

(1)

( N° 20. )

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 1875.

---

Budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1876 (1).

---

### RAPPORT

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

---

MESSIEURS,

Dans le budget des voies et moyens pour l'exercice de 1876 les revenus sont estimés à . . . . . fr. 252,544,860 »  
et les dépenses à . . . . . 241,463,296 01

Ce qui donne en prévision un excédant de . . . . . fr. 11,081,563 99

Une modification est apportée à ce budget par la lettre suivante adressée par M. le Ministre des Finances au Président de la section centrale :

Bruxelles, 10 novembre 1875.

*A Monsieur le Premier Vice-Président de la Chambre des Représentants.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Aux termes de la loi du 17 mai 1872 et de l'arrêté royal du même jour, la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes est rachetée par l'État à dater du 1<sup>er</sup> mai 1876, conformément à l'article 20 de la convention du 1<sup>er</sup> mai 1852.

Ce fait nécessite plusieurs changements des budgets de 1876, présentés à la Chambre au mois de février dernier.

---

(1) Budget n° 96, I (session de 1874-1875).

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DENEUR, PETY DE THOZÉE, DE CLERCQ, JULLIOT et DE DECKER.

L'État exploite ces lignes depuis l'origine. La convention de 1852 lui attribue le quart de la recette brute des stations et haltes concédées. Comme de raison ce quart a toujours été compris dans la recette brute générale des chemins de fer, portée au budget des voies et moyens. Il en sera de même pour les quatre premiers mois de 1876; mais, pour les huit mois suivants, il y a lieu de comprendre au budget des voies et moyens, non plus le quart, mais la totalité de la recette brute.

Les trois quarts ont donné à la Société, pour la dernière année entièrement connue, du 1<sup>er</sup> mai 1874 au 30 avril 1875 la somme de fr. 2,152,576-19 (sauf les régularisations éventuelles). En supposant pour l'année courante, de mai 1875 au 30 avril 1876, une progression totale de 80,000 francs, il y aurait à ajouter à la recette brute présumée des chemins de fer en 1876 les deux tiers de 2,232,576 francs, soit 1,488,384 francs ou somme ronde 1,500,000 francs.

D'autre part, l'annuité de rachat pour la même période de huit mois devra être inscrite au budget de la dette publique. D'après l'acte de concession, l'annuité de rachat est égale au produit moyen des cinq meilleures années parmi les sept dernières et cette moyenne est augmentée de 15 p. % à titre de prime. Il ne sera donc pas possible de calculer exactement le montant de l'annuité avant de connaître les recettes des quatre premiers mois de 1876 au profit de la Société, c'est-à-dire avant le mois d'août prochain.

De là résulte la nécessité de porter au budget de la dette publique pour 1876, un chiffre approximatif.

Quatre années sont connues; elles ont donné à la Société savoir :

Mai 1871 au 30 avril 1872.	. . . . .	fr.	1,914,883 79
— 1872 — 1873.	. . . . .		1,949,590 30
— 1873 — 1874.	. . . . .		2,124,094 16
— 1874 — 1875.	. . . . .		2,152,576 19
		Fr.	<u>8,141,144 44</u>

En supposant pour la période en cours, dont trois mois sont connus, une progression de 80,000 francs, la recette de 1875-1876 serait 2,232,576 et le produit total des cinq années fr. 10,573,720-44. Le cinquième de cette somme est de. . . . . fr. 2,074,742  
 15 p. % à titre de prime . . . . . 311,211  
 d'où l'annuité probable de. . . . . fr. 2,385,953

Pour mettre le Gouvernement en mesure de payer ce que l'État devra en vertu de la loi, j'ai l'honneur de demander à la section centrale de porter au budget de la dette publique de 1876 un article nouveau ainsi libellé :

ART. 12. Première annuité de rachat de la concession du chemin de fer de Dendre-et-Waes (huit mois) crédit non limitatif, 1,600,000 francs.

Les 21 millions formant l'article 30 du budget des recettes et des dépenses pour ordre comprennent la part de recette brute que l'État remet à la société de Dendre-et-Waes, jusqu'au rachat.

De ce chef on peut déduire une somme égale à celle qui sera inscrite au budget des voies et moyens, soit 1,500,000 francs.

Pour faciliter le travail des sections centrales, j'aurai l'honneur, Monsieur le Président, de vous adresser des communications distinctes relatives à quelques autres modifications à faire au budget de la dette publique et des recettes et dépenses pour ordre ; mais il n'était pas possible de diviser ce qui concerne le rachat de Dendre-et-Waes.

Quant au budget des voies et moyens pour l'exercice 1876, en consultant le relevé des recettes des trois premiers trimestres de l'année courante, j'ai reconnu qu'il n'y a pas lieu de réviser d'autres évaluations. Pour les impôts indirects et autres produits, les recouvrements des neuf premiers mois atteignent à 770,000 francs près les chiffres des prévisions qui, pour cette catégorie et pendant cette période, sont de 150,268,200 francs. Cette insignifiante différence disparaîtra sans nul doute.

En effet, le dernier trimestre de l'année, dans des circonstances normales, est d'ordinaire le plus productif. Les recettes des chemins de fer ne sont indiquées qu'approximativement et au-dessous du chiffre réel et la différence que cet article semble accuser est de 2,625,000 francs relativement aux prévisions. Le déficit sur les droits de succession sera très-probablement couvert, en partie du moins.

Je crois devoir m'abstenir de modifier le chiffre du produit présumé de l'accise des sucres, la convention internationale du 11 août dernier n'étant pas ratifiée.

Agrérez, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Finances,*

J. MALOU.

Il y a donc lieu d'ajouter la somme de 1,500,000 francs aux recettes et la somme de 1,600,000 francs aux dépenses.

Le budget se chiffre par conséquent comme suit :

Recettes . . . . .	fr.	254,044,860 »
Dépenses . . . . .		243,063,296 01
Reste un excédant de . . . . .	fr.	<u>10,981,563 99</u>

Les estimations des revenus n'étant pas exagérées, il est permis d'espérer que l'excédant des recettes réelles sur les dépenses définitives sera plus grand encore : l'augmentation croissante de la richesse publique et des ressources du pays sont de nature à déterminer ce résultat.

Les sections ainsi que la section centrale dans l'examen qu'elles ont fait du projet de loi ont formulé quelques observations qui se sont traduites en questions posées au Gouvernement.

Voici les réponses que le Gouvernement a données le 19 juin dernier :

1<sup>re</sup> QUESTION.

Le produit du droit des accises sur les eaux-de-vie est moindre en 1874 qu'en 1873. Ne faut-il pas attribuer cette diminution à l'abaissement du drawback si fatal à l'industrie de la distillerie et ne serait-ce pas le cas de le relever dans certaines limites?

2<sup>e</sup> QUESTION.

L'impôt sur les sucres qui donne lieu à tant de fraudes ne pourrait-il pas être aboli et remplacé par une augmentation de l'impôt sur le tabac?

## RÉPONSE.

La diminution dont on croit pouvoir argumenter, pour obtenir une décharge plus élevée à l'exportation, n'est qu'apparente et résulte de ce qu'on a comparé des éléments dissemblables :

La recette de 1874 connue au 31 décembre et qui est indiquée au budget des voies et moyens de 1876. était en effet de 14,994,326 francs; mais l'exercice ne sera clos que le 1<sup>er</sup> octobre prochain et déjà par le recouvrement de 307,216 fr. de plus connu au 30 avril, le produit de 1874 est de . . . . fr. 15,301,742

La recette de 1873, lors de la clôture de l'exercice au 1<sup>er</sup> octobre 1874, s'élève à . 13,247,353

Différence en plus pour  
1874 . . . . . 54,389  
qui s'accroîtra probablement encore, et pourtant le prix moyen du seigle a été plus élevé en 1874 qu'en 1873.

La réduction de la prime à l'exportation n'a donc pas été fatale à l'industrie, comme on l'avait prédit

Le Gouvernement ne pense pas que la perception des droits d'accise sur les sucres donne lieu à plus de fraudes ou d'abus que celle des autres taxes de consommation.

Le régime actuel vient d'être prorogé à titre provisoire. Un nouveau projet de convention internationale destiné, s'il est admis par les Gouvernements intéressés, à remplacer la convention de 1864 a été discuté par la Conférence réunie récemment à Bruxelles.

Quel que soit le sort de ce projet, le Gouvernement aura à soumettre aux Chambres des propositions définitives, probablement avant la fin de l'année courante.

Je crois utile de rappeler les explica-

2<sup>e</sup> QUESTION (suite).

## RÉPONSE.

tions échangées à ce sujet lors de la discussion du budget des voies et moyens de 1873.

Bien des fois, depuis trente ans, la question du droit sur les tabacs a été agitée.

On ne voit pas la possibilité de faire produire aux tabacs, outre ce qu'ils donnent aujourd'hui comme droit de douane sur les tabacs étrangers, la somme de six millions que produit l'accise sur les sucres.

Il faudrait établir, sinon la régie, au moins l'accise sur la culture du tabac en Belgique, et il n'entre nullement dans les intentions du Gouvernement de faire l'une ou l'autre chose.

L'augmentation même des droits de douanes, tout en nuisant à une industrie très-digne d'intérêt, ne donnerait probablement aucun résultat financier; la fraude en profiterait et la culture indigène, obtenant ainsi un droit protecteur exagéré, prendrait plus d'extension et réaliserait plus de bénéfices sans que le Trésor y trouvât le moindre avantage.

3<sup>e</sup> QUESTION.

La somme de 83,000,000 de francs, fixée comme montant probable de recettes du chemin de fer en 1876, n'est-elle pas excessive, alors que la recette n'a été en 1874 que de 76,841,300 francs?

Aux budgets des voies et moyens pour l'exercice 1873, les recettes du chemin de fer, y compris celles des lignes du Luxembourg, sont évaluées à 81,300,000 francs, chiffre qui excède d'environ 3 millions le montant des produits réalisés en 1874.

Les résultats obtenus pendant les premiers mois de cette année permettent de croire que ces prévisions seront atteintes. En effet, le relevé approximatif des recettes du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> mai accuse une augmentation de près de 1,200,000 francs, et l'expérience a fait constater qu'en général l'accroissement des recettes est plus considérable dans les derniers que dans les premiers mois de l'année. On ne peut d'ailleurs qu'espérer voir la situation générale de l'industrie s'améliorer, et partant

3<sup>e</sup> QUESTION (suite).

## RÉPONSE.

les transports reprendre un nouvel essor.

La somme de 85,000,000 de francs prévue pour 1876 n'est supérieure que de 5 1/2 millions au chiffre présumé des recettes de 1875 et comprend un million pour les nouvelles lignes. — Ces évaluations peuvent être considérées comme très-modérées.

Il est même probable qu'avant le vote du budget des voies et moyens j'aurai à proposer une augmentation par suite du rachat au 1<sup>er</sup> mai 1876 de la concession de Dendre-et-Waes en vertu de la loi du 17 mai 1872.

La recette totale de huit mois devra donc être portée au budget des voies et moyens et il y aura lieu d'inscrire au budget de la dette publique l'annuité qui sera due pour la même période.

Au mois de novembre prochain, on pourra mieux qu'aujourd'hui calculer approximativement les sommes à porter en recette et en dépense.

4<sup>e</sup> QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de supprimer le pilotage officiel ou tout au moins d'en réduire les frais?

Il semble peu rationnel que le pilotage rapporte un bénéfice à l'État et soit autre chose que le paiement d'un service rendu.

La note ci-jointe démontre l'impossibilité de supprimer le pilotage officiel. (Annexe A.)

Ce service ne procure pas un bénéfice pour l'État.

5<sup>e</sup> QUESTION.

N'y a-t-il pas lieu d'abolir, comme dans le royaume des Pays-Bas, les droits de feux et de fanaux de même que les droits de bassins, tant ceux perçus par l'État que ceux prélevés par les communes propriétaires des bassins?

Le Gouvernement n'est pas en mesure de se prononcer immédiatement sur cette question grave et complexe, non-seulement au point de vue financier, mais surtout au point de vue des intérêts du commerce national.

Elle fait l'objet d'une étude approfondie, spécialement à raison des faits qui se produisent dans les Pays-Bas.

Les seuls droits perçus au profit de

5<sup>e</sup> QUESTION (suite).

RÉPONSE.

l'État, en Belgique, sont les droits de feux et de fanal portés au budget de 1876 pour 500,000 francs.

Les villes sont propriétaires des bassins.

Les établissements maritimes ont produit, pour la ville d'Anvers, une recette brute de 1,440,998-06 en 1871,

» 1,288,149-77 en 1872.

Le droit de navigation (comprenant depuis 1861 les droits de port et de bassins) constitue la plus grande partie de cette recette, savoir :

En 1871, fr. 997,231-78

» 1872, » 884,887-17

(Voir *Documents Parlementaires*, session de 1873-74, n° 66, pages 56 et 57.)

S'il est reconnu utile ou même nécessaire de diminuer les frais que le commerce supporte, ce n'est évidemment pas aux dépens du Trésor public seul que ce résultat doit être obtenu.

La combinaison adoptée par la loi du 17 avril 1874, pour la création et la gestion des nouveaux établissements maritimes d'Anvers, ajoute une difficulté de plus à la solution de cette question.

Enfin, si l'État et les villes intéressées se mettaient d'accord pour améliorer par des réductions de taxes ou de redevances les conditions actuelles du commerce, il faudrait être certain qu'il en profiterait réellement et qu'en l'absence d'une concurrence sérieuse, l'accroissement des frais de manutention, de main-d'œuvre et autres ne viendraient pas absorber, en tout ou en partie, l'économie que l'on aurait voulu procurer.

Le devoir du Gouvernement sera de communiquer plus tard à la Chambre des éléments complets à l'appui des propositions qu'il serait éventuellement amené à faire lorsque l'étude sera terminée.

6<sup>e</sup> QUESTION.

La section centrale désire avoir communication du compte d'où il résulte que le solde du produit du placement des fonds disponibles du Trésor s'est élevé pour 1874 à 80,549 francs, avec indication, autant que possible, des conditions de placement, notamment en ce qui concerne le taux de l'intérêt et les commissions.

## RÉPONSE.

Les opérations relatives au placement des fonds disponibles du Trésor en 1874 sont résumées dans les tableaux (annexes *B* et *C*) ci-joints. Ces opérations se font à l'intervention de la Banque nationale, et aux conditions qu'elle obtient elle-même de ses agents et de ses correspondants pour ses propres placements.

Voici ces conditions :

Les effets sur la Belgique sont achetés au taux de l'escompte de la Banque, sous déduction de la commission de dûcroire allouée par la Banque à ses comptoirs.

Les achats d'effets sur l'étranger ont lieu en Belgique au taux d'escompte de la place où les effets sont payables. Les frais que ces achats entraînent varient suivant le lieu de l'achat. Ainsi, à Anvers, aucun courtage n'est dû par l'acheteur : il est tout entier à charge du vendeur. A Bruxelles, l'acheteur et le vendeur payent un courtage qui est de  $\frac{1}{2}$  p. m., calculé sur le capital des effets.

Lorsque les effets sur l'étranger arrivent à échéance, et que le placement de leur montant doit être continué, la Banque les envoie en recouvrement à ses correspondants, et se fait couvrir par d'autres effets. Sur ces nouvelles remises, les correspondants retiennent pour tous frais, — commission de dûcroire, etc., — un tantième du taux de l'escompte qui décroît à mesure que ce taux s'élève :

$\frac{1}{5}$  si l'escompte est à 5  $\frac{1}{2}$  et au-dessous.

$\frac{1}{6}$  — de 4 à 4  $\frac{1}{2}$  —

$\frac{1}{7}$  — de 3 ou de 3  $\frac{1}{2}$ .

Pour Amsterdam, où les variations du taux de l'escompte se produisent par  $\frac{1}{4}$  p. ‰, la proportion du tantième est la suivante :

$\frac{1}{5}$  si l'escompte est à 4  $\frac{1}{4}$  ou en dessous,

$\frac{1}{6}$  — de 4  $\frac{3}{8}$  à 5 p. ‰.

$\frac{1}{7}$  — de 3  $\frac{1}{8}$  ou au-dessus.

En 1874, les placements ont eu lieu en

6° QUESTION (suite).

RÉPONSE.

valeurs commerciales sur l'Angleterre, l'Allemagne, la Hollande et la Belgique. Le taux brut de l'escompte obtenu par le Trésor est indiqué ci-après :

MOIS.	DEVICES :			
	Londres.	Amsterdam	Berlin.	Belgique.
Janvier . . .	»	4 à 5½	2½ à 3	5 et 5½
Février . . .	»	4½ à 3	2 à 2½	»
Mars . . .	»	3 à 3½	2 à 2½	»
Avril . . .	»	3½ à 3½	2½ à 2½	»
Juin . . .	»	»	»	»
Juillet . . .	»	»	»	»
Août . . .	»	»	»	»
Septembre .	»	»	»	»
Octobre . .	3 à 3½	»	»	»
Novembre .	3½ à 3½	»	»	»
Décembre .	3½ à 5	»	3½ à 5	»

La réalisation des valeurs entraîne également des frais, dont le montant varie suivant les usages de chaque place.

Ainsi, pour les réalisations par voie de réescompte, les correspondants de Berlin et de Cologne perçoivent une commission de 1/8 % sur le capital; ceux de Londres et d'Amsterdam ne perçoivent point.

Lorsque les réalisations ont lieu par voie d'émission d'accreditifs, les correspondants de Berlin et de Cologne perçoivent une commission de 1/8 %, et ceux de Londres 1/16 %. Rien n'est fixé à l'égard de ceux d'Amsterdam.

Pour les envois en espèces et valeurs métalliques, ou les remises en effets sur une autre place, les correspondants allemands comptent une commission de 1/8 % sur le capital, ceux d'Amsterdam 1/2 p. m. lorsqu'il s'agit d'effets courts ou de métaux, et 1 p. m. lorsqu'il s'agit d'effets longs. Rien n'est stipulé à l'égard des correspondants anglais.

6<sup>e</sup> QUESTION (suite).

---

7<sup>e</sup> QUESTION.

---

Les dispositions de l'arrêté royal du 19 juillet 1872, réglant la situation de la Banque nationale comme caissière de l'État, n'ont-elles pas été modifiées en 1874 en ce qui concerne les articles 14 à 18 de la convention du 17 juillet 1872 et en vertu de l'article 19 de ladite convention? La section centrale demande, le cas échéant, communication de ces modifications.

8<sup>e</sup> QUESTION.

---

La section centrale trouve qu'il est régulier de porter au budget des voies et moyens de la vente des immeubles, dont il est question sous la rubrique *Resources spéciales ou extraordinaires*, mais elle demande s'il n'y aurait pas lieu, par voie de conséquence et en exécution de l'article 115 de la Constitution, d'indiquer d'autre part aux budgets des dépenses les charges à résulter des services spéciaux.

## RÉPONSE.

---

Enfin, les sorties de caisse, c'est-à-dire les paiements effectués par les correspondants sur leur place, pour compte du Trésor, donnent lieu à un prélèvement de  $\frac{1}{10}$  % à Londres, de  $\frac{1}{8}$  % en Allemagne, elles n'entraînent aucuns frais à Amsterdam.

Aucune modification n'a été apportée jusqu'ici à la convention du 17 juillet 1872.

Je crois pouvoir me référer à la réponse que j'ai faite à l'honorable M. Demeur, à la séance du 2 juin 1875. (*Annales*, pages 968 et 969.)

L'honorable membre, à la séance de la veille (*Annales*, page 958), avait mis en doute la constitutionnalité de la loi générale de comptabilité en tant qu'elle autorise, pour les services spéciaux, le report d'un exercice à l'autre des excédants de crédits non dépensés.

Ceux qui, après avoir étudié la question, persisteraient à considérer la loi de comptabilité comme inconstitutionnelle peuvent user de leur initiative pour la modifier et proposer un autre système qui soit praticable.

Dans l'opinion du Gouvernement, la marche tracée par la loi de 1846, quant aux budgets et aux comptes des services spéciaux, est non-seulement régulière mais encore la seule possible.

9<sup>e</sup> QUESTION.

La somme de 2,210,000 francs à recouvrer en 1876 du chef du prix de vente des terrains d'Anvers n'est-elle pas déjà dépensée?

## RÉPONSE.

Il m'est difficile de saisir la portée de cette question.

La somme de 2,210,000 francs n'est pas comprise dans les ressources ordinaires ou dans la balance des recettes et des dépenses du service ordinaire.

La loi du 10 janvier 1870 a ouvert au Département de la Guerre un crédit de 14 millions pour les travaux militaires d'Anvers sans subordonner l'exécution de ces travaux à la rentrée du prix de vente de la citadelle du Sud.

Le recouvrement de ce prix n'a été réellement assuré que par la convention du 10 janvier 1874, approuvée par la loi du 17 avril suivant. (Cession à la Société du Sud d'Anvers.)

Ce prix est entièrement engagé et pas seulement le cinquième à recevoir en 1876.

Voici au surplus la situation en chiffres au 9 novembre 1875.

Le Trésor a reçu :

En 1870 . . . . .	fr. 5,150,285 26
En 1874 (principal) . . . . .	2,210,502 89
Total . . . . .	fr. 5,540,788 15

Le Département de la Guerre a imputé sur les quatorze millions :

En 1870 . . . . .	fr. 2,270,612 66
» 1871 . . . . .	2,625,230 56
» 1872 . . . . .	1,741,584 89
» 1875 . . . . .	1,162,945 55
» 1874 . . . . .	824,951 67
» 1875 (jusqu'au 9 nov.) . . . . .	945,908 85
Ensemble . . . . .	fr. 9,567,011 96

Le Trésor est donc en avance, en vertu de la loi de 1870, et il sera remboursé successivement d'une somme de fr. 4,206,225-81.

Le Gouvernement dans sa réponse à la première question de la section centrale croit pouvoir affirmer que la réduction du drawback n'a pas été fatale à l'industrie de la distillerie. Cependant, on ne saurait le nier, l'exportation des boissons distillées se soutient uniquement grâce à la faveur qui s'attache, sur quelques marchés des colonies, à des marques belges justement renommées.

L'industrie de la distillerie jouit dans les Pays-Bas d'un régime plus avantageux qui lui permet de tirer des bénéfices de la fabrication de la levûre. Aussi la concurrence hollandaise est-elle écrasante sur tous les marchés nouveaux où les produits belges ne jouissent pas du bénéfice attaché à une réputation établie d'ancienne date, et de prix de faveur.

Les distillateurs de grains ont encore d'autres sujets d'inquiétude dans les conséquences que pourrait avoir pour leur industrie la réduction de l'impôt sur les sucres ou l'abolition complète de cet impôt.

Il semble rationnel d'admettre que les droits sur les sucres exercent, par le jeu des primes et de l'exportation, une certaine influence sur les mélasses, arrièr-produit du sucre.

On peut croire que la diminution des droits sur les sucres influencera en baisse le prix de la mélasse.

Cette baisse constituerait dans ce cas un avantage sérieux pour les distillateurs de mélasse, s'il est vrai, comme on l'assure, que, dans la distillation de la mélasse, la différence entre le rendement légal et le rendement réellement obtenu est proportionnellement beaucoup plus grande que celle obtenue dans la distillation des grains.

Le Gouvernement possède, relativement à ces rendements, des statistiques qui doivent le mettre à même de savoir si, en effet, le distillateur de mélasse a, au point de vue des excédants, un avantage sur le distillateur de grains.

S'il est à la connaissance du Gouvernement qu'un avantage pareil existe, il est, semble-t-il, de son devoir de prendre des mesures propres à rétablir l'équilibre, au moment surtout où la diminution des droits sur les sucres pourrait, en avilissant les prix de la mélasse, augmenter le désavantage de la distillerie de grains.

Cette industrie rend trop de services à l'agriculture pour que l'intérêt général ne soit pas plus ou moins solidaire de sa prospérité.

Comme la question sucrière, à laquelle se rapporte la seconde question, subira sans doute un examen approfondi lors de la discussion du projet de loi portant approbation de la convention internationale récemment conclue, il serait prématuré de s'en occuper dans ce rapport.

Cette convention soulève en ce moment parmi les divers intéressés des discussions qui prouvent que les appréciations sur la convention varient, qu'elles ne sont pas les mêmes notamment chez les raffineurs de sucre que chez les fabricants.

Il est à souhaiter que la convention puisse satisfaire et les uns et les autres et qu'elle sauvegarde aussi les intérêts du Trésor ; c'est ce qu'une prochaine discussion au sein de la Législature viendra éclaircir.

La réponse du Gouvernement à la seconde question prouve qu'il n'a pas songé à de nouvelles suppressions d'impôt, ni à des compensations à trouver dans l'établissement d'autres impôts, et que notamment il n'entrevoit pas la possibilité d'établir en Belgique, dans des conditions d'une perception pratique et facile, l'impôt sur le tabac.

En réponse à la cinquième question de la section centrale, le Gouvernement déclare qu'il ne se dissimule pas la gravité de la question soulevée par l'abolition, dans le royaume des Pays-Bas, des droits de fanaux et de bassins.

*La question, d'après le Gouvernement, est grave et complexe non-seulement au point de vue financier, mais surtout au point de vue du commerce national.*

En présence de la concurrence des ports hollandais, l'abolition des droits similaires existant encore dans les ports belges est pour la Belgique une nécessité.

Mais comment abolir ces droits? Qui fera les frais de ce dégrèvement?

Ici les difficultés se présentent; et c'est sur ces points, supposons-nous, que se porte l'étude du Gouvernement.

Cette étude, il faut l'espérer, ne sera pas longue, et une solution interviendra bientôt, car cette solution est aussi urgente que nécessaire.

Les bassins du principal port belge, du port d'Anvers, sont la propriété de la ville qui les exploite et y obtient des droits de bassins un revenu annuel de 1,200,000 à 1,500,000 francs.

La ville d'Anvers ne peut, on l'admettra aisément, au risque de ruiner ses finances, dégrever elle-même ses bassins.

Le pays, qui profitera principalement de ce dégrèvement, ne peut avoir la prétention d'imposer à une commune un sacrifice pareil. Dans ce cas que restet-il à faire? Si l'on exproprie, on doit indemniser celui qu'on exproprie.

Mais l'expropriation des bassins appartenant aux communes, c'est-à-dire le rachat de ces établissements par l'État, pourrait porter atteinte, d'une façon plus ou moins directe, aux droits des communes, aux franchises communales. Il est donc vraisemblable que la solution pourra être trouvée dans l'indemnité annuelle payée par l'État en compensation du revenu supprimé et dans le paiement d'indemnités proportionnelles pour tous les bassins que les communes pourraient vouloir ériger dans l'avenir.

Ces indemnités, comme les revenus actuels des bassins, ne constitueraient qu'une partie de l'intérêt des sommes employées ou à employer dans la construction de ces bassins.

Quoi qu'il soit, la section centrale croit pouvoir recommander au Gouvernement de hâter la solution d'une question aussi grave, et de la résoudre à la satisfaction de tous les intéressés, le commerce national, les communes et l'État.

Inévitablement l'État devra s'imposer les sacrifices nécessaires, sacrifices compensés d'ailleurs par l'augmentation des revenus publics, suite de la prospérité commerciale du pays.

La réponse à la sixième question peut donner lieu à des observations relativement au taux des commissions que paye la Banque nationale pour compte du Trésor, à des banquiers étrangers, pour la vente ou l'escompte des effets sur l'étranger.

Le taux de ces commissions pourrait être moindre; on peut se demander encore si la Banque nationale n'agirait pas mieux, au point de vue des intérêts du Trésor, en revendant ou en réescomptant ses valeurs étrangères sur les places d'Anvers et de Bruxelles.

De cette façon il n'y aurait pas d'autre frais que le courtage de  $\frac{3}{4}$  p. ‰, et la banque, le commerce, les escompteurs particuliers du pays, trouveraient dans ces valeurs, soit une ressource précieuse comme change, soit un placement recherché, à cause de la sécurité qui s'attacherait à ce papier, grâce à l'endos de la Banque.

Si les quantités à vendre dépassaient les besoins de nos marchés, rien n'empêcherait la Banque de réaliser ces valeurs invendues ou qui seraient invendables sans faire fléchir les cours des changes de la façon dont elle les réalise aujourd'hui en les expédiant à l'étranger.

Le budget des voies et moyens pour l'exercice de 1876, n'ayant pas donné lieu à d'autres observations que celles consignées dans ces différentes questions, a été adopté à l'unanimité par la section centrale.

*Le Rapporteur,*  
E. DE DECKER.

*Le Président,*  
P. TACK.



## ANNEXE A.

*Note relative au pilotage.*

Le traité conclu le 19 avril 1859 entre la Belgique et les Pays-Bas, traité dont les articles ont, par le traité de même date avec l'Autriche, la France, la Grande-Bretagne, la Prusse et la Russie, été placés sous la garantie des grandes puissances, dispose notamment, à l'article 9, § 2 :

« § 2. En ce qui concerne spécialement la navigation de l'Escaut et de ses » embouchures, il est convenu que le pilotage et le balisage, ainsi que la con- » servation des passes de l'Escaut en aval d'Anvers, seront soumis à une surveil- » lance commune, et que cette surveillance commune sera exercée par des » commissaires nommés à cet effet de part et d'autre. Des droits de pilotage » modérés seront fixés d'un commun accord, et ces droits seront les mêmes pour » les navires de toutes les nations.

»..... Il sera loisible, d'après cela, aux deux pays d'établir dans tout le » cours de l'Escaut et à son embouchure les services de pilotage qui seront » jugés nécessaires pour fournir les pilotes. Tout ce qui est relatif à ces établis- » sements sera déterminé par le règlement à intervenir, conformément au § 6 » ci-après. Le service de ces établissements sera sous la surveillance commune » mentionnée au commencement du présent paragraphe. Les deux Gouverne- » ments s'engagent à conserver les passes navigables de l'Escaut et de ses » embouchures, et à y placer et y entretenir les balises et bouées nécessaires, » chacun pour sa partie du fleuve. »

Jusque-là le Gouvernement était resté étranger à l'administration proprement dite du pilotage, à Ostende et à Anvers.

Immédiatement après le traité de 1859, il soumit à la Législature (séance du 22 mai de la même année) un projet de loi (devenu la loi du 1<sup>er</sup> juin suivant) qui faisait rentrer le pilotage dans les attributions du Gouvernement en exécution du traité du 19 avril 1859.

Voici ce que disait l'exposé des motifs joint à ce projet ;

« Il est évident :

» 1<sup>o</sup> Que c'est l'État qui doit être chargé de l'exécution de l'article 9 du traité ;

» 2<sup>o</sup> Qu'il ne peut s'en charger qu'en instituant une administration générale et unique du pilotage.

» Il est dès lors amené par la force des choses à reprendre le pilotage à Anvers et à Ostende.....»

Le traité du 5 novembre 1842, formant le complément de celui du 19 avril 1859, a autorisé (chapitre II, section 1) le Gouvernement belge à établir une administration de pilotage à Flessingue et à en détacher des agents à Terneuzen, et le gouvernement des Pays-Bas à établir une station de pilotes à Anvers. Il leur assure aide et protection de la part des Gouvernements respectifs.

Sous la date du 20 mai 1845, les commissaires délégués par la Belgique et les Pays-Bas arrêtèrent le règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839 et du chapitre II, section 4, du traité du 5 novembre 1842, relativement au pilotage et à la surveillance commune.

Le traité général du 16 juillet 1865 pour le rachat du péage de l'Escaut dispose que la suppression de ce péage ne portera aucune atteinte aux autres dispositions du traité du 19 avril 1839.

Enfin, le 15 juillet 1865, les commissaires permanents belges et néerlandais pour la surveillance de la navigation de l'Escaut revisèrent les tarifs de pilotage en appliquant les réductions de 20, 25 et 50 p. % prévues dans le traité du 12 mai 1865 entre la Belgique et les Pays-Bas et dans le traité général du 16 juillet suivant.

De ces divers arrangements internationaux, il résulte :

1° Que les taxes de pilotage ne sauraient être modifiées par la Belgique ag seule ;

2° Que la Belgique a contracté l'obligation envers les puissances, de maintenir, pour ce qui la concerne, les passes navigables de l'Escaut.

Il reste à démontrer que le pilotage libre n'offrirait, sous aucun rapport, un avantage quelconque pour le commerce ; qu'au contraire, il serait dangereux de le substituer au pilotage officiel.

L'institution du pilotage a eu pour objet non-seulement de prêter assistance aux bâtiments, d'aider au développement de la navigation, mais encore et surtout de maintenir les passes navigables de l'Escaut.

Envisagé sous ce dernier rapport, le pilotage prend un caractère des plus importants ; la prospérité du port d'Anvers, l'intérêt général du pays dépendent de la navigabilité du fleuve.

L'institution du pilotage a constitué une véritable mesure de précaution : on a voulu prévenir l'obstruction des passes du fleuve, laquelle ne manquerait pas de se produire si les capitaines étaient livrés à eux-mêmes ou à des pilotes inexpérimentés, insoucians : les échouements seraient fréquents et viendraient interrompre la navigation.

L'État ayant la responsabilité du maintien des passes, non-seulement envers le pays, mais envers les pavillons étrangers, doit avoir les moyens propres à lui permettre de remplir ses obligations. La surveillance que le Gouvernement exercerait sur un pilotage libre ne serait pas assez efficace, ne pourrait pas être assez suivie pour qu'il pût accomplir la charge qui lui est dévolue.

Et, d'ailleurs, s'il lui faut contrôler et surveiller, il est évident que son rôle sera plus commode s'il exerce ce contrôle et cette surveillance sur ses propres agents, s'il a, par conséquent, les moyens de répression immédiate et énergique que la situation commande.

Il lui faudrait, au surplus, toujours garder dans ses attributions et la police de la rade et l'éclairage du fleuve, les balises et bouées.

Les pilotes sont tenus à des examens théoriques et pratiques ; ils ont à répondre de tous leurs actes ; les échouements et les abordages de navires munis de pilotes sont soumis à des enquêtes officielles.

L'intervention du Gouvernement dans les affaires de pilotage est donc tellement

active, à raison des engagements qu'il a contractés et de la grave responsabilité qui lui est imposée, que l'on ne comprendrait pas l'exploitation de ce service livrée à des particuliers. Au contraire, l'industrie privée donnerait au Gouvernement plus de soucis, plus de complications et de responsabilités que le pilotage officiel.

Le pilote, qu'on ne l'oublie pas, n'est pas que chargé de la conduite du navire ; il doit observer l'état des passes, s'assurer que l'éclairage du fleuve ne laisse rien à désirer ; faire exécuter par les capitaines les prescriptions sanitaires, empêcher que du lest, des résidus ou des cendres ne soient jetés dans le fleuve, etc., etc.

Ce sont là des devoirs dont on ne pourrait attendre un sérieux accomplissement de la part de particuliers.

L'industrie privée — il est inutile de le démontrer — ne saurait offrir au commerce les garanties que lui assure le pilotage officiel.

Sous le rapport financier, elle devrait peut-être se montrer plus exigeante que l'Etat ; elle ne pourrait se contenter des droits perçus actuellement, elle devrait demander des subsides.

En effet, l'Etat qui exploite avec toute l'économie possible le pilotage, n'en retire absolument aucun bénéfice ; au contraire.

Le pilotage a fourni les résultats ci-après pendant les trois dernières années .

	Dépenses.	Recettes.	Bénéfice.	Déficit.
1872, fr.	1,235,972	1,257,375	21,401	—
1873, »	1,489,081	1,434,488	—	54,593
1874, »	1,44,1272	1,449,410	8,158	—

Les trois derniers exercices ont donc constitué l'Etat en perte de 25,000 francs.

Encore fait-on abstraction des intérêts et de l'amortissement des capitaux d'établissement.

L'industrie privée, pour assurer un pilotage convenable, devrait donc demander l'assistance du Trésor.

Les bâtiments, sous un régime privé, n'en devraient pas moins prendre de pilote et acquitter les taxes arrêtées par les deux Gouvernements. Ne peut-on pas affirmer que le commerce serait aussi exposé à des exactions de la part d'agents non-officiels, exactions qu'il serait impossible d'empêcher absolument ?

Et si l'industrie privée venait à devoir renoncer à l'exploitation du pilotage ? L'Etat devrait alors faire de nouveaux sacrifices, et combien d'années ne lui faudrait-il pas pour reconstituer un service qui a aujourd'hui une réputation excellente et d'après l'organisation duquel des services similaires ont été établis dans d'autres pays ?

Quant à laisser tous individus exercer le pilotage pour leur compte particulier, il ne semble pas nécessaire de faire ressortir que dans ces conditions le contrôle et la surveillance du Gouvernement deviennent impossibles et que du même coup il ne saurait plus répondre aux obligations qu'il a contractées.

Le Gouvernement néerlandais, qui dans une question semblable a peut-être un intérêt moins considérable à sauvegarder que la Belgique, exploite lui-même le pilotage. Le Ministre de la Marine, à La Haye, a récemment démontré d'une manière péremptoire, au sein des États-Généraux, les inconvénients graves à

tout égards qu'il y aurait à admettre des pilotes libres même à concourir avec les agents officiels pour la conduite des bâtiments.

Le pilotage néerlandais dans l'Escaut et à ses embouchures est accompli par les soins du Gouvernement néerlandais ; comment, à côté de cette administration officielle, établir un pilotage belge libre ?

Les conventions ont prescrit une concurrence *loyale* entre les agents belges et néerlandais.

On peut prévoir toutes les difficultés qui surgiraient d'un pilotage belge libre.

Il suffit, au surplus, de parcourir le règlement international du 20 mai 1843 pour reconnaître immédiatement qu'il est impossible que les deux Gouvernements confient le pilotage à l'industrie privée.

Le service du pilotage a une telle importance quant à la conservation de l'Escaut que cette même convention, pour obliger les bâtiments à se servir d'un pilote, leur impose le paiement du droit en cas de refus d'un agent de cette catégorie.

Aujourd'hui, comme on l'a dit, beaucoup de navires se font remorquer ; mais le remorqueur ne tient pas lieu de pilote et s'il est exempté lui-même d'en prendre un, le navire remorqué n'en est pas moins tenu d'accepter l'agent officiel.

Le rôle du remorqueur et celui du pilote sont différents. Si pourtant le remorqueur tenait lieu de pilote, il faudrait obliger dans ce cas tous les bâtiments à se faire remorquer.

Le remorqueur aide les navires à se tirer d'un échouement, à franchir plus aisément une passe, à arriver promptement à destination ; mais le pilote, lui, a la direction du navire, commande la manœuvre et fait observer les règlements sur la navigation.

En résumé, le pilotage officiel offre des garanties que ne procurerait pas l'industrie privée ; il ne saurait être que moins onéreux pour le commerce ; il permet à l'État de sauvegarder les intérêts de notre principal port, par conséquent du pays, en assurant la libre navigation dans l'Escaut, et de remplir scrupuleusement ses obligations à l'égard des autres États qui ont participé au rachat du péage du fleuve.

Et si l'on voulait fournir une preuve de l'exploitation tout à fait désintéressée de l'État en matière de pilotage, on rappellerait que jamais l'administration belge n'a appliqué l'article de la convention de 1843 qui stipule un droit de pilotage supplémentaire à charge des navires embarquant le pilote dans la Manche ou dans le Pas-de-Calais. L'administration néerlandaise, en présence de la résolution de la Belgique de ne jamais réclamer cette taxe supplémentaire, va également y renoncer.

Peut-on croire un instant que l'industrie privée eût renoncé au droit que la convention donnait de percevoir cette taxe spéciale, ou que le Gouvernement eût eu sur elle une influence capable de la faire renoncer à une source importante de revenus ?



## ANNEXE B.

## BANQUE NATIONALE.

## Placement de fonds disponibles de l'État.

COMPTE DE L'ANNÉE 1874.

## SECTION I. — Opérations en deniers.

Recettes.		Dépenses.	
Sommes reçues du Trésor . . . . fr.	30,947,403 59	Sommes reversées au Trésor . . . fr.	49,698,843 35
		Solde en faveur du Trésor . . . . .	14,248,560 24
	<hr/>		<hr/>
	30,947,403 59		30,947,403 59

## SECTION II. — Opérations en valeurs.

§ 1<sup>er</sup>. — MOUVEMENT DU PORTEFEUILLE DU TRÉSOR.

Valeurs entrées.		Valeurs sorties.	
Effets s/ l'Angleterre, £ 626,596 10/6	45,664,943 44	Effets s/ l'Angleterre, £ 288,227.15/8	7,205,694 59
— s/ la Hollande, fl. 6,406,338.75	43,453,344 31	— s/ la Hollande, fl. 6.406,338.75	43,453,344 31
— s/ la Prusse, th. 4,366,303.1/3	5 055,324 23	— s/ la Prusse, th. 680,497.2/5	2,517,844 98
— s/ la Belgique . . . . .	6,878,331 86	— s/ la Belgique . . . . .	6,878,331 86
		Valeurs en portefeuille au 31 décembre 1874 :	30,055,479 74
		Effets s/ l'Angleterre, £ 338,368 14/10	8,489,218 55
		— s/ la Prusse, th. 685,805.6.3	2,537,479 25
			<hr/>
			40,996,697 80
			<hr/>
	44,054,877 54		44,054,877 54

## § 2. — MOUVEMENT DU COMPTE DES CORRESPONDANTS.

Valeurs à recouvrer.		Valeurs reçues en couverture.	
Correspondants à Londres . . . . . £ 278,153 3/8	6,953,829 61	Correspondant à Londres . . . . . £ 264,389.9.4	6,609,736 69
— Amsterdam, fl. 8,659,064.73	48,484,036 27	— Amsterdam, fl. 8,659,064.73	48,484,036 27
— Berlin, th. 680,536.42	2,517,984 68	— Berlin, th. 680,498.27	2,517,845 93
— Cologne, th. 187.29/10	695 52	— Cologne, th. 187.29/10	695 52
		Soldes en faveur du Trésor au 31 décembre 1874 :	27,342,344 44
		Correspondant à Londres . . . . . £ 13,763.14/4	344,092 92
		— Berlin, th. 32.45	438 75
			<hr/>
			344,234 67
			<hr/>
	27,656,546 08		27,656,546 08

## RÉSULTAT.

Il résulte du compte ci-contre que, au 31 décembre 1874, le portefeuille du Trésor renfermait des effets représentant une valeur de . . . fr.	10,996,697 80
et que les correspondants de la banque lui devaient une somme de . . . . .	544,231 67
Ensemble. . . . fr.	11,540,929 47
La somme restant placée, d'après le compte en deniers, étant de . . . . .	11,218,560 24
Les opérations de l'année 1874 ont laissé un bénéfice de . . .	122,369 23
Le réescompte des effets au 31 décembre 1874 s'élevant à . . .	42,020 31
Le bénéfice afférent de l'année 1874 est de . . . . . fr.	80,348 92

*Placement des fonds disponibles de l'État. — Notes explicatives à l'appui du compte de 1874.*

## I.

Le tableau annexé au rapport de la section centrale sur le budget des voies et moyens de l'exercice 1875 indique (p. 23) comme produit des placements du 1<sup>er</sup> janvier au 31 octobre 1874, une somme de . . . . . fr. 80,553 77

Bien qu'il y ait encore eu des placements pendant les mois de novembre et de décembre, les bénéfices de l'année entière ne sont plus, d'après le compte ci-joint, que de . . . . . 80,348 92

Voici comment s'explique la différence de . . . . . 204 85 trouvée en moins.

La banque, en vue de simplifier ses écritures et celles du Trésor, donne aux devises étrangères une valeur conventionnelle qui est fixée comme il suit :

Une livre sterling . . . . . fr.	23 »
Un florin des Pays-Bas . . . . .	2 40
Un thaler . . . . .	3 70
Un reichsmark . . . . .	1 23

c'est-à-dire à un taux qui est inférieur, la plupart du temps, à la valeur réelle de ces devises, calculée d'après le cours du change.

Ce mode de procéder présente aussi cet avantage de fournir une réserve pour l'imprévu, mais il a pour conséquence de constituer le Trésor en perte-fictivement bien entendu — sur tous ses placements, aussi longtemps qu'ils sont continués par la banque. Ce n'est qu'au fur et à mesure de la réalisation des valeurs que ces pertes fictives disparaissent et se transforment en bénéfices apparents.

Ainsi le bénéfice de fr. 80,553-77, résultant du premier compte, a été établi

à une époque où le Trésor n'avait plus de valeurs commerciales en portefeuille, où il n'existait pas de réserve, par conséquent, du chef de différences de change.

Le second compte a été arrêté plus tard, après que la Banque avait repris en novembre et décembre les placements au profit de l'État. Des effets sur l'étranger sont alors de nouveau entrés au portefeuille au cours conventionnel, bien qu'ils eussent été payés à un taux supérieur; de sorte que, de nouveau aussi, le Trésor a été constitué fictivement en perte.

On peut juger de l'influence que ce mode de procéder exerce sur la situation du portefeuille à un moment donné, en l'appliquant aux valeurs que possédait le Trésor au 31 décembre 1874.

		Cours conventionnel.	Cours de change.	Différence.
Livres	552,132 92	£ 8,803,311 47	8,849,088 70	45,777 23
Thalers	685,842 21/3	th. 2,557,618 »	2,522,184 72	15,433 28

Non-seulement tout le produit des escomptes faits en novembre et décembre pouvait donc être absorbé par la perte fictive sur le change, mais encore une somme de fr. 204-85 sur les bénéfices déjà acquis au mois d'octobre; et c'est ce qui a eu lieu en réalité.

## II.

Le compte du portefeuille du Trésor pour 1874 renseigne à titre de bénéfices réalisés une somme de . . . . . fr. 80,348 92  
 tandis que le rapport de la Banque nationale sur les opérations de l'exercice 1874 indique du même chef une somme de . . . . . 51,498 39  
 Différence. . . . . fr. 48,850 53

Cette différence est due à diverses causes. On fera remarquer, en premier lieu, que la Banque ne réescompte pas les effets existant dans le portefeuille du Trésor à la fin de l'année. Elle porte en recette à l'exercice courant le produit de l'escompte de l'année entière, quelle que soit l'échéance des effets.

Or, au 31 décembre 1873, il y avait en portefeuille des effets ayant encore un certain nombre de jours à courir. Le Trésor a reporté sur l'exercice 1874 l'escompte afférent à ces jours, soit . . . . . fr. 63,695 44<sup>(1)</sup>

Une situation analogue s'est produite au 31 décembre 1874. Procédant comme en 1873, le Trésor a defalqué de l'exercice 1874, pour la reporter sur l'exercice 1875, une somme de fr. 42,020 31 à titre de réescompte.

De là un bénéfice pour 1874 de, . . . . . fr. 21,675 13  
 que la Banque ne porte pas dans ses livres.

---

(1) Le chiffre de . . . . . 63,695 44  
 a été augmenté, en 1874, par le Trésor comme par la Banque, d'une somme de 709 85  
 pour rectifier une erreur de pareille somme commise par la Banque dans un  
 compte de change passé le 22 septembre 1873. Ces deux sommes réunies forment  
 celle de . . . . . 64,405 29  
 qui est indiquée dans le document n° 25, p. 22 (session de 1874-1875), comme appartenant à l'exercice 1874.

D'autre part . . . . . fr. 21,675 13

Ensuite la Banque a considéré comme étant négociés au cours conventionnel divers effets que le Trésor a renseignés dans ses écritures à leur valeur réalisée ; ainsi ce dernier a seul fait état des bénéfices ci-après :

1° Change sur les sommes payées à la Hollande en 1874 . . . . .	fr. 34,495 78
2° Change sur les coupons de la dette 3 % payables à fr. 28-28 par livres à Londres . . . . .	fr. 2,838 89
3° Intérêts en compte courant bonifiés par le correspondant de Londres. . . . .	fr. 6 77
	6 77
Ensemble. . . . .	fr. 59,054 54

On constate, en second lieu, que le bénéfice renseigné par la Banque se rapporte au deuxième semestre exclusivement, et que, pendant le premier semestre, elle a dû consigner dans ses livres, toutes compensations faites <sup>(1)</sup>, une perte de . . . fr. 9,939 20 du chef de la réalisation au commencement de 1874, d'effets sur la Belgique achetés en 1875 et pour lesquels aucun réescompte n'avait été porté sur 1874.

La Banque avait de plus négligé de tenir compte d'une somme de . . . . . fr. 244 81

pour ports de lettres que le Trésor lui a payés directement.

Ensemble. . . . . fr. 10,184 01

En déduisant des bénéfices dont seul le Trésor a fait état, les pertes et frais constatés par la Banque dans ses écritures, mais dont elle n'a point fait mention dans son Rapport annuel, on trouve la différence qu'il fallait justifier, soit. . . . . fr. 48,850 53

(1) Résultat des opérations du premier semestre 1874, consigné dans les écritures de la Banque.

Perte sur réescompte. . . . .	fr. 57,984 45
Bénéfice sur escompte . . . . .	28,015 25
	28,015 25
Différence ou perte . . . . .	fr. 9,959 20

## ANNEXE C.

## BANQUE NATIONALE.

## Placement de fonds disponibles du Trésor.

OPÉRATIONS EN DENIERS.

COMPTE DE L'ANNÉE 1874.

*Mouvement des fonds employés à l'achat de valeurs commerciales pour  
compte du Trésor.*

SOMMES mises à la disposition de la Banque.		SOMMES reversées par la Banque.		SOLDE RESTANT APPLIQUÉ.	
DATE.	MONTANT.	DATE.	MONTANT.	DATE.	MONTANT.
1874					
Janvier . .	4 45,924,426 52	Janvier . .	12 6,840,377 43		
—	16 425 90	—	16 5,678,285 »		
	»	—	» 408,820 »		
	45,924,852 42		41,624,482 43	Janvier . .	31 3,297,069 99
Février . .	44 423,889 78		»		
	46,348,742 20		41,624,482 43	Février . .	28 4,720,959 77
Mars . . .	20 2,424,564 83		»		
	48,773,307 03		41,624,482 43	Mars . . .	31 6,845,524 60
Avril . . .	7 74 »	Avril . . .	3 52,910 »		
—	44 854,958 58	—	» 4,699,978 75		
	»	—	28 3,032,748 49		
	49,628,265 61		49,410,089 67		
Juillet . .	9 44 »		»		
Août . . .	12 33 88	août . . .	12 6 77		
Octobre . .	2 300,000 »		»		
—	6 2,500,000 »		»		
—	23 415 97		»		
—	27 2,500,000 »		»		
—	29 43,634 39		»		
	24,636,131 85		49,410,096 44	Octobre . .	31 5,226,035 41
Novembre .	16 45 40		»		
—	24 2,500,000 »		»		
	27,136,176 93		49,410,096 44	Novembre	30 7,726,080 51
Décembre .	2 2,500,000 »	Décembre	2 288,746 91		
—	4 23,686 07		»		
—	8 4,250,000 »		»		
—	30 7,540 57		»		
	30,917,403 59		49,698,843 35	Décembre	31 41,218,560 24