ce laps de temps, les recettes ont augmenté. Dans quelle proportion? C'est ce que constatent les chiffres suivants :

	Recette annuelle moyenne	
	totale.	par kilomètre.
Années 1864-1872 (neuf années). fr.	770,839 42	11,171 58
— 1856-1863 (huit années), .	478,597 56	6,936 19
AUGMENTATION. . . fr.	292,242 06	4,235 39

L'augmentation des recettes d'une période sur l'autre est de 61 p. %.

Et si l'on compare les recettes de l'année 1872 avec les recettes de la première période, on trouve :

	Recette totale.	Recette kilométrique
Année 1872 fr.	944,471 40	13,687 96
Moyenne des années 1856-1863 . .	478,597 56	6,936 19
AUGMENTATION. . . fr.	465,874 04	6,750 77

Ici l'augmentation est de 97 p. %.

Il résulte de ces données que les dépenses d'exploitation, portées en compte, ont augmenté dans une proportion non moins considérable que les recettes.

La proportion de la dépense à la recette qui est, dans la première période, de 65 p. % s'élève, dans la seconde, à 66.6 p. %. Elle est encore de 63.4 p. % en 1872, bien que les recettes aient doublé.

Cette situation est assurément anormale. Chacun sait que, en général, la proportion entre les dépenses d'exploitation et les recettes d'un chemin de fer diminue à mesure que les recettes se développent. Pourquoi n'en est-il pas ainsi sur les chemins de fer de la Flandre occidentale dotées de la garantie de l'État? La section centrale s'est efforcée de résoudre cette question et la première cause d'augmentation des dépenses qu'elle doit constater résulte du mode de calculer ces dépenses.

En 1852, lorsque fut conclue la convention par laquelle l'État a garanti le minimum de produit net, la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale avait terminé la construction de la ligne de Bruges à Courtrai et elle était en outre concessionnaire des sections de Courtrai à Poperinghe et d'In-

gelmunster à Deynze par Thielt. C'est sur ces deux sections seules que la garantie a été accordée ; mais pour établir les dépenses de l'exploitation, on ne doit pas, suivant cette convention, tenir compte uniquement des dépenses propres à ces sections ; on doit relever en même temps les dépenses de la section de Bruges à Courtrai, comme si les trois sections n'en formaient qu'une seule ; puis, pour déterminer la dépense afférente aux deux sections dotées de la garantie et celle afférente à la section de Bruges à Courtrai, on doit leur attribuer respectivement, dans l'ensemble des dépenses, une part proportionnelle à leurs recettes brutes. La dépense afférente aux sections garanties étant ainsi déterminée, on la déduit de leur recette. La différence constitue le produit net, et si ce produit n'atteint pas 400,000 francs, le Trésor public doit parfaire cette somme.

Tel est le mode de calculer la garantie indiquée dans les articles 5, 8, 9 et 10 de la convention du 28 janvier 1852 (1). Il crée une véritable solidarité entre les trois sections de chemins de fer dont la Compagnie de la Flandre occidentale était concessionnaire en 1852, et cette solidarité était, ainsi que le constate l'Exposé des Motifs (2) de la loi du 20 décembre 1851, une des conditions essentielles de la convention.

Une modification a été introduite à la convention du 28 janvier 1852 par les arrêtés royaux, en date des 3 avril et 25 août 1864, pris en exécution des lois des 31 mai 1863 et 21 avril 1864 : ces arrêtés, en concédant à la Société des chemins de fer de la Flandre occidentale la section de Poperinghe à la frontière, dans la direction de Hazebroeck, et la section de Roulers à Ypres, approuvèrent des conventions aux termes desquelles les deux sections nouvelles, ensemble de 29 kilomètres, devaient être jointes à la section de Bruges à Courtrai pour former ensemble les sections non dotées de la garantie.

Le compte des recettes et des dépenses que le *Moniteur* a publié le 25 novembre dernier ne permet pas de vérifier si les conventions sont régulièrement exécutées. En effet, ce compte n'indique pas quelles sont les sections de

(1) « Art. 5. — L'État n'aura pas à intervenir dans les résultats financiers, quels qu'ils soient, de la section déjà exécutée de Bruges à Courtrai. Quant à la section de Courtrai à Poperinghe et à l'embranchement de Thielt (Ingelmunster à Deynze), l'État garantit à la société, et ce, pendant un terme de cinquante ans, un minimum de produit net de 400,000 francs ; la garantie à payer par l'État ne pouvant dans aucun cas dépasser ladite somme.

» Art. 8. — Le compte des recettes brutes obtenues et des dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien ordinaire, sera, pour l'ensemble du réseau concédé à la compagnie, arrêté de concert entre celle-ci et le Gouvernement à la date du 31 décembre de chaque exercice...

» Art. 9. — Les dépenses d'exploitation et d'entretien ordinaire effectuées annuellement sur la totalité du réseau de la compagnie seront réparties sur la section de Bruges à Courtrai et sur celles à l'égard desquelles porte la garantie accordée, en raison des recettes brutes, ces recettes étant calculées, pour les diverses lignes du réseau, d'après les parcours opérés sur chacune d'elles.

» Art. 10. — Sur le vu du compte des recettes brutes et des dépenses d'exploitation afférentes à la section de Courtrai à Poperinghe et à l'embranchement de Thielt, le Gouvernement, dans le cas où la différence entre ces recettes brutes et ces dépenses ne présenterait pas un excédant de 400,000 francs, parfaiera cette somme au profit de la compagnie, conformément à ce qui est stipulé au dernier paragraphe de l'article 5. »

(2) *Annales parlementaires*, 1850-1851, p. 1815.

chemins de fer dont les recettes et les dépenses sont relevées et servent à vérifier si le maximum de produit net garanti a été obtenu.

Dans la réalité, ce n'est pas la convention du 28 janvier 1852, modifiée comme il vient d'être dit, qui est suivie pour le règlement du compte; ce ne sont pas les dépenses et les recettes des sections de Bruges à Courtrai, Courtrai à Poperinghe, Ingelmunster à Deynze, Roulers à Ypres et Poperinghe à la frontière de France, qui y sont seules relevées. Indépendamment des recettes et des dépenses afférentes à ces 150 kilomètres, on y comprend les recettes et les dépenses des sections suivantes :

Hazebrouck à la frontière belge	kil.	15
Thourout à Ostende		24
Ingelmunster à Anseghem		24
Bruges à Blankenberghe et Heyst		24
Comines à Armentières		15
TOTAL.	kil.	102

lesquels, ajoutés aux sections de Bruges à Courtrai, de Roulers à Ypres et de Poperinghe à la frontière de France		81
donnent, comme sections <i>non garanties</i>	kil.	183
Les deux sections <i>garanties</i> comportent		69
de telle sorte que les recettes et les dépenses sont relevées sur	kil.	252

Cela fait, pour déterminer la dépense afférente aux deux sections garanties, on leur attribue une part de toutes les dépenses faites sur les 252 kilomètres, proportionnelle à la part pour laquelle leurs recettes sont intervenues dans l'ensemble des recettes de ces 252 kilomètres (').

La conséquence de ce changement, on la voit sans peine : c'est l'augmentation progressive des dépenses d'exploitation portées au compte des sections garanties, c'est l'attribution à ces sections d'une partie des dépenses effectuées sur des chemins de fer qu'aucune loi n'a permis de faire intervenir dans le compte de la garantie, et dont l'exploitation est tout entière à la charge des concessionnaires.

En effet, pour déterminer la dépense d'exploitation des sections dotées de la garantie et par suite la somme à payer éventuellement par le Trésor public, la convention de 1852 exige que l'on fusionne les dépenses et les recettes de ces sections avec les dépenses et les recettes de la section de Bruges à Cour-

(') Ainsi, en 1872, il a été fait une dépense : sur les 252 kilomètres, de . . . fr.	1,906,239 02
et une recette brute : sur les 69 kilomètres des sections garanties, de	944,474 40
et, sur les 183 kilomètres des sections non garanties, de	2,075,124 12
TOTAL DES RECETTES	fr. 3,019,595 52

Partant de ces chiffres, et en suivant la règle indiquée ci-dessus, on trouve, comme dépense d'exploitation afférente aux deux sections qui jouissent de la garantie, une somme de fr. 596,234 90 c^t. C'est cette dépense qui, déduite des recettes des sections garanties, laisse un excédant de fr. 548,236 50 c^t seulement, inférieur de fr. 51,765 50 c^t au minimum garanti.

trai, dont l'exploitation remonte à 1847. qui réunit les deux villes les plus importantes de la Flandre occidentale, et dont les recettes s'élevaient déjà, en 1867, à fr. 903,198 84 c^s, soit fr. 17,569 20 c^s par kilomètre, tandis que les recettes des sections sur lesquelles porte la garantie n'étaient que de fr. 723,133 90 c^s, soit fr. 10,497 98 c^s par kilomètre; en un mot, une ligne dont les 52 kilomètres produisent beaucoup plus que les 69 kilomètres des sections garanties et dont la dépense d'exploitation, proportionnellement aux recettes, est de beaucoup inférieure à celle de ces sections. La convention de 1852 veut en outre que cette ligne intervienne dans les dépenses de l'exploitation en proportion de ses recettes et qu'ainsi les sections dotées de la garantie ne concourent aux dépenses que dans une proportion de beaucoup inférieure à celle de la section non garantie.

Plus tard, en vertu de la loi, on ajoute à la section non garantie 29 kilomètres de lignes nouvelles, dont la recette est très-minime, dont la dépense d'exploitation, comparée à la recette, est notablement supérieure à celle des sections dotées de la garantie, et on augmente ainsi la part de dépense incombant à ces dernières sections.

C'est la loi qui l'a ainsi voulu : on ne peut trouver à y redire; mais bientôt, dans le compte de 1868, on ajoute à ce réseau le chemin de fer français de Hazebrouck à la frontière belge et le chemin de fer d'Ingelmunster à Anseghem; puis, à partir du compte de 1870, on y ajoute la section de Thourout à Ostende, celle de Comines à Armentières et le chemin de fer de Bruges à Blankenberghe et à Heyst; en un mot, on ajoute aux 81 kilomètres des sections non garanties, 102 kilomètres qui ont été concédés à d'autres compagnies, dont les recettes sont beaucoup inférieures à celles de ces sections de même qu'à celles des sections dotées de la garantie, et l'on arrive, en 1872, à ce résultat que les sections non garanties ne produisent plus, y compris la section de Bruges à Courtrai, que fr. 11,339 43 c^s par kilomètre, tandis que les sections dotées de la garantie en produisent fr. 13,687 96 c^s; par suite, — la dépense afférente à chacune d'elles étant proportionnelle à leur recette, — on attribue aux sections garanties une dépense de fr. 8,641 08 par kilom. et aux sections non garanties une dépense de . . . 7,158 49 — de telle sorte que la dépense attribuée aux sections garanties dépasse celle attribuée aux autres sections, —

de	fr. 1,482 59 par kilom.
--------------	-------------------------

On aboutit ainsi à maintenir pour l'État la charge de parfaire un produit net qui serait atteint déjà, si les conventions étaient exécutées

En effet, pour que les sections garanties aient produit, en 1872, les 400,000 francs garantis par l'État, il eût suffi, en présence d'une recette de fr. 944,471 40 c^s, que les dépenses de leur exploitation, au lieu de s'élever à 63.1 p. % de la recette, ne dépassassent pas 57.6 p. %⁽¹⁾; en d'autres termes, il

(1) La recette brute étant, en 1872, de	fr. 944,471 40
la dépense d'exploitation, à raison de 57.6 p. %, eût été de	544,015 52
et le produit net de	fr. 400,455 88
Le produit net garanti.	400,000 00
eût donc été dépassé de	fr. 455 88

eût suffi que la dépense par kilomètre ne dépassât pas fr. 7,890 89^{cs}, au lieu de s'élever à fr. 8,641 08^{cs}.

Ce résultat eût été obtenu si la part de dépense mise à leur charge avait été calculée conformément aux conventions; en d'autres termes, si les 69 kilomètres sur lesquels porte la garantie n'avaient eu à supporter qu'une part des dépenses faites sur les 150 kilomètres indiqués dans les conventions et si cette part avait été calculée dans la proportion de leurs recettes avec les recettes totales de ces 150 kilomètres.

Une deuxième cause de l'augmentation des dépenses des sections dotées de la garantie de l'État résulte de la violation, de plus en plus marquée, de l'alinéa 3 de l'article 8 de la convention du 28 janvier 1852, ainsi conçu :

« Parmi les frais d'entretien ne seront compris ni les augmentations ou les renouvellements du matériel roulant, ni les renouvellements des rails, billes et accessoires, ni enfin les constructions nouvelles ou reconstructions aux ouvrages de la route, des stations et des dépendances. »

On sait qu'en 1852, avant de signer la convention définitive, le Gouvernement a cru pouvoir interpréter le sens de cette clause, en admettant la Compagnie à porter en compte, pour la liquidation de la garantie, la dépense occasionnée *par le remplacement çà et là de quelques billes, rails ou accessoires*, et en n'excluant que la dépense amenée par le renouvellement de telle ou telle partie de la voie.

A maintes reprises, la Cour des Comptes a élevé des réclamations contre les abus résultant de cette interprétation, et ses Cahiers d'observations témoignent des efforts qu'elle a tentés, pendant près de dix ans, pour empêcher ces abus. Déjà, en 1855, dans une lettre adressée au Département des Finances, elle demandait « si l'intention de la Législature peut avoir été de donner à cet article une interprétation aussi large que celle traduite en fait dans le compte des dépenses de la Société concessionnaire, où le renouvellement des billes et rails figurait pour une somme de 8,593 francs. »

De son côté, la section centrale, chargée de l'examen du Budget de la Dette publique pour l'exercice 1873, a, l'an dernier, demandé au Gouvernement « quelle est la somme dépensée du chef de renouvellements de billes, rails et accessoires, et quelle est la partie de cette somme qui a été portée en dépense pour la liquidation de la garantie. » Le Gouvernement a répondu que « le relevé de ces dépenses exigerait un travail assez long qui pourrait retarder, sans nécessité, le vote du Budget. » Il ajoutait : « Si la section centrale le désire, des renseignements à cet égard seront publiés à l'appui du Budget de 1874. » Enfin dans son rapport, la section centrale, « ne voulant pas retarder le vote du Budget, » s'est bornée « à prendre acte de cet engagement. »

Aucun renseignement de cette nature n'a été publié à l'appui du Budget de 1874; mais il résulte du compte de la garantie pour l'exercice 1872, dont l'original est à la Cour des Comptes, que les dépenses admises en contravention à l'alinéa 3 de l'article 8 de la convention du 28 janvier 1852 ont pris un développement considérable. Ce n'est plus une somme de 8,593 francs qui est portée en compte, en une année, pour le renouvellement des billes et rails.

Dans le compte de l'exercice 1872, on voit figurer, pour les rails seuls, les postes suivants :

Rails d'excentriques	fr.	448 69
— de 6 mètres		198,829 51
— de 5.96		669 46
— Vignole de 6.10		389 64
— de réemploi		17,271 58
— hors de service		582 86

et pour les billes :

Billes grandes en sapin		17,571 96
— — en chêne		2,907 45
— petites		954 72
— de réemploi		251 25
— vieilles		4,282 72

Enfin, et en dehors des dépenses portées en compte contrairement à la convention du 28 janvier 1852, la section centrale croit devoir signaler certaines dépenses dont le principe ne peut être contesté, mais dont l'augmentation semble inexplicable. La section centrale ne peut pas entrer ici dans le détail des comptes. Elle se borne à constater, comme spécimen, que la *quote-part dans les frais de l'Administration à Bruxelles*, qui figurait au compte de l'exercice 1867 pour fr. 55,592 04 c., figure au compte de l'exercice 1872 pour fr. 142,650 83 c. Il est vrai, ainsi qu'on l'a vu, que, dans l'intervalle, de nouvelles lignes ont été adjointes au réseau dont les dépenses sont relevées, mais la Chambre appréciera si l'augmentation des dépenses n'est pas hors de proportion avec l'importance des lignes nouvelles.

Société du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes.

La somme demandée par le Gouvernement pour le service de la garantie, pendant l'exercice 1874, est de 200,000 francs. Ce chiffre représente la totalité du produit net garanti à cette Compagnie par la convention et le cahier des charges du 22 décembre 1855. L'allocation en est proposée dans la prévision qu'en 1874, dans la dix-septième année de son exploitation, la ligne ne procurera pas des recettes suffisantes pour couvrir les frais de son exploitation et de son entretien.

La section centrale a d'abord considéré cette prévision comme improbable, à raison notamment de ce que, en l'année 1871, les dépenses d'exploitation et d'entretien de cette ligne ont dépassé les recettes de fr. 72,860 51 c., de telle sorte que la somme payée par l'État, du chef de la garantie, a été réduite, pour cette année, à fr. 127,139 49 c.

Mais le Gouvernement a fait remarquer (voir l'annexe n° 2) que les résultats de l'exercice 1871 ne peuvent être pris comme termes de comparaison pour les années ultérieures, parce que la guerre de 1870-1871 a amené exceptionnellement, dans la direction des transports du nord de la France, des modifications favorables à la ligne de Lichtervelde à Furnes.

Les résultats aujourd'hui connus de l'exercice 1872 (voyez le *Moniteur* du 23 novembre 1873) constatent en effet que les recettes n'ont pas atteint le chiffre de l'exercice précédent. Tandis qu'elles s'étaient élevées à fr. 337,299 69 c^s en 1871, elles n'ont été, en 1872, que de fr. 306,272 43 c^s, soit une diminution de fr. 31,027 26 c^s.

En supposant que les recettes de l'exercice 1874 ne dépassent pas celles de 1872, et en ne tenant compte que des recettes, on serait conduit à évaluer la charge de l'État, du chef de la garantie, pour cet exercice, à environ 160,000 francs, au lieu de fr. 127,139 49 c^s payés pour l'exercice 1871; mais dans le calcul de la garantie, il ne faut pas tenir compte seulement des recettes, il faut aussi tenir compte des dépenses, et, à en juger d'après les résultats de l'exercice 1872, il est à craindre qu'en 1874 les dépenses d'exploitation et d'entretien ne soient pas couvertes par les recettes, de telle sorte que l'État aurait réellement à payer la totalité des 200,000 francs de produit net garanti. Cela porterait à fr. 3,252,933 92 c^s le montant des sommes payées par l'État, depuis 1858, du chef de sa garantie sur les 34 kilomètres de cette ligne.

La section centrale a, en effet, constaté, non sans surprise, qu'en 1872, les dépenses d'exploitation et d'entretien ont dépassé les recettes de fr. 6,837 44 c^s. Elles se sont élevées à fr. 313,109 87 c^s, alors qu'elles n'avaient été, en 1871, que de fr. 264,439 18 c^s.

Ainsi, en même temps que les recettes diminuaient de fr. 31,027 26 c^s, soit d'environ 9 p. 0/0, comparativement à l'exercice 1871, les dépenses augmentaient de fr. 48,670 69 c^s, soit de plus de 18 p. 0/0. Aussi l'État a payé, du chef de la garantie de 1872, la somme de 200,000 francs tout entière.

Désireuse de constater par elle-même les causes d'une situation aussi onéreuse pour l'État, la section centrale a porté ses investigations sur les dépenses faites pour l'exploitation et l'entretien de cette ligne pendant les années antérieures. Elle a constaté que, depuis l'origine de cette exploitation jusqu'en 1867 (et en écartant la première année, 1858, pendant laquelle l'exploitation n'a pas été complète), les dépenses se sont élevées, en total, à fr. 1,266,830 74 c^s, ce qui représente, pour ces huit années, une dépense annuelle moyenne de fr. 158,356 34 c^s, soit, par kilomètre, fr. 4,637 64 c^s. Dans le cours de cette période, le maximum de la dépense annuelle a été de fr. 178,464 15 c^s. Ce chiffre se rapporte à l'année 1863. En 1866, la dépense a été inférieure à celle de 1863; mais, à partir de l'année 1867, un accroissement considérable et successif se produit. Les dépenses se sont élevées :

En 1867	fr.	182,215 90
— 1868		209,512 38
— 1869		267,086 85
— 1870		253,603 32
— 1871		264,439 18
— 1872		313,109 87
		<hr/>
TOTAL	fr.	1,489,967 60
La moyenne annuelle des six années est donc de		248,327 91
Et la moyenne kilométrique annuelle, de		7,303 56

Si l'on compare la dépense moyenne des six dernières années à la dépense moyenne des huit années antérieures, on trouve le résultat suivant :

Années 1867-1872	fr. 7,303 56	par kilomètre.
— 1859-1866	4,657 54	—
<hr/>		
AUGMENTATION.	fr. 2,646 22	par kilomètre.

L'augmentation de la dépense est de fr. 56,9 p. %.

Et si l'on compare la dépense de l'année 1872 à la dépense annuelle moyenne de la première période, on trouve :

Année 1872	fr. 9,209 11	par kilomètre.
Années 1859-1866	4,657 54	—
<hr/>		
AUGMENTATION.	fr. 4,551 57	par kilomètre.

L'augmentation de la dépense est ici de 99,9 p. %; en d'autres termes, la dépense est double aujourd'hui de ce qu'elle était il y a quelques années.

On ne signale cependant aucun changement qui soit survenu à la ligne. Aujourd'hui, comme il y a dix ans, sa longueur est de 54 kilomètres et elle est à simple voie.

Quelles peuvent donc être les causes de l'augmentation des dépenses?

Il est bien vrai que, jusqu'en 1867, l'exploitation a été faite par la Compagnie qui a construit le chemin et qui n'avait d'autre objet que l'exploitation de ces 54 kilomètres, tandis qu'à partir de l'année 1867, l'exploitation a été cédée à une autre Compagnie et qu'aujourd'hui cette exploitation est comprise dans l'ensemble d'un réseau de 407 kilomètres; mais cette circonstance n'aurait pu rationnellement amener qu'une diminution dans les dépenses. Elle ne peut ni expliquer ni justifier une augmentation, puisque la concentration de plusieurs lignes en une seule exploitation a pour résultat de faire porter les frais généraux sur un plus grand nombre de kilomètres et par suite de réduire la part afférente à chacun d'eux.

Il est bien vrai aussi que, grâce notamment à l'ouverture, en février 1868, de la ligne de Dixmude à Nieupoort, prolongée, en août 1869, jusqu'à la mer, et à l'ouverture, en février 1870, de la ligne de Furnes à Dunkerque, le trafic de la ligne de Lichtervelde à Furnes a notablement augmenté. L'augmentation des recettes s'est traduite de la manière suivante pendant les six dernières années, comparées aux huit années précédentes :

	Recette annuelle	
	moyenne.	kilométrique.
Années 1867-1872	fr. 249,198 22	7,329 56
— 1859-1866	149,626 88	4,400 79
<hr/>		
AUGMENTATION.	fr. 99,571 54	2,928 57

L'augmentation est de fr. 66,5 p. %.

Si l'on compare la recette de 1872 à la moyenne des recettes des huit premières années, on constate une augmentation de près de 105 p. %.

Mais peut-on admettre que l'accroissement des recettes ait été accompagné d'un accroissement parallèle et égal, à très-peu de chose près, des dépenses de l'exploitation? Comprend-t-on que quand, de 1859 à 1866, il suffisait d'une dépense de 4,657 francs pour une recette de 4,400 francs, il faille, en 1872, dépenser 9,209 francs pour une recette de 9,008 francs par kilomètre?

Que cette dépense soit excessive et inadmissible, cela résulte encore de la comparaison avec la dépense faite, en 1872, pour l'exploitation des autres lignes de chemins de fer belges dont la recette kilométrique se rapproche de la recette de Lichtervelde à Furnes.

La ligne de Malines à Terneuzen, d'une étendue de 67 $\frac{1}{2}$ kilomètres, a produit, en 1872, une recette de 592,105 francs, soit de 8,807 francs par kilomètre, et la dépense d'exploitation et d'entretien ne s'est élevée qu'à 396,166 francs, soit 5,913 francs par kilomètre.

La ligne de Chimay, longue de 66 kilomètres, a produit 564,856 francs, soit 8,556 francs par kilomètre, et la dépense n'a été que de 372,000 francs, soit 5,636 francs par kilomètre.

La ligne de Lierre à Turnhout (37 kil.) a produit 398,584 francs, soit 10,665 francs par kilomètre, et la dépense n'a été que de 279,513 francs, soit 7,478 francs par kilomètre.

La ligne de Gand à Bruges par Eecloo (48 kil.) a produit 494,492 francs, soit 10,301 francs par kilomètre, et la dépense n'a été que de 269,826 francs, soit 5,621 francs par kilomètre.

Enfin le réseau dans l'exploitation duquel est compris le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, et qui se compose en total de 407 kilomètres, a produit, en 1872, une recette de 3,953,367 francs, soit 9,713 francs par kilomètre, et la dépense totale de son exploitation et de son entretien n'a été que de 2,763,302 francs, soit 6,789 francs par kilomètre.

Ce dernier exemple est particulièrement significatif.

La situation comparative des recettes et des dépenses de la ligne de Lichtervelde à Furnes avec les recettes et les dépenses de l'ensemble du réseau exploité, en 1872, par la Société générale d'exploitation en ressort comme suit :

	RECETTE kilométrique.	DÉPENSE kilométrique.
Ligne de Lichtervelde à Furnes fr.	9,008	9,209
Réseau de la Société Générale d'exploitation. . .	9,713	6,789
	<hr/>	<hr/>
DIFFÉRENCE. fr.	— 705	+ 2,420

Ainsi, en une même année, la même Compagnie aurait dépensé, pour l'exploitation de la ligne de Lichtervelde à Furnes, 2,420 francs de plus, par kilomètre, que pour l'exploitation de l'ensemble de son réseau, bien que la recette kilométrique de ce réseau ait dépassé de 705 francs la recette kilométrique de la ligne de Lichtervelde à Furnes.

Évidemment cela n'est pas possible!

Si, en 1872, la dépense de l'exploitation de la ligne de Lichtervelde à Furnes n'avait pas dépassé la dépense moyenne de l'ensemble du réseau de

la Société générale d'exploitation, elle aurait été, au total, inférieure de plus de 82,000 francs (1) à la dépense portée en compte pour le calcul de la garantie. Au lieu d'un déficit de près de 7,000 francs, on aurait trouvé un produit net d'environ 75,000 francs et l'État n'aurait eu à payer que 125,000 francs, au lieu de 200,000 francs.

Parmi les causes qui ont amené la situation que nous venons de signaler, il faut noter d'abord la modification qui a été introduite, à partir du compte de 1868, dans le mode de calculer les dépenses de la ligne de Lichtervelde à Furnes.

Aux termes de l'article 57 du cahier des charges du 22 novembre 1855, l'État a garanti « un minimum de produit net de 200,000 francs par an pour » la totalité de la ligne de Lichtervelde à Furnes » et l'article 62 du même cahier des charges porte que « s'il résulte des comptes des recettes et dépenses arrêtées de commun accord, par rapport à un exercice écoulé, que les recettes n'ont pas excédé les dépenses de 200,000 francs, le Gouvernement bonifiera la différence au concessionnaire conformément à ce qui est stipulé à l'article 57. »

Ce sont donc les recettes et les dépenses de la ligne de Lichtervelde à Furnes, et celles-là seules, qui doivent servir de base au calcul de la garantie. La convention ne permet pas qu'on y introduise d'autres éléments, et, dans le fait, c'est d'après ces recettes et ces dépenses seules que le produit net a été fixé jusqu'en 1867 inclusivement.

Il n'en est plus ainsi depuis l'exercice 1868.

Voici sur quelles bases est établi le compte de l'exercice 1872 :

Les dépenses de la ligne de Lichtervelde à Furnes sont relevées avec celles des lignes de Dixmude à Nieupoort et de Dunkerque à Furnes, comme si les trois lignes n'en formaient qu'une seule; puis on attribue à la ligne de Lichtervelde à Furnes et aux deux autres lignes une part de dépenses proportionnelle à leurs recettes respectives.

C'est ce que constate le compte publié par le *Moniteur* du 25 novembre dernier, sauf qu'il ne mentionne pas nominativement les sections de Dixmude à Nieupoort et de Dunkerque à Furnes, et se borne à les désigner sous la dénomination de *sections non garanties*.

Comme les recettes des 40 kilomètres de ces deux sections sont de beaucoup inférieures à celles des 34 kilomètres de la ligne de Lichtervelde (elles ne se sont élevées qu'à fr. 184,274 99 c^s contre fr. 306,272 43 c^s), il en résulte que la part de dépenses qui leur est attribuée est aussi de beaucoup inférieure à la part de dépenses attribuée à la ligne de Lichtervelde. Elle n'est que de fr. 4,709 72 c^s par kilomètre, tandis que, ainsi que nous l'avons vu, la dépense kilométrique attribuée à la ligne de Lichtervelde à Furnes s'élève à fr. 9,209 11 c^s; en d'autres termes, ce mode de calculer a pour résultat de faire supporter par la ligne dotée de la garantie de l'État une notable partie de la dépense faite sur des lignes dont l'exploitation est tout entière à la charge du concessionnaire.

(1) 34 kil. × 2,420 fr. = 82,280 francs.

Le cahier des charges du 22 décembre 1855 a été dressé en exécution de la loi du 20 décembre 1851 ; il a été approuvé par arrêté royal du 9 janvier 1856. Aucune loi ni aucun arrêté royal n'a autorisé le changement essentiel qui vient d'être signalé.

C'est en vain que pour justifier ce mode de calculer les dépenses de la ligne de Lichtervelde à Furnes, on invoquerait les difficultés qui résultent de ce que cette ligne est exploitée par une Compagnie qui exploite en même temps d'autres lignes. D'abord, ces difficultés ne proviennent pas du fait de l'État et ne peuvent dispenser de l'exécution de la convention. Ensuite, le nouveau mode de calculer les dépenses n'écarte pas ces difficultés. Les 74 kilomètres sur lesquels se fait aujourd'hui le calcul de la garantie ne sont pas l'objet d'une exploitation distincte. Ils font eux-mêmes partie d'un ensemble de 407 kilomètres ; et, pour en établir des frais généraux, il faut faire la même opération que celle qui serait nécessaire pour établir les frais généraux afférents à la seule ligne de Lichtervelde à Furnes.

Indépendamment des observations qui précèdent, la section centrale aurait ici à formuler des observations analogues à celles qu'elle a présentées au sujet des dépenses des sections garanties de la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale. Les dépenses relevées, en 1872, pour les 74 kilomètres compris dans le compte de la garantie présentent des augmentations véritablement inexplicables. Il suffira, pour que la Chambre puisse les apprécier, de mettre en regard certaines dépenses qui figurent dans le dernier compte que la Compagnie du chemin de fer de Lichtervelde à Furnes a livré à la publicité, avant la cession de l'exploitation de ses 34 kilomètres, avec les mêmes dépenses qui figurent aujourd'hui dans le compte de l'exploitation des 74 kilomètres

Lichtervelde à Furnes (34 kilom.)		Lichtervelde à Dunkerque par Furnes, et Dixmude Neuport (74 kilom.)	
Année 1865		Année 1872	
Machinistes, chauffeurs, nettoyeurs, pompes, salaires	fr 5,525 19	Machinistes, chauffeurs et veilleurs	fr 48,579 64
Traitement des chefs de station, facteurs, gardes convoi et salaires des ouvriers des stations	17,781 22	Traitement des chefs de station, facteurs, gardes-convoi et salaires des ouvriers des stations	98,760 25
Salaires des gardes barrières et piocheurs	24,976 79	Gardes-barrières et piocheurs	84,376 66
Avaries	512 67	Petites et avaries	12,649 17

Société du chemin de fer de Turnhout.

Deux points ont été discutés en section centrale relativement à la garantie d'un minimum d'intérêt accordée à cette Société

On a demandé, en premier lieu, si les marchandises expédiées de la Belgique par Louvain et Aerschot vers Breda, Rotterdam, etc., et celles expédiées de la Hollande, par Rotterdam et Bréda, vers Aerschot, Louvain, etc., n'étaient pas dirigées par Anvers-Roozendaal, au lieu d'être dirigées par la ligne la plus courte, qui est celle de Herenthals, Turnhout et Tilbourg.

Le membre qui a soulevé cette question disait que, contrairement à ce qui a été soutenu dans la séance de la Chambre des Représentants du 8 juillet 1871, la ligne de Lierre à Turnhout est exploitée à forfait par la Société du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam; que par suite la Société concessionnaire de la ligne de Turnhout n'a aucun intérêt à en développer le trafic et notamment à empêcher que les transports qui, pour suivre la voie la plus courte, devraient être dirigés par Herenthals et Turnhout vers Bréda, ne soient dirigés par la ligne d'Anvers à Rotterdam. Il faisait remarquer que cette question a d'autant plus d'importance qu'à partir du mois de mai 1875, l'État a le droit de racheter la ligne d'Anvers à la frontière de Hollande, moyennant le paiement d'annuités, dont l'import sera fixé d'après les recettes des dernières années.

Il n'a pas paru à la section centrale que l'État fût désintéressé dans ces questions et elle les a, en conséquence, soumises au Gouvernement.

Il résulte des réponses qu'elle a reçues (voir l'annexe nos 6 et 9) qu'en effet la ligne de Lierre à Turnhout n'a pas cessé, depuis seize ans, d'être exploitée à forfait par la Compagnie d'Anvers à Rotterdam; mais en même temps, le Gouvernement affirme qu'il n'existe aucun détournement de transports de la ligne de Turnhout au profit de la ligne d'Anvers à la frontière de Hollande, et, par suite, le membre de la section centrale qui avait soulevé la question n'y a pas insisté.

Voici le second point qui a été examiné en section centrale.

On sait que, depuis la convention du 1^{er} mars 1870, qui régit le minimum d'intérêt et qui a été approuvée par la loi du 27 juillet 1871, les dépenses de l'exploitation et de l'entretien de la ligne sont tout entières à la charge de la Société. Les recettes brutes sont seules prises en considération pour le calcul de la garantie. Cette garantie est annuellement de 152,000 francs, et 65 p. % de tout le produit brut annuel, au delà de 275,000 francs, doivent être portés en déduction de la somme garantie. Telle est, aujourd'hui, en substance, la base du calcul de la garantie.

Il s'agit de savoir si la Société, lorsqu'elle recourt à cette garantie, ne doit pas porter en compte *la totalité* des recettes provenant des transports effectués sur sa ligne.

C'est une convention conclue par cette Société avec le Grand-Central, le 25 avril 1871, qui a donné naissance à la question.

Par cette convention (1), le Grand-Central a été autorisé à établir des trains directs de la section de Turnhout à Tilbourg à celle de Herenthals à Aerschot, en transit par la section de Turnhout à Herenthals.

Les recettes provenant des transports effectués par ces trains sur la section de Turnhout à Herenthals sont réparties comme suit :

A la Société de Turnhout :

1° La totalité des recettes provenant du trafic qui a pour point d'arrivée ou de départ les stations de Turnhout, Thielen, Lichtaert et Herenthals;

(1) Le texte de cette convention a été annexé au rapport de la section centrale sur le Budget de la Dette publique de l'exercice 1875.

2° 25 p. % des recettes provenant du trafic en transit;

Au Grand-Central :

75 p. % des recettes provenant du trafic en transit.

Cette dernière partie des recettes de la ligne de Turnhout n'entre donc pas dans la caisse de la Société du chemin de fer de Turnhout; elle est conservée par le Grand-Central.

Qu'il en soit ainsi dans le règlement de compte entre les deux Sociétés, il n'y a là rien que de légitime. En effet, les trains dont il s'agit sont remorqués par des machines et convoyés par le personnel du Grand-Central, et la Société de Turnhout se borne en quelque sorte à prêter la voie pour le passage des trains. Elle doit donc payer au Grand-Central les dépenses faites pour les transports effectués sur sa ligne, et ce paiement, elle le fait par l'abandon d'un tantième de recettes.

Mais lorsqu'il s'agit de régler, entre l'État et la Société de Turnhout, le compte relatif au minimum d'intérêt garanti, y a-t-il lieu de déduire des recettes la portion ainsi abandonnée en paiement des frais de l'exploitation? En dressant ce compte, la Société peut-elle établir une distinction entre les recettes provenant des transports effectués sur sa ligne et considérer comme non avenues les recettes qu'elle a abandonnées au Grand-Central?

En 1872, par exemple, la totalité des recettes renseignées pour le calcul de la garantie a été de fr. 398,584 88 c^s, et, par suite de l'insuffisance de ces recettes, l'État a dû payer une somme de fr. 71,669 85 c^s (1); mais, dans la somme de fr. 398,584 88 c^s ne figurent pas les 75 p. % attribués au Grand-Central sur le trafic en transit de la section de Turnhout à Herenthals.

Ne doivent-ils pas y figurer?

Telle est la question.

La solution affirmative ne semble pas douteuse.

En effet, après avoir établi les chiffres qui servent de base au calcul de la garantie, la convention relative au minimum d'intérêt porte que les sommes dues par le Gouvernement « seront acquittées sur le vu des comptes annuels des recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne. »

Ce sont donc les recettes brutes provenant de l'exploitation de la ligne qui doivent être comprises dans les comptes annuels; ce ne sont pas seulement celles que la Société perçoit directement elle-même, mais aussi celles qui peuvent être perçues par d'autres Compagnies auxquelles un droit de parcours serait accordé.

Précisant la disposition que nous venons de rappeler, la convention du 1^{er} mars 1870 ajoute :

« Ces recettes comprendront les transports de toute nature, y compris les produits extraordinaires résultant de l'application des tarifs intérieurs, mixtes et internationaux, de même que ceux effectués en vertu de conventions particulières. »

(1) Voir le *Moniteur* du 25 novembre 1873.

Ainsi, aucune distinction n'est admissible. Toutes les recettes provenant de l'exploitation de la ligne doivent entrer dans le compte de la garantie et il ne peut évidemment être permis de déroger, par une combinaison quelconque, à la convention que la loi a approuvée.

Restait à savoir qu'elle est l'importance des transports en transit sur la section de Turnhout à Herenthals et dont la recette, à concurrence de 73 p.%, n'est pas renseignée dans le compte de la garantie.

D'après l'*Annuaire spécial des chemins de fer belges*, voici quelles ont été, en 1870 et 1871, les recettes en services intérieurs et les recettes en services mixtes, internationaux et transit, sur l'ensemble de la ligne de Lierre à Turnhout :

	En 1870.	En 1871.
Recettes en services intérieurs . . . fr.	71,419	78,361
Recettes en services mixtes, internationaux et transit.	225,641	292,203
TOTAL. . fr.	297,060	370,564

Par suite de l'ouverture, en 1872, du pont sur le Moerdyck, il ne paraît pas douteux que les transports en transit ont reçu un notable accroissement.

Ces données permettaient de croire que le trafic en transit sur la section de Herenthals à Turnhout ne sont pas sans importance; mais elles étaient insuffisantes pour déterminer cette importance, puisqu'elles comprennent d'autres recettes.

D'un autre côté, le compte qui a servi de base au calcul de la garantie de 1872 et que le *Moniteur* a publié le 25 novembre dernier ne renferme qu'un relevé général des recettes divisées, d'après la nature des transports, en sept catégories : voyageurs, bagages, marchandises, etc.

La section centrale crut donc devoir, le 15 novembre dernier, s'adresser au Gouvernement et elle lui posa les questions suivantes :

« L'article 8 de la convention du 25 avril 1871, en allouant à la Société du chemin de fer de Turnhout, du chef des transports faits par le Grand-Central en transit sur la section de Turnhout à Herenthals, 25 p. % seulement des taxes afférentes à cette section, n'a-t-il pas pour résultat d'accroître injustement la somme payée annuellement par l'État à la Société du chemin de fer de Turnhout, du chef de la garantie d'un minimum d'intérêt ?

» Quel est le montant des sommes perçues, en 1872, par la Société du chemin de fer de Turnhout et par le Grand-Central, du chef de ces transports en transit sur la section de Turnhout à Herenthals ? »

On verra par la réponse qui a été faite à cette dernière question (n° 8 de l'Annexe) que le Gouvernement était dans l'impossibilité de fournir le renseignement demandé.

Cependant, aux termes de l'article 1^{er}, litt. D, de la convention relative au minimum d'intérêt, le Gouvernement a le droit « de faire opérer en tout temps telles inspections et vérifications et de faire fournir par la Société telles

pièces qu'il jugera nécessaires à l'exercice de son contrôle sur les recettes de tout ou partie de la ligne exploitée par la Compagnie »

La section centrale a donc cru devoir insister pour que le renseignement demandé lui fût fourni et, le 8 décembre, M. le Ministre des Finances, tout en persistant à dire qu'il ne pouvait obtenir ce renseignement que de l'obligeance d'un tiers ou par l'envoi d'un commissaire spécial, annonça à la section centrale qu'il avait tenté avec succès une démarche officieuse et il lui transmit une note ainsi conçue :

CHEMIN DE FER DE TURNHOUT.

Produit du transit en 1872.

Voyageurs fr.	5,925 45
Bagages	801 08
Marchandises	7,017 62
Bestiaux	606 45
	<hr/>
FR.	14,350 60

La somme retenue par le Grand-Central et qui n'a pas été portée dans le compte de la garantie d'intérêt est donc, à raison de 75 p. % du produit total, de fr. 43,051 80 c^s

C'est en vain que, pour éliminer cette somme du compte des recettes de la ligne de Turnhout, on dirait que, sans la convention du 25 avril 1871, le Grand-Central aurait dirigé par la ligne d'Anvers à Rotterdam les transports sur lesquels il perçoit les 75 p. %.

Ce n'est pas la légitimité de la convention du 25 avril 1871 qui est contestée. Cette convention n'est pas par elle-même en contradiction avec celle qui régit le minimum d'intérêt garanti par l'État. Rien ne s'oppose, en effet, ainsi que nous l'avons dit, à ce que la Société de Turnhout paye les dépenses d'exploitation, qui sont à sa charge, au moyen d'un prélèvement sur les recettes brutes; mais ce mode de paiement n'empêche pas que la totalité des recettes brutes résultant de l'exploitation de la ligne doive entrer dans le compte destiné à régler la garantie de l'État.

Résumant les considérations ci-dessus, relatives aux garanties de minimum d'intérêt, la section centrale croit devoir appeler la sérieuse attention du Gouvernement sur l'exécution des conventions qui déterminent, en cette matière, les obligations de l'État.

Elle est d'avis que la somme de 1,370,000 francs réclamée pour le paiement éventuel des diverses garanties, pendant l'exercice 1874, ne sera pas nécessaire et elle propose de réduire cette somme de 100,000 francs. Ainsi réduit, le chiffre du crédit dépassera encore de plus de 100,000 francs la somme payée par l'État pour l'exercice 1872, du chef des garanties mainte-

nues en 1874, outre les sommes réclamées par le Gouvernement pour les entreprises qui n'avaient pas droit à la garantie en 1872 et pour celles dont la garantie de cet exercice n'a pas encore été réglée (1).

En même temps, la section centrale propose de supprimer la mention qui accompagne, dans le projet de Budget, le libellé du crédit, savoir : « Ce crédit n'est point limitatif; les intérêts qu'il est destiné à servir pourront s'élever, s'il y a lieu, jusqu'à concurrence des engagements résultant de ces lois. »

Ce crédit rentrera ainsi dans les conditions ordinaires des crédits que les Chambres sont appelées à voter. Si, contre toute attente, la somme portée au Budget pour l'exercice 1874 paraissait, dans le cours de cet exercice, devoir être insuffisante pour l'accomplissement des obligations de l'État, le Gouvernement aurait à réclamer un crédit supplémentaire.

Le Budget de la Dette publique pour l'exercice 1874, modifié ainsi que le propose la section centrale, s'élève à fr. 58,000,955 70 c^s. Il a été adopté à l'unanimité.

(1) Le tableau suivant indique le montant des sommes payées par le Trésor public, à titre de minimum d'intérêt, pour les années 1871 et 1872, ainsi que le montant des sommes que le Gouvernement réclame, au même titre, pour le Budget de l'exercice 1874 :

	SOMMES PAYÉES pour les exercices		SOMMES RÉCLAMÉES
	1871.	1872	pour l'exercice 1874
Flandre occidentale fr.	50,911 51	51,763 50	180,000 »
Entre-Sambre-et-Meuse	151,770 97	150,515 35	155,000 »
Manège à Wavre	128,828 48	92,119 35	160,000 »
Lierre à Turnhout	92,175 97	71,669 85	90,000 »
Lichtervelde à Furnes	127,139 49	200,000 00	200,000 »
Canal de Bossuyt	200,000 00	200,000 00	190,000 »
Fr.	750,824 42	772,067 99	975,000 »
Les sommes réclamées par le Gouvernement pour les chemins de fer de Tongres à Bilsen, de Tongres à Glons, de Virton et de Maeseyck, s'élèvent ensemble à fr.			595,000 »
TOTAL fr.			1,370,000 »

Le Rapporteur,

A. DEMEUR.

Le Président,

P. TACK.

ANNEXE.

QUESTIONS POSÉES PAR LA SECTION CENTRALE CHARGÉE DE L'EXAMEN DU BUDGET
DE LA DETTE PUBLIQUE POUR L'EXERCICE 1874.

QUESTIONS POSÉES LE 16 MAI 1873.

1. Les Compagnies qui jouissent d'un minimum d'intérêt garanti par l'État, ont-elles fourni au Gouvernement le compte détaillé mensuel de leurs recettes sur les sections garanties?

En cas d'affirmative, pourquoi ces comptes n'ont-ils pas été publiés?

En cas de négative, la section centrale désire que le Gouvernement indique quelles sont les raisons qui ont fait obstacle à cette communication, et quels sont les moyens que le Gouvernement se propose d'employer pour l'obtenir en temps utile?

2. La section ne s'explique pas l'augmentation des crédits demandés du chef de la garantie du minimum d'intérêt pour le chemin de fer de la Flandre occidentale et pour celui de Lichtervelde à Furnes : tandis que les sommes payées à ce double titre, en 1871, ne s'élèvent respectivement qu'à fr. 50,911 51 c^t et fr. 127,139 49 c^t, les prévisions s'élèvent pour 1874 à 180,000 et à 200,000 francs. La section voudrait avoir quelques éclaircissements à ce sujet.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT (21 JUIN 1873).

Les Compagnies qui jouissent d'une garantie d'intérêt ne doivent, aux termes des cahiers des charges, fournir que des comptes annuels ou semestriels.

La Compagnie de Lierre à Turnhout est la seule dont le compte pour le 2^e semestre 1872 ait pu, jusqu'à ce jour, être vérifié. Ce compte sera publié au *Moniteur*, dans quelques jours.

Les comptes des lignes du Luxembourg, de Spa à la frontière Grand-Ducale, de la Flandre occidentale et de l'Entre-Sambre-et-Meuse sont en vérification.

La Compagnie Néerlandaise qui exploite les lignes d'Ans à Tongres et de Tongres à Bilsen n'a, jusqu'à ce jour, fourni au Gouvernement aucun document concernant l'exercice 1872.

Le Gouvernement ne possède aucun moyen pour forcer les Compagnies à lui soumettre des comptes mensuels.

Le chiffre peu élevé des sommes payées, en 1871, du chef de la garantie d'intérêt aux Compagnies de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes ne peut être pris comme terme de comparaison avec celui d'aucun autre exercice, attendu que les résultats obtenus alors ont eu une cause tout exceptionnelle.

En effet, la guerre de 1870-1871 a eu pour conséquence l'interruption du service, pendant une assez longue période, sur la plupart des lignes du nord de la France, et les voyageurs, comme les marchandises, ont forcément suivi la voie de Dunkerque restée à peu près seule ouverte vers la Belgique dans cette partie de la France.

Les lignes de la Flandre occidentale et de Lichtervelde à Furnes ont, par suite, largement

bénéficié de ce détournement momentané des transports.

De plus, la perturbation que les événements de guerre ont produite dans l'emploi du matériel en service mixte a eu pour effet de faire solder en faveur de la Flandre occidentale notamment, les décomptes du matériel par un reliquat de 75,000 francs environ, tandis qu'au contraire cette Compagnie avait toujours eu à payer annuellement, de ce chef, une somme de 25,000 francs en moyenne (soit ensemble une différence de 98,000 francs).

Ces faits établissent suffisamment que les sommes relativement peu considérables payées, à titre de garantie, à ces Compagnies, pour 1871, ne constituent qu'une exception et que les résultats obtenus cette année ne peuvent être considérés comme le point de départ d'accroissements de recettes proportionnelles pour les années suivantes.

3. Pourquoi le compte de la garantie d'intérêt du chemin de fer de Manage à Wavre n'a-t-il pas été réglé en 1871 ?

La circonstance que l'État exploite cette ligne ne semble point aux yeux de la section centrale, justifier ce retard.

Le compte de la garantie d'intérêt du chemin de fer de Manage à Wavre, pour 1871, a été liquidé, comme de coutume, en mains de la Société générale d'exploitation. — Seulement, au lieu d'avoir fait l'objet, comme par le passé, d'ordonnances de paiement, la liquidation a été effectuée par la voie du compte de la recette brute des Bassins houillers, conformément à l'art. 47, § 4 de la convention du 25 avril 1870.

Le montant de cette garantie s'est élevé, pour l'exercice précité, à fr. 128,828 48 c, somme dont la liquidation sera régularisée sous peu.

4. A l'occasion du chemin de fer de Virton, la section centrale désire connaître si le Gouvernement fait courir le point de départ de la garantie d'intérêt à dater de l'exploitation pour marchandises ou de l'exploitation complète, tant pour voyageurs que pour marchandises ?

Le Gouvernement ne fait courir le point de départ de la garantie d'intérêt qu'à partir de la date de la mise en exploitation complète du chemin de fer, c'est-à-dire à partir de la date du transport simultané des marchandises et des voyageurs.

Aux termes de l'article 14 de la convention relative à la concession, la garantie d'intérêt courra au profit du concessionnaire, à partir de la mise en exploitation du chemin de fer.

Il est évident que le transport de marchandises seulement, transport qui s'effectue en vertu d'une autorisation qui n'a été donnée que sous la réserve formelle que le Gouvernement peut en suspendre l'effet, si le concessionnaire restait en demeure de terminer promptement les travaux du chemin de fer, ne peut être considéré comme une mise en exploitation régulière et complète.

5. Le Gouvernement n'est-il pas en mesure

Il est vraisemblable qu'une réduction opérée

d'améliorer la situation en ce qui concerne le canal de Bossuyt à Courtrai, pour lequel l'État paye intégralement, chaque année, la somme de 200,000 francs garantie à titre de minimum d'intérêt?

Ne faut-il pas attribuer en grande partie cette situation à l'élévation des tarifs sur cette voie navigable et à la circonstance que le canal de Bossuyt à Courtrai, qui n'est qu'un tronçon de la grande ligne de navigation partant du Borinage pour aboutir par Ypres à Ostende, à Nieupoort et à Dunkerque, est restée jusqu'à ce jour à l'état d'impasse?

Par suite, ne conviendrait-il pas d'aviser promptement au moyen d'arriver à la réduction des tarifs et ne serait-ce pas le cas de presser l'ouverture du canal d'Ypres, pour lequel le Trésor public a déjà fait un sacrifice de 2,500,000 francs, de compléter le plus tôt possible les installations nécessaires pour l'alimentation régulière du canal de Roulers et l'établissement des quais de déchargement dans cette ville, comme aussi de compléter les travaux de canalisation de la Lys en améliorant le chemin de halage le long de cette rivière et en construisant sans retard l'écluse de Menin?

Tous ces travaux sont depuis longtemps décrétés et des crédits ont été demandés pour leur exécution à la Législature.

Le Gouvernement n'est-il pas d'avis qu'en complétant dans de bonnes conditions le système de navigation dans le bassin de la Lys, le mouvement des transports ne tarderait pas à s'accroître sur le canal de Bossuyt et aurait pour conséquence immédiate une réduction notable de la charge qui pèse sur le Budget de l'État du chef de la garantie qu'il a assumée à titre de minimum d'intérêt payé à la Compagnie?

dans le taux des péages perçus sur le canal concédé de Bossuyt à Courtrai aurait pour conséquence un accroissement dans le mouvement de la navigation; mais il y a lieu de se demander si le mouvement de la navigation pourrait s'accroître dans une proportion telle que la somme des produits perçus dût augmenter et exercer une influence avantageuse sur le montant de celles que l'État est appelé à payer à la Société concessionnaire, du chef de la garantie qui lui est accordée d'un minimum d'intérêt.

D'ailleurs, aux termes de l'article 2 de la convention du 26 avril 1866, approuvée par la loi du 1^{er} octobre suivant, la Société du canal de Bossuyt à Courtrai a arrêté, avec l'assentiment du Gouvernement, de nouveaux tarifs de navigation.

Bien que cette Société ait reconnu que toute augmentation ou réduction à y apporter ultérieurement devrait être soumise à l'approbation préalable du Gouvernement, celui-ci ne peut agir à cet égard que par voie de conseil et non à titre d'autorité.

Dès à présent et dans l'état actuel des choses, on ne peut pas considérer le canal de Bossuyt à Courtrai comme formant une impasse.

On sait en effet que la canalisation de la Lys se complète par les écluses d'Astene et de Vive-St-Éloy, qui sont achevées, et par les deux ouvrages d'art importants que le Gouvernement a établis à Harlebeké et à Comines.

Il sera pourvu également à l'amélioration de l'écluse de Menin, au moyen du crédit de 250,000 francs demandé dans le projet de loi de travaux publics présenté à la Chambre des Représentants dans sa séance du 18 février 1873 (*Documents parlementaires*, n° 121).

Le Gouvernement a, en outre, résolu de faire aménager, de façon à la rendre praticable pour des chevaux, la partie du chemin de halage de la Lys qui est comprise entre Courtrai et Oyghem. Enfin, des études sont prescrites à l'effet de rechercher quels seraient les coudes trop brusques de la rivière qu'il conviendrait de rectifier.

Pour l'exécution des travaux reconnus utiles, on pourra disposer du crédit de 100,000 francs alloué par l'article 1^{er}, § 11, de la loi du 27 juillet 1871.

L'ouverture régulière de la navigation du canal de Roulers à la Lys a eu lieu à partir du 1^{er} janvier 1872.

On procède aujourd'hui à l'installation des machines destinées à compléter artificiellement l'alimentation de ce canal dans les moments de sécheresse.

QUESTIONS POSÉES LE 14 NOVEMBRE 1873.

6. *Lierre à Turnhout.* — Indépendamment de la convention du 25 avril 1871, entre l'Administration du chemin de fer Grand Central et de la Société du chemin de fer de Turnhout, que le Gouvernement a communiquée l'an dernier à la section centrale, il existe, entre la Société du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam et la Société du chemin de fer de Turnhout, une convention relative notamment aux résultats annuels de l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout, au point de vue financier, et constituant un forfait.

La section centrale demande que le Gouvernement lui communique cette convention.

Le bassin du même canal va être mis en communication directe avec la ville de Roulers et la station du chemin de fer, et l'on exécutera un pavage neuf, tant pour la nouvelle voie d'accès que pour une partie des digues.

Le canal concédé de la Lys à l'Yperlée n'est pas encore achevé, mais il a été décidé, par un arrêté royal du 19 février 1873, que les travaux devraient en être terminés le 31 décembre prochain au plus tard. Il devra donc être livré à la navigation sur tout son développement, à cette dernière époque.

De l'ensemble de ces renseignements, il résulte que, dans un avenir très-peu éloigné, la grande ligne de navigation partant du couchant de Mons pour aboutir, par Ypres, à Ostende, à Nieuport et à Dunkerque, pourra être utilisée sur tout son parcours.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT (2 DÉCEMBRE 1873).

La collection complète des statuts des Sociétés anonymes, page 198, donne le résumé de cette convention et indique de plus dans le 2^e volume, page 53, une modification que les parties y ont apportée.

Chacun sait que cette collection est faite avec soin et exactitude.

Voici le résumé :

« La Société du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam exploite la ligne de Lierre à Turnhout, et elle paye annuellement à la Société du chemin de fer de Turnhout, concessionnaire de cette ligne : 1^o une somme de 172,000 francs égale au minimum d'intérêt garanti par l'État sur le capital qui a été affecté à la construction de la ligne et dont le payement incombe en définitive à l'État sous déduction des bénéfices résultant de l'exploitation ; 2^o une somme de 21,500 francs de laquelle il faut déduire celle de 6,000 francs que l'État doit admettre en compte pour frais d'administration alloués à la Société du chemin de fer de Turnhout par ses statuts et que la Société du chemin de fer d'Anvers à Rotterdam ne doit pas rembourser, ce qui réduit ce payement à 15,500 francs, maximum de la perte que peut occasionner à cette dernière Société l'exploitation de la ligne de Lierre à Turnhout.

» La convention qui fixe ces conditions entre les deux Sociétés peut être résiliée au gré de l'une ou de l'autre, tous les ans, à partir du 31 décembre 1858, en prévenant trois mois d'avance. »

7. L'article 8 de la convention prémentionnée du 25 avril 1871, en allouant à la Société du chemin de fer de Turnhout, du chef des transports faits par le Grand Central en transit sur la section de Turnhout à Herenthals, 25 p.^o/o seulement des taxes afférentes à cette section, n'a-t-il pas pour résultat d'accroître injustement la somme payée annuellement par l'État à la Société du chemin de fer de Turnhout, du chef de la garantie d'un minimum d'intérêt?

8. Quel est le montant des sommes perçues, en 1872, par la Société du chemin de fer de Turnhout et par le Grand Central du chef de ces transports en transit sur la section de Turnhout à Herenthals?

9. Est-il vrai que les marchandises expédiées de la Belgique par Louvain et Aerschot, vers Breda, Rotterdam, Amsterdam, etc., et réciproquement celles expédiées de la Hollande, par Rotterdam et Breda, vers Aerschot, Louvain, etc., sont dirigées par Anvers Roozendaal, et non par Herenthals, Turnhout et Tilbourg, bien que cette dernière direction soit notablement la plus courte?

10. *Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.* — Si l'embranchement de Walcourt à Florennes était raccordé, à Florennes, à la ligne de Chatelineau vers Givet, la somme payée à titre de garantie d'un minimum d'intérêt et qui s'élève annuellement à plus de 100,000 francs, soit plus de 7,000 francs par kilomètre, ne serait-elle pas beaucoup réduite?

Le Gouvernement ne doute pas que cette citation suffira à la section centrale : il s'agit là d'intérêts étrangers à ceux de l'État.

L'article 3 de la convention du 25 avril 1871 a eu précisément pour objet d'assurer ce transit à la section de Turnhout à Herenthals. Sans cette convention, le Grand Central aurait expédié ses marchandises par la ligne d'Anvers-Rotterdam.

Il n'est pas possible au Gouvernement de répondre actuellement à cette question pour le passé. Quand les états et les documents qui ont servi à la vérification des recettes ne lui sont plus nécessaires, ils sont renvoyés à la Compagnie.

Si la section centrale attache de l'importance à avoir sous les yeux ce renseignement, un fonctionnaire de l'inspection générale sera envoyé à Lierre pour établir quelle est la somme acquise de ce chef à la ligne de Lierre à Turnhout.

Le Gouvernement pourrait se référer à la réponse qui a été donnée à cette question dans la séance du 19 décembre 1872 (*Annales parl.*, page 227).

Non-seulement cela ne se fait pas et serait au surplus impossible à faire; mais la Compagnie exploitante, loin de chercher à détourner les transports de la section garantie, a établi, sans y être obligée, un service d'express direct d'Amsterdam à Paris par cette voie.

L'Administration des chemins de fer de l'État élève même, assure-t-on, des réclamations et prétend que certains transports que la Compagnie dirige par Turnhout et Tilbourg en considérant cette direction comme devant y être donnée, devraient être remis à l'État à Anvers.

Un embranchement qui se détache à Walcourt du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse raccorde déjà ce chemin de fer à la ligne de Morialmé à Givet, entre la station d'Oret (Morialmé) et celle des Pavillons (Stave), donc à une très-courte distance de la station de Florennes; un raccordement à ladite station de Florennes, de l'embranchement qui prend son origine à Saint-Lambert (Yver-Gomezée) et se dirige vers Florennes, ne pourrait guère augmenter le trafic.

Au surplus, ce raccordement serait très-difficile et très-coûteux à établir, vu la différence de niveau des points à raccorder.

11. Tongres à Bilsen. Tongres à Glons. — Si la Compagnie néerlandaise qui exploite les sections de Tongres à Bilsen et de Tongres à Glons, n'a fourni au Gouvernement aucun document concernant l'exercice 1872, n'est-ce pas parce que déjà, à partir de l'exercice précédent, le produit net de ces sections a dépassé le minimum garanti par l'État? Par suite, n'y a-t-il pas lieu de faire disparaître du Budget de l'exercice 1874 les allocations relatives à ces sections?

12. Ligne de l'Ourthe. — A raison de la reprise par l'État des droits de la Grande Compagnie du Luxembourg, n'y a-t-il pas lieu de faire disparaître du Budget la somme de 450,000 francs qui est portée dans le projet, à titre de garantie de minimum d'intérêt sur la ligne de l'Ourthe?

13. Ligne de Virton. — La section de Marbehan à Virton du chemin de fer de Virton ayant été livrée à l'exploitation depuis la présentation du Budget de la Dette publique, il y a lieu de porter à ce Budget la somme destinée à faire face éventuellement au paiement du minimum garanti par l'État, proportionnellement à l'étendue de la section en exploitation et conformément à l'article 14 de la convention du 22 août 1868 qui a accordé la concession. Quelle est, d'après les prévisions du Gouvernement, la somme à porter de ce chef au Budget?

14. La partie de ce chemin de fer comprise entre Virton et la frontière est-elle en voie d'exécution?

15. Le prolongement en France de la ligne de Virton a-t-il été concédé et le Gouvernement belge a-t-il conclu avec le Gouvernement français la convention qui doit régler les conditions du raccordement des deux sections frontières?

Les sections de Tongres à Bilsen et de Tongres à Glons auront encore pendant plusieurs années à toucher une partie de la garantie qui leur est assurée.

Si les comptes ne sont pas encore liquidés, c'est par suite d'un dissentiment qui s'est produit entre la Compagnie néerlandaise et le Gouvernement belge, au sujet de l'interprétation des dispositions du cahier des charges relatives à l'établissement des comptes.

La Compagnie s'est récemment rangée à l'avis du Gouvernement. Depuis, les comptes des années 1869 et 1870 ont été payés; un crédit nouveau sera demandé aux Chambres pour liquider les comptes des années antérieures (1866, 1867 et 1868). Le compte de 1871 est en cours de vérification; celui de 1872 n'est pas encore parvenu au Gouvernement.

La garantie pour la ligne de l'Ourthe est supprimée et ne figure plus au projet de Budget *modifié*.

La somme portée pour la section de Virton à Marbehan au Budget de la Dette publique de 1874 est de 205,000 francs.

La longueur de cette section est de 24,457 mètres.

La longueur de la section de Virton à la frontière est, d'après les plans soumis à l'approbation du Gouvernement, de 8,413 mètres.

Le prolongement du chemin de fer de Marbehan à Virton à établir entre Virton et la frontière française n'est pas encore en voie d'exécution: le tracé n'en pourra être approuvé qu'après que le Gouvernement aura définitivement arrêté la direction de la ligne d'Athus au chemin de fer de Marbehan à Virton, concédé par la loi du 15 mars 1873.

L'Administration est saisie des projets de tracé des deux chemins de fer et espère pouvoir, très-incessamment, prendre une décision.

Le prolongement en France est concédé à la Compagnie française du chemin de fer de l'Est.

Une convention internationale ne pourra être conclue que lorsque le tracé de la section belge aura été définitivement fixé.