

(<sup>n</sup>)

( N° 67. )

# Chambre des Représentants.

---

(Session de 1872-1873.)

---

## BUDGET DE LA DETTE PUBLIQUE POUR L'EXERCICE 1873 <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. DEMEUR.

---

MESSIEURS,

L'attention de la section centrale chargée de l'examen du projet de Budget de la Dette publique pour l'exercice 1873 n'a été spécialement appelée que sur un des postes du Budget, sur la somme de 1,953,000 francs demandée pour le paiement du minimum d'intérêt ou de produit net garanti par l'Etat à diverses Compagnies, en exécution de la loi du 20 décembre 1851 et de lois subséquentes.

La somme de 1,953,000 francs se répartit comme suit :

Chemin de fer de la Flandre occidentale. . . . .	fr.	180,000	»
— Entre-Sambre-et-Meuse . . . . .		160,000	»
— Manage à Wavre. . . . .		160,000	»
— Lierre-Turnhout. . . . .		120,000	»
— Lichtervelde à Furnes. . . . .		180,000	»
— Tongres-Bilsen . . . . .		73,000	»
— Tongres-Glons . . . . .		20,000	»
— Liège à Luxembourg par la vallée de l'Ourthe et Spa au Grand-Duché . . . . .		800,000	»
— Embranchement de Bastogne. . . . .		70,000	»
Canal de Bossuyt à Courtrai. . . . .		190,000	»

---

<sup>(1)</sup> Budget, n° 81, II (session de 1871-1872).

<sup>(2)</sup> La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DE CLERCQ, DEMEUR, VAN ISEGHEM, JACOBS, DE KERCKHOVE et BOULENGER.

Ce crédit n'est pas limitatif. Le montant des sommes à payer par l'État, du chef des garanties, est indépendant du chiffre porté au Budget. Il doit se régler en conformité des conventions approuvées par la Législature. La Chambre ne peut que veiller à ce que les conventions soient exécutées de manière à n'imposer au Trésor public que les charges qui en découlent naturellement.

Dans la plupart des cas où la garantie d'un minimum d'intérêt ou de produit net a été sollicitée de l'État, il a été déclaré qu'elle constituerait plutôt un appui moral qu'un appui matériel. C'était surtout, disait-on, un moyen de rassurer les capitalistes timides. Tout au moins la garantie de l'État ne devait entraîner qu'un sacrifice temporaire, pendant les premières années de l'entreprise à laquelle elle était accordée. Les paiements à faire en conséquence de la garantie ne devaient être, en tous cas, qu'une avance de fonds, dont l'État serait ultérieurement remboursé au moyen des bénéfices des Compagnies, sans autre perte que celle des intérêts.

Ces prévisions se sont réalisées pour la garantie allouée aux sections de chemins de fer de Namur à Arlon et de Charleroi à Louvain. Les Compagnies concessionnaires de ces voies ferrées ont remboursé à l'État les sommés qu'elles en ont reçues, au début de leur exploitation, du chef de la garantie.

Il n'en est malheureusement pas ainsi pour les autres entreprises auxquelles un minimum d'intérêt ou de produit net a été garanti. Des chemins de fer exploités depuis près de vingt ans ne donnent pas, tant s'en faut, des recettes suffisantes pour dispenser les concessionnaires de recourir à la garantie de l'État. Plusieurs de ces entreprises semblent devoir invoquer encore la garantie pendant une longue série d'années. Quant au remboursement des sommes ainsi avancées chaque année par le Trésor public, on peut dès à présent exprimer la crainte que plusieurs Compagnies ne l'effectuent jamais.

La Chambre pourra vérifier l'exactitude de ces assertions, en examinant les résultats obtenus jusqu'à ce jour par les entreprises qui jouissent de la garantie de l'État. Nous résumons succinctement ici la situation, par des renseignements empruntés presque en entier aux annexes que M. le Ministre des Finances a publiées avec le projet de Budget.

Les sections de *Courtrai à Poperinghe* (43 k. 717 m.) et d'*Ingelmunster à Deynze, par Thielt* (25 k. 102 m.), concédées à la Compagnie des chemins de fer de la Flandre occidentale, qui les a données à bail en 1864 à la Société d'exploitation de chemins de fer, ont ensemble la garantie d'un minimum de produit net annuel de 400,000 francs. Livrées à l'exploitation par parties, du 20 juin 1855 au 3 janvier 1856, elles ont, jusqu'au 31 décembre 1871, entraîné pour l'État une dépense de fr. 5,586,953 42 c. C'est en 1856, année de l'achèvement des deux sections, que la charge de l'État a été la plus lourde. Pour cette année, l'État a payé fr. 306,407 59 c.

D'après les résultats des dernières années, il est permis d'espérer que l'État ne tardera pas à être sublevé de la charge qu'entraîne pour lui cette garantie.

Il a été payé par l'État :

Pour l'année 1867.	. . . . . fr.	155,028 20
— 1868.	. . . . .	201,188 55
— 1869.	. . . . .	150,894 65
— 1870.	. . . . .	161,624 61
— 1871.	. . . . .	50,911 51

Toutefois il est possible que la réduction considérable qui s'est produite, pour l'année 1871, sur le montant des sommes payées par l'État, tiennent à des changements temporaires que la guerre franco-prussienne a amenés dans la direction des transports. En effet, tandis que pendant les années 1867 à 1870, les recettes ne s'étaient élevées annuellement qu'à une moyenne d'environ 750,000 francs, elles ont atteint, pendant l'année 1871, le chiffre de fr. 910,012 78 c<sup>s</sup>, et rien n'établirait que les produits obtenus sur ces deux sections, en 1871, ne soient pas exceptionnels.

Le chemin de fer de *Lichtervelde à Furnes* (33 k. 847 m.) jouit de la garantie d'un minimum de produit net annuel de 200,000 francs. Ouvert le 11 mai 1858, il a, jusqu'à ce jour, absorbé presque en entier le minimum garanti et reçu de l'État, de ce chef, une somme de fr. 2,652,955 92 c<sup>s</sup>. L'ouverture, en 1868, de la section de Nicuport, qui aboutit à la ligne de Lichtervelde, n'a pas porté les recettes à un chiffre suffisant pour couvrir les dépenses d'exploitation et d'entretien de cette ligne. Ce n'est guère qu'en 1870, année du prolongement de la ligne depuis Furnes jusqu'à Dunkerque, qu'un excédant de recette a été obtenu. L'excédant a été :

En 1870, de fr. 2,488 37 c<sup>s</sup>, de telle sorte que l'État a payé fr. 197,511 63 c<sup>s</sup>.  
 En 1871, — 72,860 51 c<sup>s</sup>, — — — — — 127,159 49 c<sup>s</sup>.

Cette ligne est, comme les deux sections précédentes, exploitée par la Société générale d'exploitation de chemins de fer.

La ligne de *Manage à Wavre* (41 k. 091 m.), ouverte en 1854 et 1855, a reçu de l'État, jusqu'au 31 décembre 1870, à titre de minimum d'intérêt garanti, une somme de fr. 2,778,085 06 c<sup>s</sup>. Pour l'année 1870, l'État a payé fr. 150,764 70 c<sup>s</sup>. Le compte de la garantie n'a pas été liquidé pour l'année 1871.

Cette ligne a été donnée à bail, en 1867, par la Société concessionnaire, à la Société générale d'exploitation de chemins de fer, qui, à son tour, par la convention du 25 avril 1870, en a cédé l'exploitation à l'État, et qui percevait les sommes dues par celui-ci du chef de la garantie.

Le chemin de fer de *Lierre à Turnhout* (37 kil., 373 m.) a été ouvert le 22 avril 1855. Jusqu'au 31 décembre 1871, la garantie a occasionné à l'État une dépense de fr. 2,438,456 45 c<sup>s</sup>. Pour l'année 1856, l'État a payé fr. 147,152 58 c<sup>s</sup>. Les recettes de la Compagnie s'étaient élevées, pendant cette année, à fr. 159,069 64 c<sup>s</sup> et les dépenses à fr. 154,202 02 c<sup>s</sup>. Depuis

lors, trois nouvelles voies ferrées, rejoignant la ligne de Turnhout, l'une à Lierre, une autre à Hérenthals et une troisième à Turnhout, ont été successivement ouvertes en 1863, 1864 et 1867. Les recettes de l'exploitation ont suivi une progression en quelque sorte constante et s'élevaient en 1867 à fr. 281,348 66 c<sup>s</sup> mais la progression des dépenses de la Compagnie a été relativement plus considérable. En 1867, les dépenses étaient de fr. 274,712 47 c<sup>s</sup>, de telle sorte que l'État a payé, pour cette année, une somme de fr. 163,563 91 c<sup>s</sup>, soit fr. 18,231 53 c<sup>s</sup> de plus que pour l'année 1856.

Depuis 1868, le règlement de la garantie est fait en conformité d'une convention du 1<sup>er</sup> mars 1870, approuvée par la loi du 27 juillet 1871 et en vertu de laquelle l'élément des dépenses n'intervient plus dans les comptes de la liquidation.

Voici quelles ont été, depuis 1868, les recettes de la Compagnie et les sommes payées par l'État :

	Recettes de la Compagnie	Sommes payées par l'État
Pour 1868 . . . . .	fr. 284,032 31	fr 146,129 »
— 1869 . . . . .	290,367 27	142,011 25
— 1870 . . . . .	306,661 61	131,419 95
— 1871 . . . . .	367,040 04	92,173 97

Depuis l'ouverture, en octobre 1870, de la ligne de Tilbourg à Utrecht, la section d'Hérenthals à Turnhout fait partie de la voie la plus courte de la France et de la plus grande partie de la Belgique, vers Utrecht et Amsterdam. On est donc en droit d'espérer une augmentation continue des recettes qui atténuera, d'année en année, la charge de l'État.

Les embranchements de *Walcourt à Florennes* (14 k., 472 m.), de *Froidmond à Philippeville* (4 k., 600 m.) et de *Mariembourg à Couvin* (3 k., 323 m.), ensemble de 24 k. 323 m., font partie de la concession de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Ouverts en 1854, ils ont, jusqu'au 31 décembre 1871, coûté à l'État, du chef de la garantie, une somme de fr. 2,863.643 58 c<sup>s</sup>, tandis que la totalité des recettes provenant de l'exploitation ne s'élevait qu'à fr. 1,443,678 46 c<sup>s</sup>.

Le maximum de la somme payée, en une année, a été de fr. 167,409 32 c<sup>s</sup>. C'était en 1856. En 1871, la charge imposée à l'État du chef de la garantie s'est élevée encore à fr. 151,770 97 c<sup>s</sup>.

Depuis l'année 1864, le Grand-Central exploite la concession de l'Entre-Sambre-et-Meuse, moyennant le paiement d'une somme fixe annuelle, augmentée d'une part proportionnelle dans les bénéfices de l'ensemble des lignes fusionnées alors sous le nom de Grand-Central.

Depuis l'année 1865, ensuite d'une convention nouvelle intervenue entre l'État et la Compagnie, les dépenses de l'exploitation sont calculées à forfait en proportion de la recette brute.

La ligne de *l'Ourthe, de Liège à Marloie* (65 kil.) et celle de *Spa au grand-duché de Luxembourg* (55 kil.) jouissent ensemble d'une garantie de

800,000 francs, qui est acquise aux deux lignes jusqu'à concurrence d'un produit net commun et confondu de 1,600,000 francs.

La première a été ouverte, en partie, en 1863 et, pour le surplus, en 1866; la seconde, le 20 février 1867. L'État a payé du chef de la garantie, y compris l'année 1871, une somme de fr. 4,599,980 43 c<sup>s</sup>. Depuis la mise en exploitation complète des deux lignes, l'État a payé chaque année intégralement la somme de 800,000 francs.

La reprise par l'État de la ligne de Spa à la frontière aura pour résultat d'attribuer au Trésor public les sommes dues du chef de la garantie et qui reviendront à cette ligne dans le partage annuel des 800,000 francs.

L'embranchement de *Libramont à Bastogne* (28 kil.), ouvert le 15 novembre 1869, et dépendant de la concession de la Grande Compagnie du Luxembourg, a absorbé, jusqu'au 31 décembre 1871, la totalité de la garantie, soit 70,000 francs par an et, en total, fr. 149,013 69 c<sup>s</sup>.

Les dépenses de l'exploitation ont été :

	En 1870.		En 1871.	
	Fr.	c <sup>s</sup> .	Fr.	c <sup>s</sup>
De . . . . .	121,437	67	126,732	68
Et les recettes de . . . . .	77,770	38	79,429	93
Excédant des dépenses sur les recettes . . . . .	43,687	09	47,302	75

La section de *Tongres à Bilsen* (41 k.) et celle de *Tongres à Glons* (6 k.), ouvertes, la première en 1863, et la seconde en 1864, ont absorbé chaque année, au début de l'exploitation, l'intégralité des sommes qui leur sont garanties, soit 73,000 et 40,000 francs respectivement.

Par suite de difficultés entre l'État et la Compagnie sur l'interprétation des clauses de la garantie, le compte n'a plus été réglé à partir de l'année 1866, pour la section de Tongres à Glons, et à partir de l'année 1868, pour la section de Tongres à Bilsen.

Ces sections font partie du réseau liégeois-limbourgeois qui est exploité, depuis 1864, par la Compagnie d'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais. Eu égard au développement considérable des recettes de ce réseau dans ces dernières années (fr. 984,790 99 c<sup>s</sup>, en 1868, contre fr. 1,767,847 97 c<sup>s</sup>, en 1871), — on est porté à croire qu'il ne sera plus fait appel dans l'avenir à la garantie de l'État.

Le tableau suivant résume les données qui précèdent, en ce qui concerne les dates auxquelles les garanties ont pris cours, la longueur des sections garanties, le montant des sommes payées par l'État depuis leur ouverture et le montant des sommes payées pour l'année 1871.

LIGNES GARANTIES.	DATES auxquelles la garantie a pris cours.	Longueurs.	Sommes payées par l'État	
			Jusqu'au 31 décembre 1871.	pour l'année 1871.
Courtrai à Poperinghe et Ingelmunster à Deynze . . . . .	15 janv. et 20 juin 1855, 25 janvier, 20 mars et 2 décemb 1854, 5 janv. 1856.	lit. no. 68.819	francs c. 5,586,955 42	francs c. 50,911 51
Lichtervelde à Furnes . . . . .	11 mai 1858. . . . .	55.847	2,652,935 92	127,159 49
Manège à Wavre . . . . .	1 <sup>er</sup> et 4 décembre 1854 et 20 juin 1855.	41.091	2,778,085 06 ( <sup>1</sup> )	( <sup>2</sup> ) 150,764 70
Lierre à Turnhout . . . . .	25 mai 1855. . . . .	57.575	2,438,456 45	92,175 97
Embranchements de l'Entre-Sambre-et-Meuse.	Année 1854 . . . . .	24.395	2,865,645 58	151,770 97
Ligne de l'Ourthe et de Spa à la frontière. .	25 juillet 1865, 1 <sup>er</sup> août 1866 et 21 fév. 1867.	120. "	4,599,080 45	800,000 "
Embranchement de Bastogne . . . . .	15 décembre 1869. . . . .	28. "	140,015 69	70,000 "
Tongres à Bilsen et Tongres à Glons . . .	9 novembre 1865 et 25 juin 1864.	17. "	565,421 92 ( <sup>3</sup> )	?
TOTAUX. . . . .			19,252,490 47	1,422,760 64

L'importance des sommes à payer annuellement par l'État du chef des garanties est subordonnée au montant des recettes faites par les Compagnies, combinées avec leurs dépenses d'exploitation et d'entretien.

Lorsque les recettes excèdent les dépenses, mais ne procurent pas à la Compagnie le produit net ou l'intérêt garanti, l'État doit pourvoir à la différence.

Dans cette situation, et à moins qu'elle n'ait l'espoir de réaliser prochainement un excédant de recettes supérieur au minimum garanti, la Compagnie est pour ainsi dire désintéressée dans les résultats de sa propre exploitation; elle n'a en quelque sorte aucun intérêt, soit à développer ses recettes, soit à diminuer ses dépenses. En effet, l'augmentation des recettes ou l'économie dans la dépense aura pour résultat de réduire la somme que l'État s'est engagé à payer à la Compagnie; mais elle n'augmentera pas d'un centime la somme que la Compagnie retirera de son exploitation.

Le seul intérêt que peuvent avoir alors les Compagnies à une bonne gestion de leur entreprise, résulte de l'obligation qu'elles ont contractée de rembourser à l'État les sommes reçues du chef de la garantie, remboursement qui sera exigible à l'époque où leurs lignes produiront, soit un bénéfice net équivalent à 7 p. % du capital sur lequel porte la garantie de l'État, soit un chiffre de recettes fixé par les conventions; mais on sait, d'après les résultats

(1) Jusqu'au 31 décembre 1870 seulement.

(2) Pour l'année 1870.

(3) Jusqu'en 1867.

acquis jusqu'à ce jour, que l'époque de la réalisation de ce chiffre de recettes ou de ce bénéfice net est tellement éloignée et même, pour plusieurs lignes, tellement incertaine, qu'il n'y a pas lieu d'en tenir compte.

Cette situation est assurément fâcheuse pour l'intérêt public : l'absence d'intérêt personnel, dans le chef de l'exploitant, ne peut qu'être nuisible à la bonne administration d'un chemin de fer.

Cette situation est non moins fâcheuse au point de vue des intérêts de l'État, considéré comme garant. L'État ne peut intervenir dans la gestion des Compagnies. Il ne possède qu'un droit de contrôle et de surveillance. Et cependant c'est sur lui que retombent les résultats de l'exploitation ; c'est à son profit ou à sa charge que doivent être portés les changements qui surviennent, soit dans les recettes, soit dans les dépenses des Compagnies!

Ces inconvénients ont été souvent mis en relief. Ils sont la conséquence naturelle des conventions par lesquelles les garanties d'un minimum d'intérêt ou d'un produit net ont été promises et en exécution desquelles les chemins de fer ont été construits. Il ne peut y être remédié que du consentement des Compagnies elle-mêmes, ainsi que cela a été fait partiellement pour les lignes de Manage-Wavre, de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Lierre à Turnhout, par des conventions qui éliminent du calcul de la garantie l'élément des dépenses effectives.

Mais si l'État ne peut, sans le concours des Compagnies, modifier les conventions qu'il a conclues avec elles, s'il ne peut intervenir dans l'exploitation de leurs lignes autrement que par le contrôle des dépenses et des recettes, il importe que ce contrôle soit exercé avec le plus grand soin, puisque c'est l'État qui supporte le déficit de l'exploitation.

Le contrôle actuel est-il suffisant?

Telle est la question que s'est posée la section centrale et qui l'a déterminée à adresser au Gouvernement la plupart des questions que l'on trouvera plus loin avec les réponses.

Une chose est certaine, c'est que l'État ne possède pas, pour la vérification des recettes et des dépenses des Compagnies, les mêmes sécurités que pour la vérification des recettes et des dépenses du chemin de fer qu'il exploite.

Pour celle-ci, l'État a d'abord la garantie résultant de ce que les dépenses et les recettes sont faites par ses propres fonctionnaires, par les hommes de son choix, qu'il nomme et révoque à volonté.

Ces recettes et ces dépenses sont en outre contrôlées par la Cour des Comptes, à laquelle doivent être soumises toutes les pièces comptables et qui a le droit de se faire fournir tous états, renseignements et éclaircissements nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Le compte des opérations du chemin de fer de l'État, renfermant sur toutes les parties de l'exploitation les renseignements les plus détaillés, est rendu chaque année aux Chambres législatives qui, elles aussi, exercent leur contrôle.

Enfin, la publicité de ce compte rendu et la publication mensuelle, par la voie du *Moniteur*, d'un état détaillé des recettes appellent sur l'exploitation des chemins de fer de l'État, le contrôle permanent du pays tout entier et spécialement de la presse.

Aucune de ces sécurités n'existe pour l'État relativement aux dépenses et

aux recettes des Compagnies qui jouissent de la garantie d'un minimum d'intérêt ou de produit net.

L'État, n'intervenant pas dans leur exploitation, n'a aucune action sur le personnel chargé des recettes et des dépenses.

La comptabilité des Compagnies n'est pas soumise à la Cour des Comptes. Celle-ci n'a aucune action sur les agents des Compagnies. Elle ne peut leur demander ni pièces, ni renseignements, ni éclaircissements. Les commissaires du Gouvernement ne sont pas ses justiciables. Elle ne possède, pour exercer et diriger son contrôle, que les conventions intervenues entre l'État et les Compagnies.

Les Chambres législatives ne sont saisies d'aucun document qui leur fasse connaître les éléments ayant servi de base à la liquidation de la garantie. Le chiffre global des recettes, le chiffre global des dépenses et le montant de la somme payée par l'État, voilà les seuls éléments qui leur soient communiqués annuellement!

Enfin il n'y a pas une seule des lignes garanties dont les comptes soient livrés à la publicité. Toutes sont exploitées par des Compagnies qui exploitent en même temps d'autres lignes plus importantes (1) et les comptes de leur exploitation sont confondus dans l'ensemble, sans aucune indication qui leur soit propre.

La seule garantie que possède l'État résulte du contrôle des commissaires du Gouvernement auprès des Compagnies.

Or, quand on considère, d'une part, que le contrôle porte sur des dépenses et des recettes annuelles de plusieurs millions de francs, et, d'autre part, que le petit nombre de personnes qui en sont chargées remplissent cette mission comme accessoire de leurs fonctions et ne reçoivent de ce chef qu'une infime rémunération, la section centrale, sans élever aucun doute sur le zèle et la vigilance de ces honorables fonctionnaires, ne peut assimiler la sécurité que présente leur contrôle à celle qui résulte à la fois de l'action directe de l'administration publique, du contrôle de la Cour des Comptes et de celui des Chambres, joints à la publicité.

Les commissaires du Gouvernement n'exercent d'ailleurs leur contrôle que sur la comptabilité des Compagnies, c'est-à-dire sur les recettes et les dépenses telles qu'elles sont renseignées dans les livres. Et, si la réalité des faits n'est pas d'accord avec les écritures ou si la Compagnie, pour une raison quelconque, ne retire pas de son exploitation le produit qu'elle pourrait en retirer, les commissaires du Gouvernement seront le plus souvent dans l'impuissance de le constater. Ils ne peuvent notamment contrôler le nombre des permis de circulation gratuite, ni l'emploi des matériaux et matières après leur sortie des magasins, ni si la direction donnée aux transports est toujours conforme aux intérêts légitimes de l'État.

---

(1) Il y a toutefois exception pour la ligne de Lierre à Turnhout, naguère exploitée par la Compagnie d'Anvers à Rotterdam, moyennant une rente annuelle de 184,500 francs, et qui paraît avoir actuellement une exploitation distincte, mais qui ne publie aucun compte de son exploitation.

Comme le fait remarquer le Gouvernement dans l'une de ses réponses, si des transports naturellement destinés à des chemins de fer jouissant de la garantie de l'État étaient effectués par d'autres voies, ce serait une fraude; mais les fraudes qui consistent à attirer sur une voie ferrée des transports que la loi de la plus courte distance appelle sur une autre voie, ne sont pas inconnues dans l'histoire des chemins de fer. Sans prétendre que des fraudes de cette nature se pratiquent au détriment des lignes jouissant de la garantie de l'État, c'est-à-dire au détriment de l'État, il suffit de constater que ces fraudes sont possibles, pour qu'il y ait lieu de les prévenir par un contrôle sévère.

Il ne faut pas oublier qu'en général les recettes provenant des transports par les sections garanties n'entrent dans les caisses de la Compagnie qui effectue ces transports que pour diminuer la somme due par l'État du chef de la garantie et que la Compagnie n'en profite pas. Elle n'a donc aucun intérêt à attirer les transports sur sa ligne. Elle n'a aucun intérêt à empêcher les détournements de trafic qui se feraient au préjudice de sa ligne. Bien plus, lorsqu'une même Compagnie exploite à la fois une section garantie et une section non garantie pouvant, dans une certaine mesure, se faire concurrence, elle a tout intérêt à favoriser les transports par la section non garantie, dont les recettes lui restent toutes entières, au détriment de l'autre, dont les recettes reviennent toutes entières à l'État, en déduction de la garantie.

En résumé, la section centrale appelle la sérieuse attention du Gouvernement sur la situation des lignes de chemin de fer auxquelles un minimum d'intérêt ou de produit net est garanti par l'État, et elle l'engage à prendre ou à provoquer les mesures de nature à donner à la Chambre l'assurance que les sommes payées par l'État annuellement n'excèdent pas la garantie mise à sa charge par les contraventions.

En outre, la section centrale est d'avis qu'il y a lieu de publier, par la voie du *Moniteur*, pour chacune des sections garanties :

1° Mensuellement, un état des recettes, semblable à celui qui est publié pour le chemin de fer de l'État;

2° Annuellement, un état récapitulatif des recettes et un état détaillé des dépenses d'exploitation et d'entretien.

Au point de vue des *dépenses*, l'attention de la section centrale a été spécialement appelée sur l'exécution d'une clause que renferment plusieurs des conventions relatives au minimum de produit net ou d'intérêt, et qui limite les dépenses que les Compagnies peuvent porter en compte pour la liquidation de la garantie.

Cette clause est ainsi conçue :

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

Il résulte d'une note insérée dans les annexes au projet du Budget que, dès 1852, avant de signer avec les Compagnies les conventions définitives, le

Gouvernement a cru pouvoir interpréter le sens de cette clause, en admettant les Compagnies 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.

La section centrale s'est demandé si, au moyen de cette interprétation, les Compagnies n'étaient pas arrivées à faire entrer dans les dépenses d'entretien des dépenses qui en sont expressément exclues par les conventions, et à mettre ainsi à la charge de l'État des dépenses que la Législature, en approuvant les conventions, a laissées à la charge des Compagnies.

C'est pour s'éclairer sur ce point qu'elle a demandé au Gouvernement d'indiquer, pour plusieurs années consécutives, dans quelle proportion les dépenses des Compagnies du chef de renouvellement de billes, rails et accessoires sont admises en compte pour la liquidation de la garantie. Cette question ne concerne naturellement que les Compagnies jouissant d'un minimum d'intérêt pour la liquidation duquel les dépenses effectives d'exploitation entrent en compte.

Dans sa réponse à cette question, le Gouvernement prend l'engagement de publier, à l'appui du prochain Budget pour 1874, les renseignements relatifs aux dépenses des Compagnies, pour renouvellement de billes, rails et accessoires, qui sont portées en compte pour le règlement de la garantie.

Ne voulant pas retarder le vote du Budget, la section centrale se borne à prendre acte de cet engagement, et elle persiste à demander que des renseignements soient fournis à la Chambre, non-seulement sur les dépenses de cette nature qui entrent dans le compte de la garantie, mais aussi sur l'ensemble des dépenses de cette nature faites par les Compagnies. La comparaison des chiffres permettra de vérifier s'il est vrai que des Compagnies font entrer dans le compte de la liquidation de la garantie la totalité ou une proportion trop forte de leurs dépenses pour renouvellement de billes, rails et accessoires.

Les conventions attribuent au Gouvernement le droit de faire opérer en tout temps, par l'examen des livres de comptabilité de la Société ou par telles inspections qu'il jugera nécessaires, la vérification détaillée des éléments qui entrent dans le compte des recettes et des dépenses, et l'examen de ces livres permettra de fournir tous les renseignements désirés.

Outre les chemins de fer dont il vient d'être question, il y a une autre entreprise, celle du canal de Bossuyt à Courtrai, qui a obtenu de l'État la garantie d'un minimum de produit net.

Le canal de Bossuyt à Courtrai a été ouvert en 1861. L'État a garanti aux concessionnaires un minimum de produit net annuel de 200,000 francs pendant cinquante ans. De ce chef, l'État a payé pour onze années d'exploitation, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1871, une somme de fr. 1,939,624 86 c<sup>s</sup>.

Pendant cette même période les recettes brutes du canal ne se sont élevées en total qu'à fr. 770,570 06 c<sup>s</sup>.

De 1861 à 1865 inclusivement, la somme payée par l'État a été en moyenne de fr. 149,011 53 c<sup>s</sup> par année; mais à partir de 1866, en exécution d'une

convention approuvée par la loi du 1<sup>er</sup> octobre de la même année, le mode de supputation des dépenses de la Compagnie a été modifié. D'après la convention primitive, les dépenses d'administration, d'entretien et d'exploitation du canal étaient calculées, à forfait, à raison de 16 1/2 p. % des recettes brutes. Depuis 1866, on admet en compte les dépenses effectives d'exploitation et d'entretien, ainsi que celles d'administration et de surveillance, ces dernières jusqu'à concurrence de 12,500 francs par année.

Cette modification a eu pour résultat d'augmenter d'environ 75,000 francs par année la somme portée en compte du chef des dépenses et qui ne s'était élevée pendant chacune des cinq premières années, qu'à environ 10,000 francs, en moyenne; elle a eu pour résultat, nonobstant un léger accroissement dans les recettes du canal, de porter au maximum, c'est-à-dire au chiffre annuel de 200,000 francs, la somme payée par l'État du chef de la garantie.

En 1871, les dépenses de la Compagnie se sont élevées à . fr.	89,589 56
et les recettes brutes du canal à . . . . .	84,839 21

de telle sorte qu'après onze années d'exploitation, les dépenses annuelles excèdent les recettes de . . . . .	fr. 4,750 15
---	--------------

L'État paraît donc menacé de devoir payer, pendant les trente-neuf années de la garantie qui restent à courir, une somme annuelle de 200,000 francs, soit 7,800,000 francs. C'est cette perspective qui a déterminé la section centrale à demander au Gouvernement si, tout en exécutant les engagements de l'État, il ne serait pas possible de prendre des mesures qui atténueraient la charge qui pèse sur lui du chef de la garantie.

« Cette garantie, comme le dit l'Exposé des motifs du projet de 1851, sera purement nominale, sauf les circonstances de force majeure contre lesquelles les concessionnaires cherchent avec raison à se prémunir. » Ainsi s'exprimait le rapport de la section centrale sur le projet de la loi du 29 mai 1856, en exécution de laquelle la concession a été octroyée; et cette assertion ne semblait pas hasardée, alors qu'il s'agissait d'une entreprise appelée à joindre la Lys et l'Escaut et à réduire à 14,795 mètres une navigation fluviale embrassant 150,957 mètres.

Quelles sont les causes qui ont empêché la réalisation des avantages attendus de cette entreprise? L'insuffisance des recettes dépend-elle de vices dans la construction du canal ou d'une mauvaise organisation de l'exploitation, ou du système des péages qui déjà ont été une première fois révisés?

La section centrale n'est pas éclairée sur ces questions et elle désire que le Gouvernement les élucide. S'il résultait de leur étude que des excédants de recettes peuvent être obtenus sur le canal par l'emploi de mesures nouvelles, c'est l'État qui aurait intérêt à provoquer ces mesures, puisque les excédants de recettes viendraient en déduction de la somme de 200,000 francs qu'il paye annuellement à la Compagnie.

La section centrale est en outre d'avis qu'il convient d'adopter, pour les recettes et les dépenses de ce canal, la publicité qu'elle réclame pour les recettes et les dépenses des chemins de fer auxquels une garantie est allouée.

Depuis la présentation du projet de Budget de la Dette publique, la Chambre des Représentants a approuvé le traité conclu à Berlin le 11 juillet 1872, entre la Belgique et l'empire d'Allemagne, et en vertu duquel le Gouvernement belge se charge de l'exploitation de la partie du réseau des chemins de fer Guillaume-Luxembourg située sur le territoire belge.

Comme conséquence de ce vote, il y a lieu de porter au Budget de 1873 une somme de 500,000 francs pour le prix du bail, sous le titre :

« Quote-part de la Belgique du chef de la reprise par l'État de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale. »

Cet article formerait l'article 10<sup>bi</sup> du Budget.

Il est proposé par le Gouvernement dans une lettre adressée le 13 novembre dernier à M. le président de la Chambre des Représentants, et il a été admis par la section centrale.

La reprise de l'exploitation du chemin de fer de Spa à Gouvy aura aussi pour résultat d'attribuer à l'État la somme revenant à cette ligne dans le partage des 800,000 francs garantie en commun et d'une façon indivisible aux deux lignes de Spa et de l'Ourthe. Cette part est de 350,000 francs au minimum.

Il convient donc de diminuer de pareille somme l'article 12 du projet de Budget s'élevant à 1,953,000 et qui sera ainsi réduit à 1,603,000.

Par suite de ces deux modifications, l'ensemble du Budget se trouvera être de fr. 47,462,600 79 c<sup>s</sup>.

La section centrale a adopté le projet à l'unanimité, sauf une abstention.

*Le Rapporteur,*  
DEMEUR.

*Le Président,*  
P. TACK.

---

## ANNEXES.

Questions adressées au Gouvernement  
par la section centrale.

1° Vouloir bien compléter jusqu'à l'année 1874, inclusivement, les renseignements fournis dans l'annexe n° 8 du projet du Budget en ce qui concerne les garanties du minimum d'intérêt.

2° Quels sont les moyens de contrôle que le Gouvernement possède pour la liquidation de ce minimum ?

3° Quelle est la somme dépensée du chef de renouvellement de billes, rails et accessoires sur les chemins de fer qui jouissent de la garantie d'un minimum d'intérêt, pour la liquidation de laquelle les dépenses effectives d'exploitation ou d'entretien entrent en compte ?

Quelle est la partie de cette somme qui a été portée en dépense pour la liquidation de la garantie ?

4° N'y a-t-il aucune mesure à prendre pour atténuer la charge qui pèse sur le Gouvernement du chef de la garantie d'un minimum d'intérêt

Réponses du Gouvernement.

C'est à la suite de l'engagement qu'en a pris le Ministre lui-même, que cette annexe a été publiée. Il a été entendu que les renseignements se rapportant aux exercices 1874 et suivants seraient donnés à l'appui de chacun des Budgets ultérieurs. En recourant à ces documents, il sera plus facile d'établir, si on le juge convenable, des comparaisons que si ces renseignements étaient éparpillés dans différents documents.

Le Gouvernement s'assure, par ses commissaires, de l'exactitude des recettes et des dépenses portées dans les comptes dressés par les sociétés, notamment, quant aux recettes, par la vérification, dans les stations, des livres et écritures, et quant aux dépenses par l'examen des pièces destinées à les justifier.

Le Gouvernement n'autorise l'admission dans les comptes des sociétés de chemins de fer dotés d'une garantie d'intérêt ou de produit net que les dépenses auxquelles donne lieu le remplacement des billes, rails et accessoires qui, par suite de leur mauvais état, ne peuvent, sans danger, être conservés dans les voies : — les fonctionnaires attachés au service des chemins de fer concédés vérifient sur place les causes et la réalité de ces remplacements.

Le relevé de ces dépenses exigerait un travail assez long qui pourrait retarder, sans nécessité, le vote du Budget.

Si la section centrale le désire, des renseignements à cet égard seront publiés à l'appui du Budget de 1874. Quant aux renouvellements de billes, rails, etc., qui ne constituent pas des remplacements rentrant, par leur nature, dans les dépenses d'entretien, les commissaires du Gouvernement n'en tiennent aucune note et n'ont pas, au point de vue de la garantie, à en établir les comptes ou la situation.

On n'est donc pas en mesure de fournir la moindre indication sous ce rapport.

Le minimum d'intérêt dû par le Gouvernement à la Compagnie du canal de Bossuyt à Courtrai, est liquidé en exécution de la loi du

Questions adressées au Gouvernement  
par la section centrale.

Réponses du Gouvernement.

à la Compagnie du canal de Bossuyt à Courtrai, bien entendu, tout en exécutant les engagements pris.

5° Le Gouvernement a-t-il des garanties que le Grand-Central qui exploite la ligne de Lierre à Turnhout ne fait pas passer arbitrairement les transports par Anvers, au détriment de la ligne de Lierre à Turnhout ou plutôt du Gouvernement?

6° Le contrat entre les deux Compagnies règle-t-il la direction des transports, et l'exécution de cette stipulation est-elle contrôlée par les commissaires du Gouvernement?

Si la ligne de Turnhout n'était pas exploitée directement par le Grand-Central, on demande quels sont les contrats existants entre les deux Compagnies, notamment en ce qui concerne le matériel de la ligne de Turnhout et la garantie donnée à la Compagnie, propriétaire de cette ligne, par la Compagnie d'Anvers à Rotterdam.

7° Un contrôle analogue existe-t-il pour les autres lignes à minimum de recette garanti, qui sont exploitées par d'autres Compagnies?

8° La reprise par l'État du chemin de fer de Spa à la frontière Grand-Ducale ne sera-t-elle pas de nature à modifier la somme que l'État paye du chef de la garantie du minimum d'intérêt, aux deux Compagnies réunies du Grand-

1<sup>er</sup> octobre 1866, approuvant une convention conclue le 26 avril précédent.

Le Gouvernement ne connaît aucun moyen d'atténuer la charge résultant des engagements pris. Cette atténuation ne peut résulter que de l'accroissement des recettes et du produit net.

Aucune compagnie ne peut arbitrairement détourner des transports qui, à raison de la plus courte distance, doivent passer sur d'autres lignes, ce serait une fraude que défendent les conventions conclues entre les diverses sociétés elles-mêmes, et entre les sociétés et l'État.

Les détournements de la ligne de Lierre à Turnhout sont même moins possibles qu'ailleurs, attendu que cette ligne a une tout autre direction que les autres lignes exploitées par le Grand-Central, et qu'elle ne rencontre dans son parcours aucune voie concurrente.

Il y a du reste un contrat entre les deux Compagnies: on en joint ici une expédition (1).

Quant au contrôle des commissaires du Gouvernement sur la direction des transports, il s'exerce dans la mesure du possible; mais pour que ce contrôle pût être efficace, il faudrait que, dans toutes les stations de toutes les sociétés, il y eût un agent chargé de s'assurer, au vu des feuilles de route, que chaque expédition ne s'écarte pas de la ligne la plus courte, telle qu'elle est fixée dans les conventions et dans les tarifs de partage.

Or, il est plus que douteux que les sociétés de chemins de fer consentent à une semblable immixtion des agents de l'État dans leurs bureaux, et non moins douteux que la Législature soit disposée à voter les crédits que nécessiterait un pareil contrôle.

Il ne faut du reste pas perdre de vue que les sociétés ayant entre elles des relations de service sont intéressées à se contrôler mutuellement, quant à la direction qu'elles donnent aux transports, et que l'on peut dès lors s'en rapporter à leur vigilance intéressée.

Les explications qui précèdent répondent à cette 3<sup>me</sup> question.

Dans la dépêche que le Ministre des Finances a adressée, sous la date du 15 de ce mois, a

(1) Voir ci-après, page 16.

Questions adressées au Gouvernement  
par la section centrale.

Réponses du Gouvernement.

Luxembourg belge et du Guillaume-Luxembourg?

M. le Président de la Chambre, il a proposé de porter au Budget de 1873, sous l'article 10<sup>bis</sup>, une somme de 500,000 francs, pour la *quote-part de la Belgique du chef de la reprise par l'État de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducal*.

Il y annonçait, en même temps, la présentation prochaine d'un projet de loi de crédit supplémentaire dans lequel serait comprise une somme de fr. 145,833 33 c<sup>o</sup> pour le loyer de cette ligne, afférent à la période du 16 septembre au 31 décembre 1872. Ce projet a été présenté le 26 novembre; l'Exposé des motifs qui y est joint contient l'observation suivante: « Il n'est peut-être » pas inutile de faire remarquer que l'État belge » se trouvant aujourd'hui aux lieu et place de » la Compagnie de l'Est français, qui, elle-même » était substituée à la Compagnie Guillaume- » Luxembourg, le minimum de produit net garanti par l'État belge pour la ligne de Spa à Gouvy fera désormais retour au Trésor. En se basant sur le chiffre de 350,000 francs auquel ce minimum s'est élevé pendant ces dernières années, on peut donc dire que, en réalité, les 300,000 francs de loyer annuel que l'État aura à payer pour l'exploitation de la ligne dont il s'agit, se réduiront à 150,000 francs. »

L'Exposé des motifs du projet de loi déposé dans la séance du 13 novembre 1872, et tendant à obtenir l'approbation du traité de Berlin du 11 juillet 1872 et de la convention du 30 août 1872 (n° 11 des Documents parlementaires) contient des explications analogues.

Quoi qu'il en soit, on ne voit aucune raison de s'opposer au retranchement de la somme de 350,000 francs qui est comprise dans le crédit de 1,953,000 francs porté à l'article 12 du Budget de la Dette publique pour minimum d'intérêt; si on les maintient, ils feront retour au Trésor, et l'on aboutira au même résultat.

Quelles sont les raisons d'augmentation du minimum d'intérêt de la ligne de Manage-Wavre?

C'est que l'on a supposé que l'ouverture de la section de Nivelles à Bruxelles qui fait partie de la ligne directe de Bruxelles à Charleroi, aurait lieu l'année prochaine et que, de ce moment, il y aurait pour la ligne de Manage, par Nivelles à Wavre une diminution de recette assez sensible, et partant une augmentation de minimum garanti.

Entre l'administration du chemin de fer Grand-Central-Belge, représentée par Monsieur JULES URBAN, directeur général;

Et la Société du chemin de fer de Lierre à Turnhout, représentée par Monsieur PARFAY FOCQUET, directeur de l'exploitation;

Agissant tous deux sous réserve d'approbation;

Il a été convenu ce qui suit :

### 1. — Stations d'Hérenthals et de Turnhout.

ART. 1<sup>er</sup>. — Les stations d'Hérenthals et de Turnhout continueront à être communes aux deux administrations contractantes. Les travaux d'appropriation qu'il y aurait lieu d'exécuter par la suite seront arrêtés de commun accord et les dépenses qui en résulteront incomberont aux deux administrations contractantes dans la proportion de leur trafic respectif, calculé en prenant la moyenne des trois années précédant celle où ces travaux auront été décrétés. Chacune des Sociétés pourra, en outre, exécuter, à ses frais, pour son usage personnel, tels travaux qu'elle jugera convenir.

ART. 2. — Les stations communes d'Hérenthals et de Turnhout seront administrées par la Société de Lierre à Turnhout pour le compte de la communauté et conformément aux stipulations d'un règlement qui sera arrêté de commun accord, en prenant pour base la convention réglant l'exploitation de la gare d'Ottignies, commune à l'administration du Grand-Central-Belge et aux chemins de fer du Grand-Luxembourg et de Manage à Wayre.

### II. — Section de Turnhout à Hérenthals.

ART. 3. — Il sera établi des trains directs de la section de Turnhout à Tilbourg à celle d'Hérenthals à Aerschot en transit par la section de Turnhout à Hérenthals. Ces trains seront remorqués par des machines et convoyés par le personnel du Grand-Central-Belge.

ART. 4. — Les trains du Grand-Central-Belge circulant sur la section de Turnhout à Hérenthals seront dirigés d'après les règlements de la Société de Lierre à Turnhout. Tout le personnel de ces trains sera sous les ordres des fonctionnaires supérieurs et des chefs de stations de la ligne d'Hérenthals à Turnhout, comme s'il appartenait à cette administration et d'après les règlements en vigueur. L'administration du Grand-Central-Belge appliquera à ce personnel, le cas échéant, les punitions disciplinaires qui lui seront infligées par les fonctionnaires de la Société de Lierre à Turnhout, conformément aux règlements en vigueur. La Société de Lierre à Turnhout pourra interdire l'accès de la section de Turnhout à Hérenthals aux agents des trains, aux machinistes et chauffeurs du Grand-Central-Belge, pour fautes graves qui entraîneraient le renvoi si les agents appartenaient à la Société.

ART. 5. — Autant que faire se pourra, les signaux en usage sur le Grand-Central-Belge seront adoptés par la Société de Lierre à Turnhout. Une instruction spéciale réglera les signaux qui seront particuliers à la section de Turnhout à Hérenthals.

ART. 6. — Les trains du Grand-Central-Belge circulant sur le chemin de fer de Turnhout à Hérenthals seront réputés faits pour compte de la Société de Lierre à Turnhout en ce qui concerne le trafic ayant pour point d'arrivée ou de départ les stations de Turnhout, Thielen, Lichtaert et Hérenthals, et pour compte du Grand-Central-Belge, en ce qui concerne le trafic en transit.

La Société de Lierre à Turnhout aura droit à la totalité des recettes du trafic ayant pour point d'arrivée ou de départ les stations de Turnhout, Thielen, Lichtaert et Hérenthals, et le Grand-Central-Belge percevra, à son profit, les taxes pour le trafic en transit.

ART. 7. — En vue d'augmenter, autant que possible, le trafic de la ligne de Lierre à Turnhout et d'empêcher les détournements qui pourraient se faire par d'autres voies, le principe de la plus courte distance est admis sans aucune restriction par les parties contractantes pour tous les transports venant ou en destination de Tilbourg, Lierre, Bouchout et Anvers.

ART. 8. — Le Grand-Central-Belge payera à la Société de Lierre à Turnhout pour droits de péage, des voyageurs et des marchandises transportés par lui en transit sur la section de Turn-

hout à Hérenthals, vingt-cinq pour cent des taxes afférentes à la dite section et déterminées ci-après, à l'article 10.

ART. 9. — La Société de Lierre à Turnhout pourra faire transporter par les trains du Grand-Central-Belge, les voitures et les wagons chargés ou vides qu'elle aura à expédier entre Turnhout et Hérenthals pour son service particulier, sous les réserves que ces transports n'obligent pas aux stations à des manœuvres qui retarderaient la marche des trains telle qu'elle sera réglée par les tableaux de service, et que la charge des machines fixée par les règlements du Grand-Central-Belge ne soit pas dépassée.

#### TARIFS.

ART. 10. — Les tarifs directs entre les stations de la Société de Lierre à Turnhout et celles du Grand-Central-Belge pour les transports de toute nature, feront l'objet de conventions spéciales; toutefois, l'administration du Grand-Central-Belge pourra fixer ces trafics directs entre les stations de la section de Turnhout à Tilbourg et les autres stations de son réseau, ainsi que les tarifs communs avec d'autres administrations pour les transports en transit par la section de Turnhout à Hérenthals. Les parts dans les taxes directes afférentes à cette section et sur lesquelles la Société de Lierre à Turnhout recevra vingt-cinq pour cent, aux termes de l'art. 8 de la présente convention, sont fixées comme suit.

#### *Voyageurs et bagages.*

Billets simples	1 <sup>re</sup> classe fr. 1 40 c <sup>t</sup> .	2 <sup>me</sup> classe fr. 1 10 c <sup>t</sup> .	3 <sup>me</sup> classe fr. 0 70 c <sup>t</sup> .
Billets aller et retour	— 2 10	— 1 65	— 1 05
Bagages pour cent kilog.	fr. 1 10 c <sup>t</sup> .		

#### *Marchandises, équipages, chevaux, bestiaux.*

Tarif n° 1. — De 1 à 5 kilog.	fr. 0 06
— De 5 à 10 —	0 12
— Prix par kilog. au delà de 10 kilog.	0 12
Tarif n° 2. — Minimum	0 15
— Prix par 100 kilogr.	0 46
Tarif n° 3. — Minimum	0 46
— Prix par 100 kilog. charges incomplètes et 1 <sup>re</sup> classe.	1 95
— — — 2 <sup>me</sup> —	1 55
— — — 3 <sup>me</sup> —	1 15
— — — 4 <sup>me</sup> —	0 85
Équipages. — Grande vitesse; par équipage.	11 70
— Petite — —	5 85
Animaux. — Grande — par wagon.	7 75
— Petite — minimum par expédition	2 50
— — — 1 cheval.	1 55
— — — 1 bœuf ou vache.	0 75
— — — 1 génisse ou 1 âne.	0 55
— — — 1 veau ou 1 porc.	0 50
— — — 1 mouton.	0 15
Assurance par 1,000 francs	0 05

ART. 11. — La présente convention prendra cours le premier mai mil huit cent soixante et onze et pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des parties pour le premier janvier de chaque année en prévenant au moins trois mois à l'avance.

ART. 12. — La convention du vingt-cinq septembre mil huit cent soixante-sept est abrogée et cessera ses effets à partir du 1<sup>er</sup> mai prochain.

Ainsi fait en double à Bruxelles, le vingt-cinq avril mil huit cent soixante et onze.

(Signé) P. FOCQUET.

(Signé) J. URBAN.

Approuvé :

Approuvé :

*Le conseil d'administration du chemin  
de fer de Lierre à Turnhout.*

en séance du comité du Grand-Central-Belge  
le 28 avril 1871.

Au nom du comité :

(Signé) A. STOCLET.

(Signé) J. URBAN.

Pour copie conforme :

*Le directeur délégué du chemin de fer de Lierre à Turnhout.*

(Signé) A. STOCLET.

Approuvé :

Bruxelles, le 30 juin 1871.

*Le Ministre des Travaux publics,*

(Signé) A. WASSEIGE.