

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 JUILLET 1879.

Prorogation du mode de comptabilité à suivre pour la gestion provisoire des lignes
d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

I.

L'article 8 de la loi du 31 mai 1878, relative au rachat de diverses concessions de chemins de fer dans les Flandres, a chargé le Gouvernement de régler le mode de comptabilité à adopter pour la gestion provisoire de ces chemins de fer. Il lui a imposé l'obligation de rendre compte, dans la présente session parlementaire, des résultats de cette gestion pendant l'exercice 1878.

La Chambre se le rappellera : ces chemins de fer sont de deux catégories, ceux dont le rachat a été approuvé et ceux dont le rachat a été autorisé.

A la première, appartiennent les chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Heyst, de Lokeren à Assenede et d'Eecloo à Anvers ; à la seconde, les chemins de fer d'Ostende vers Armentières, de Furnes vers Dunkerque et d'Audenarde à Nieuport.

Les rachats conclus et ceux à conclure devant sortir leurs effets au 1^{er} janvier 1878, l'exploitation de toutes ces lignes a été faite, à partir de cette date, à l'intervention directe du Gouvernement.

Du 1^{er} janvier au 31 mai, c'est-à-dire jusqu'à la promulgation de la loi, elle a été assurée par un syndicat des sociétés concessionnaires, avec le concours de fonctionnaires du Gouvernement. A partir du 1^{er} juin, elle a été confiée à un service spécial institué par le Département des Travaux Publics, sous le nom de « Service provisoire des chemins de fer des Flandres. »

Cette exploitation a fait l'objet de deux arrêtés royaux du 31 mai 1878 (annexes n°s 1 et 2).

L'un concerne les lignes dont le rachat a été approuvé et l'autre celles dont le rachat a été autorisé par la loi.

Par ces arrêtés, il a été décidé que les dépenses d'exploitation seraient prélevées sur les recettes brutes, que les recettes nettes seraient versées au Trésor, et que ces versements seraient effectués pour compte de qui de droit, en ce qui concerne les lignes dont le sort n'était pas définitivement réglé.

Il a été décidé, en même temps, par ces arrêtés que, lorsque les dépenses d'exploitation seraient supérieures aux recettes brutes, le déficit serait couvert au moyen d'avances du Trésor.

Depuis lors, ces divers chemins de fer, à l'exception de deux, ont été annexés définitivement au réseau des chemins de fer de l'Etat. Le service provisoire des chemins de fer des Flandres gère encore actuellement l'exploitation des chemins de fer internationaux d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.

II.

Ainsi que cela vient d'être dit, l'exploitation des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Heyst, de Lokeren à Assenede et d'Eecloo à Anvers (sections d'Eecloo à Assenede et d'Assenede à Saint-Gilles-Waes) fut confiée au service provisoire des chemins de fer des Flandres, à partir du 1^{er} juin 1878; mais bientôt on reconnut qu'il était désirable, dans l'intérêt de la bonne exploitation, que les lignes de Lokeren à Assenede et à Eecloo, de Moerbeke à Saint-Gilles-Waes et de Bruges à Blankenberghe et à Heyst entrassent immédiatement dans le service ordinaire des chemins de fer de l'Etat.

Cette fusion fut opérée, le 1^{er} juillet 1878 : pour les chemins de fer de Lokeren à Assenede et à Eecloo et de Moerbeke à Saint-Gilles-Waes, et le 1^{er} août suivant, pour le chemin de fer de Bruges à Blankenberghe et à Heyst.

Elle a fait l'objet des arrêtés royaux des 30 juin et 23 juillet 1878 (annexes nos 3 et 4), qui fixèrent à forfait le montant des dépenses à prélever sur les recettes de ces lignes jusqu'à la fin de l'exercice.

Ces dépenses ont été calculées d'après les dépenses des mois correspondants de l'exercice précédent.

Cette fusion ne présentait pas le même intérêt immédiat en ce qui concerne le chemin de fer de Lichtervelde à Furnes, qui ne touchait encore, par aucun point, au réseau des chemins de fer de l'Etat. Cette ligne a continué à faire partie du service provisoire des chemins de fer des Flandres jusqu'au 1^{er} janvier 1879.

Au point de vue de la comptabilité, le régime spécial sous lequel ces quatre chemins de fer ont été placés a cessé complètement le 31 décembre 1878.

III.

Le Gouvernement n'a pas racheté le chemin de fer d'Audenarde à Nieuport : la société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique a été déchue de cette concession.

Cette déchéance était prévue par l'exposé des motifs présenté à la Chambre le 30 avril 1878, lequel s'exprimait à cet égard comme il suit :

« La Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique a émis deux séries
» d'obligations, et ce sont les ressources procurées par la seconde émission qui
» ont servi à la construction des sections d'Anseghem à Ingelmunster et de
» Dixmude à Nieuport.

» Il convient donc que le prix de rachat de la concession puisse être attribué
» aux porteurs de ces titres. Or, il n'est pas certain qu'il en serait ainsi, dans le
» cas où le Gouvernement traiterait directement avec la Société concessionnaire,
» et il aura à chercher le mode à suivre pour atteindre ce résultat.

» La Société des chemins de fer de l'Ouest est sous le coup de la déchéance
» de ses droits de concessionnaire, et, si cette mesure était prise, les sections pré-
» citées seraient acquises à l'État, sans qu'il ait rien à payer de ce chef.

» Pour le cas où il faudrait y recourir, le Gouvernement sollicite l'autorisa-
» tion d'accorder aux porteurs des obligations de la seconde série, une indemnité
» en rapport avec le prix qu'il aurait à payer à la Société concessionnaire, s'il
» traitait directement avec elle. »

L'arrêté de déchéance est du 10 mars 1879. Il a été procédé, le 9 et le 23 avril suivant, à l'adjudication de la concession, conformément au cahier des charges de celle-ci.

Ces adjudications ne pouvaient évidemment produire aucun résultat, et le chemin de fer est resté définitivement acquis à l'État.

Un arrêté royal du 9 juin 1879 (annexe n° 5) a décidé que les parties d'Anseghem à Ingelmunster, et de Dixmude à Nieuport, actuellement en exploitation, seraient définitivement incorporées aux chemins de fer de l'État, et que cette incorporation serait considérée comme ayant pris cours à la date du 1^{er} janvier 1878.

Ces sections ont été exploitées, jusqu'au 30 avril dernier, par le service provisoire des chemins de fer des Flandres. Au 1^{er} mai, elles sont entrées dans le service ordinaire des chemins de fer de l'État, et le régime spécial, au point de vue de la comptabilité, a cessé pour elles à cette date.

IV.

L'annexe n° 6 donne le résultat, pendant l'exercice 1878, de l'exploitation des chemins de fer repris aux §§ II et III ci-dessus.

Elle fait voir que la différence entre la recette brute et la dépense d'exploitation, au lieu d'être de plus de 40 p. %, comme sur le réseau de l'État, ne dépasse pas ici fr. 11,820-37.

Les comptes des recettes et des dépenses de l'exploitation des sections d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport, pendant les quatre premiers mois de l'année courante, ne sont pas encore arrêtés; mais, à en juger par les résultats des mois correspondants de l'exercice précédent, on peut estimer le déficit à 16,000 francs environ; en sorte que, pour la période entière, pendant laquelle on a prélevé sur les recettes les dépenses d'exploitation des lignes

définitivement incorporées au réseau des chemins de fer de l'Etat, le compte général se soldera par un déficit de 4,200 francs environ.

L'annexe n° 7 donne les recettes et les dépenses d'exploitation de toutes ces lignes pendant l'exercice 1877.

La comparaison des annexes 6 et 7 montre que les résultats obtenus en 1878 ont été beaucoup plus défavorables que ceux de l'exercice précédent.

Cette conséquence de la reprise était prévue et a été annoncée. Voici en effet comment s'exprime l'exposé des motifs de la loi du 31 mai 1878 :

« Le Gouvernement ne se dissimule pas que cette mesure entraînera, pour » l'exploitation du railway de l'Etat, un surcroît de charges.

» Les recettes des chemins de fer à racheter sont insuffisantes pour couvrir les » charges que comporte leur reprise, et le service meilleur que l'Etat aura à y » organiser entraînera des dépenses plus fortes que celles de l'exploitation » actuelle. »

Toutefois l'écart entre la recette brute et la dépense ne restera pas toujours aussi prononcé. Certaines causes de dépenses ou de diminution de recettes pourront être graduellement atténuées.

Nous les indiquerons succinctement.

En premier lieu, la situation précaire dans laquelle se trouvaient, depuis plusieurs années, les lignes reprises, avait nécessairement réagi sur l'état de la voie et du matériel roulant.

Les dépenses d'entretien ont donc dépassé de beaucoup celles que comporterait une exploitation placée dans des conditions normales.

D'autre part, l'application des tarifs de l'Etat entraînait, pour un assez grand nombre de transports, une réduction importante des tarifs précédemment en vigueur. Ces réductions seront, plus tard, en partie compensées par l'accroissement du trafic. Mais il faut nécessairement un certain délai avant que cette augmentation du trafic devienne suffisante pour compenser l'abaissement des tarifs tout en faisant face au surcroît de dépenses occasionnées par l'extension même du trafic.

La période transitoire est donc la plus défavorable au point de vue de la recette nette. Or c'est cette période que les chemins de fer repris viennent de traverser.

L'augmentation des transports qui s'est produite a été déjà suffisante pour maintenir le chiffre des recettes brutes au taux qu'il avait atteint l'exercice précédent.

Mais cette augmentation a entraîné un surcroît de dépenses d'autant plus important que les lignes, formant une exploitation séparée, n'avaient pas un matériel roulant pouvant suffire à ce trafic.

Pour ce motif et aussi pour permettre la remise en bon état du matériel existant, le service provisoire des Flandres a dû prendre en location des locomotives et des voitures du réseau de l'Etat. Ces frais de location s'élèvent pour l'exercice 1878 à la somme de 42,000 francs environ.

En outre, des frais de traction ont été payés à la Société de Gand à Terneuzen pour une somme de fr. 20,776-10.

L'insuffisance du matériel à marchandises a amené aussi ce résultat que le décompte relatif à l'usage réciproque de ce matériel, entre le service provisoire et

le réseau de l'État, se solde en défaveur du service provisoire par une somme de 58,000 francs environ.

De fortes économies auraient donc été réalisées si le service provisoire avait disposé du matériel nécessaire.

Une partie des redevances payées directement pour location de matériel ou sous forme de décompte relatif à l'usage réciproque du matériel constitue, en réalité, non pas une dépense d'exploitation proprement dite, mais une charge de premier établissement.

Elles représentent l'intérêt du capital correspondant au matériel roulant emprunté aux exploitations voisines.

Pour ces divers motifs, les résultats de l'exploitation de 1878 doivent être considérés comme exceptionnels. On ne peut pas leur assimiler ceux qui seront obtenus plus tard, après une fusion de quelques années avec le réseau de l'État.

Mais, la Chambre le remarquera, il ne s'agit ici que d'une amélioration relative : quelle que puisse être leur progression ultérieure, les recettes nettes seront toujours loin d'égaliser les charges afférentes à la reprise de ces lignes par l'État.

Le capital en titres de la dette publique à 4 p. %, que le Trésor a à déboursier de ce chef, s'élèvera à la somme de 12,417,400 francs, comportant un intérêt annuel de 496,484 francs. Ces lignes continueront donc à surcharger l'exploitation des chemins de fer de l'État.

V.

Le sort des sections françaises des chemins de fer d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque n'est pas encore fixé. Le Gouvernement n'a pas fait usage jusqu'ici de l'autorisation qui lui a été donnée par la loi du 31 mai 1878 de racheter les sections belges de ces lignes.

En attendant et de commun accord avec le Gouvernement français, le Gouvernement belge s'est chargé d'en assurer le service.

L'annexe n° 8 donne le résultat de cette exploitation pendant l'exercice 1878.

Comme pour les lignes dont il s'agit ci-dessus et pour les mêmes causes, les résultats obtenus ont été plus défavorables que ceux de l'exploitation pendant l'exercice précédent. Les recettes et les dépenses de 1877 sont données par l'annexe n° 9.

Pour les sections belges du chemin de fer d'Ostende à Armentières, les recettes ont été, en 1878, supérieures aux dépenses de. fr. 50,735 92
tandis que, pour la partie belge du chemin de fer de Furnes à
Dunkerque, les dépenses ont excédé les recettes de. 13,744 87

L'excédant des recettes pour les deux chemins de fer réunis se
réduit donc à fr. 36,991 05

Pour la section comprise entre la frontière et Dunkerque, les dépenses ont dépassé les recettes brutes de. 40,381 06
et pour la section allant de la frontière à Armentières, les recettes
brutes ont été supérieures aux dépenses de. 1,262 62

Le déficit à couvrir du chef de l'exploitation des sections françaises
est donc de. fr. 39,118 44

Le Gouvernement français remboursera cette somme ou la fera rembourser ultérieurement au Gouvernement belge. Il en sera de même du déficit que laissera l'exploitation en 1879.

On peut prévoir que la situation provisoire dans laquelle on se trouve actuellement durera jusqu'à la fin de l'exercice. S'il en est ainsi, la somme que le Trésor aura à récupérer du chef de l'exploitation des sections françaises, en 1878 et 1879, s'élèvera à 80,000 francs environ et le déficit auquel il aura à pourvoir du chef de l'exploitation provisoire de ces chemins de fer, pendant ces deux années, sera de 6,000 francs environ.

Si à cette somme on ajoute celle de 4,200 francs à laquelle on a évalué plus haut le déficit de l'exploitation provisoire des lignes déjà incorporées au réseau des chemins de fer de l'État, on arrive à la somme totale de 10,200 francs.

Il est indispensable que le Gouvernement soit à même de pourvoir à cette dépense et c'est pour ce motif qu'il sollicite le crédit qui fait l'objet des articles 2 et 3 du projet de loi ci-joint.

Le Gouvernement demande, en même temps, par l'article 1^{er} du projet de loi, à pouvoir régler, jusqu'à la fin de l'année 1879, le mode de comptabilité à appliquer à l'exploitation des chemins de fer d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque.

Si, contrairement à ses prévisions, l'exploitation provisoire de ces lignes devait se prolonger au delà de ce terme, il viendrait solliciter les nouveaux pouvoirs qui lui seraient nécessaires.

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.



PROJET DE LOI.

**ROI DES BELGES,***À tous présents et à venir, salut.*

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera, en Notre nom, à la Chambre des Représentants, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le mode de comptabilité à suivre pour la gestion provisoire, pour compte de qui de droit, des lignes d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque continuera à être réglé par le Gouvernement jusqu'au 31 décembre 1879.

ART. 2.

Un crédit spécial de 10,200 francs est ouvert au Département des Travaux Publics pour faire face, en même temps qu'avec les recettes, aux dépenses de l'exploitation :

1° Pour l'exercice 1878, des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Heyst, de Lokeren à Assenede et des sections d'Eecloo à Assenede et de Moerbeke à Saint-Gilles-Waes, du chemin de fer d'Eecloo à Anvers ;

2° Du 1^{er} janvier 1878 au 30 avril 1879, des parties d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport ;

3° Pendant les années 1878 et 1879, des chemins de fer d'Ostende à Armentières et de Furnes à Dunkerque, y compris les sections françaises de ces chemins de fer.

ART. 3.

Ce crédit sera couvert au moyen des ressources ordinaires
du budget.

Donné à Bruxelles, le 7 juillet 1879.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.



ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 1^{er} de la loi du 31 mai 1878 approuvant les conventions relatives au rachat des concessions des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Blankenberghe, de Blankenberghe à Heyst, de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eccloo à Anvers ;

Vu l'article 8 de la même loi autorisant le Gouvernement à déterminer le mode de comptabilité à adopter pour la gestion, pendant l'exercice 1878, de ces chemins de fer ;

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. A dater du 1^{er} juin 1878, l'exploitation des chemins de fer préindiqués sera gérée par l'administration des chemins de fer de l'État.

ART. 2. Jusqu'à l'expiration de l'exercice 1878, la comptabilité des recettes et des dépenses des chemins de fer faisant l'objet du présent arrêté sera tenue séparément.

Les dépenses d'exploitation seront prélevées sur les recettes et les recettes nettes seront versées au Trésor, avec l'imputation : Produits de l'administration de la trésorerie et de la dette publique.

L'objet des versements sera libellé : Recettes nettes de chemins de fer dans les Flandres cédés à l'État.

Lorsque les dépenses d'exploitation seront supérieures aux recettes brutes, le déficit sera couvert au moyen d'avances du Trésor.

Il sera dressé mensuellement un état des recettes et des dépenses appuyé des pièces justificatives.

Ces états seront transmis par le Département des Travaux Publics au Département des Finances qui en provoquera la régularisation par la cour des comptes.

ART. 3. Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à prendre toutes les mesures que comporte l'organisation temporaire du service des chemins de fer préindiqués, notamment à désigner les agents qui seront chargés de ce service et à régler leurs attributions, à pourvoir de nominations provisoires les agents des lignes rachetées et à racheter et à fixer leurs émoluments et leurs cautionnements.

ART. 4. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 31 mai 1878.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANNEXE N° 2.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 2 de la loi du 31 mai 1878 autorisant le Gouvernement à racheter, au 1^{er} janvier 1878, les concessions des chemins de fer d'Ostende à la frontière de France, dans la direction d'Armentières, de Furnes à la frontière de France, dans la direction de Dunkerque, et d'Audenarde à Nieuport, ainsi que le matériel d'exploitation de ces chemins de fer ;

Considérant qu'en attendant la réalisation des rachats autorisés par cette disposition législative, il y a lieu de charger l'administration des chemins de fer de l'Etat de l'exploitation desdits chemins de fer, pour compte de qui de droit ;

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. A dater du 1^{er} juin 1878 et jusqu'à disposition ultérieure, l'administration des chemins de fer de l'Etat sera chargée de l'exploitation, pour compte de qui de droit :

1^o Des sections actuellement ouvertes au service public du chemin de fer d'Ostende à la frontière de France, dans la direction d'Armentières ;

2^o Du chemin de fer de Furnes à la frontière de France, dans la direction de Dunkerque ;

3^o Des sections actuellement ouvertes au service public du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport.

ART. 2. La comptabilité des recettes et dépenses de chacun des chemins de fer faisant l'objet du présent arrêté sera tenue séparément.

Les dépenses d'exploitation seront prélevées sur les recettes et les recettes

nettes seront versées au trésor, avec l'imputation : « Produits de l'exploitation, pour compte de qui de droit, du chemin de fer de. . . . »

Lorsque les dépenses d'exploitation seront supérieures aux recettes brutes, le déficit sera couvert au moyen d'avances du trésor.

ART. 3. Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé à prendre toutes les autres mesures que comporte l'exploitation provisoire de ces chemins de fer, à désigner les agents qui en seront chargés, à régler leurs attributions et à fixer leurs émoluments et leurs cautionnements.

ART. 4. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 31 mai 1878.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre des Finances,

J. MALOU.

ANNEXE N° 3.

LEOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Revu notre arrêté du 31 mai 1878 réglant le mode de comptabilité à appliquer, jusqu'au 31 décembre 1878, à l'exploitation des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Blankenberghe, de Blankenberghe à Heyst, de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eccloo à Anvers ;

Considérant que, dans l'intérêt d'une bonne exploitation, il est désirable que le service des chemins de fer de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eccloo à Anvers soit fusionné avec le service d'autres lignes avoisinantes des chemins de l'Etat ;

Considérant qu'à cet effet, il convient de verser au budget des recettes et des dépenses pour ordre, chapitre des fonds de remploi, le montant des dépenses d'exploitation de ces chemins de fer déterminé à l'avance et de modifier en conséquence les dispositions de Notre arrêté précité ;

Considérant qu'il peut être admis que, pour le deuxième semestre de l'exercice courant, les dépenses seront équivalentes à celles du semestre correspondant de l'exercice précédent, lesquelles se sont élevées à la somme de fr. 104,661-44. ;

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. Les dépenses d'exploitation des chemins de fer de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eecloo à Anvers, pour le deuxième semestre de l'exercice 1878, sont fixées à la somme de 104,670 francs.

ART. 2. Les recettes desdits chemins de fer seront versées, jusqu'à concurrence de cette somme, sur les articles 58 à 62 du budget des recettes et des dépenses par ordre, comme il suit :

18,800 francs sur l'article 58;		
14,700	—	58;
36,600	—	60;
29,300	—	61;
5,270	—	62.

Ces versements seront effectués avec l'imputation : Produits de l'administration de la trésorerie et de la dette publique, recettes des chemins de fer de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eecloo à Anvers, à employer à des dépenses des chemins de fer de l'Etat.

En cas d'insuffisance des recettes, il y sera pourvu au moyen d'avances du trésor.

Le surplus des recettes desdits chemins de fer sera, le cas échéant, versé au trésor avec l'imputation : Produits de l'administration de la trésorerie et de la dette publique, recettes des chemins de fer de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eecloo à Anvers.

ART. 3. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 30 juin 1878.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.



ANNEXE N° 4.

*Fusion des lignes de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst
avec celles de l'ancien réseau de l'État.*

LEOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, **SALUT.**

Revu Notre arrêté du 31 mai 1878, réglant le mode de comptabilité à appliquer, jusqu'au 31 décembre 1878, à l'exploitation des chemins de fer de Lichtervelde à Furnes, de Bruges à Blankenberghe, de Blankenberghe à Heyst, de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eecloo à Anvers, et celui du 30 juin suivant, modifiant ces dispositions quant aux chemins de fer de Lokeren à Selzaete, de Selzaete à Assenede et d'Eecloo à Anvers ;

Considérant qu'il y a lieu, pour les mêmes motifs, de prendre la même mesure à l'égard des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst ;

Considérant qu'il peut être admis que, pour les cinq derniers mois de l'exercice courant, les dépenses seront équivalentes à celles de l'exercice précédent, lesquelles se sont élevées à la somme de fr. 83,584-97 ;

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. Les dépenses d'exploitation des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst, pour les cinq derniers mois de l'exercice courant, sont fixées à la somme de 83,600 francs.

ART. 2. Les recettes desdits chemins de fer seront versées, jusqu'à concurrence de cette somme, sur les articles 58 à 62 du budget des recettes et des dépenses pour ordre comme il suit :

15,000	francs	sur l'article 58 ;
11,700	—	59 ;
29,300	—	60 ;
23,400	—	61 ;
4,200	—	62.

Ces versements seront effectués avec l'imputation : « Produit de l'administration de la trésorerie et de la dette publique, recettes des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst, à employer à des dépenses des chemins de fer de l'Etat. »

En cas d'insuffisance des recettes, il y sera pourvu au moyen d'avances du trésor.

Le surplus des recettes desdits chemins de fer sera, le cas échéant, versé au trésor avec l'imputation : « Produit de l'administration de la trésorerie et de la dette publique, recettes des chemins de fer de Bruges à Blankenberghe et de Blankenberghe à Heyst. »

ART. 5. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 23 juillet 1878.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTE.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

ANNEXE N° 5.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 10 mars 1879, déclarant la Société anonyme des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique déchue de la concession du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport et chargeant Notre Ministre des Travaux Publics de prendre les mesures que comporte l'application de l'article 21 du cahier des charges de cette concession ;

Vu l'arrêté de Notre Ministre des Travaux Publics du 12 mars 1879 réglant la mise en adjudication de ladite concession et fixant cette adjudication au 9 avril 1879 et éventuellement au 23 du même mois ;

Vu le procès-verbal de la séance d'adjudication du 9 avril 1879, duquel il résulte qu'aucune soumission n'a été déposée ;

Vu le procès-verbal de la séance d'adjudication du 23 avril 1879, laquelle n'a amené également aucun résultat ;

Considérant qu'aux termes de l'article 21 précité du cahier des charges, tous les ouvrages déjà exécutés, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà en exploitation avec leur matériel sont, par suite, définitivement acquis à l'Etat, sans indemnité, et que le Gouvernement peut en disposer comme de conseil ;

Considérant qu'il y a lieu, en conséquence, de régler définitivement l'usage qui sera fait des parties déjà en exploitation d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport ;

Vu le 2^o de l'article 3 de la loi du 31 mai 1878 autorisant le Gouvernement à opérer le rachat, au 1^{er} janvier 1878, de la concession du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport, au prix de 2,506,500 francs ou à payer aux porteurs des obligations de la deuxième émission, faite par la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, une indemnité en rapport avec ce prix, augmenté éventuellement du prix du matériel roulant, du mobilier, de l'outillage, etc., dont la propriété serait reconnue aux concessionnaires du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport ou à leurs ayants droit;

Considérant que l'autorisation de racheter la concession est devenue sans objet, mais qu'il y a lieu d'user de l'autorisation d'indemniser les porteurs des obligations préindiquées;

Vu la convention du 28 décembre 1877, relative à la constitution du syndicat qui, à la demande du Gouvernement, s'est chargé, du 1^{er} janvier au 31 mai 1878, de l'exploitation des parties d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport, à la condition que l'Etat pourvût à l'insuffisance des recettes brutes de ces parties de chemin de fer;

Vu Notre arrêté du 31 mai 1878, portant qu'à partir du 1^{er} juin 1878 et en attendant le rachat des concessions y énumérées, au nombre desquelles figure celle du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport, l'administration des chemins de fer de l'Etat sera chargée pour compte de qui de droit de l'exploitation desdites concessions;

Sur la proposition de Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. Les dispositions du paragraphe final de l'article 21 du cahier des charges de la concession sortiront leurs effets en ce qui concerne les parties d'Anseghem à Ingelmunster et de Dixmude à Nieuport, actuellement en exploitation, du chemin de fer d'Audenarde à Nieuport, lesquelles sont définitivement incorporées au réseau des chemins de fer de l'Etat.

Les effets de cette incorporation seront considérés comme ayant pris cours à la date du 1^{er} janvier 1878.

ART. 2. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances prendront toutes les mesures que comporte l'allocation aux porteurs des obligations de la deuxième série, émises par la Société des chemins de fer de l'Ouest de la Belgique, de l'indemnité que le Gouvernement est autorisé à leur accorder par l'article 3 de la loi du 31 mai 1878.

ART. 3. Nos Ministres des Travaux Publics et des Finances sont chargés de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 juin 1879.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

SAINCTELETTÉ.

Le Ministre des Finances,

CHARLES GRAUX.

LOI DU 31 MAI 1878.

ANNEXE N° 6.

Lignes incorporées au réseau du chemin de fer de l'État.

Résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1878.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	RECETTES		DÉPENSES		DIFFÉRENCES.		Observations.
	PARTIELLES.	TOTALES.	PARTIELLES.	TOTALES.	EXCÉDANTS.	DÉFICITS.	
Lichtervelde à Furnes	"	314,243 90	"	250,803 17	63,438,75	"	
Bruges à Heyst {	les sept premiers mois . .	112,546 67	408,418 10	183,187 28	49,512 55	"	
	les cinq derniers mois . .	122,555 14	77,069 18				
Lokeren à Assenede {	les six premiers mois . .	47,111 06	75,427 55	124,595 76	"	16,076 85	
	les six derniers mois . .	61,407 87	51,168 25				
Eccloo à Anvers {	les six premiers mois . .	52,961 65	65,851 59	116,456 46	"	46,675 21	
	les six derniers mois . .	56,801 60	52,604 87				
Ouest de la Belgique	"	165,282 44	"	201,665 29	"	58,580 85	
		890,508 55		878,687 96	112,951 26	101,150 89	
Excédant total . . .					11,820 57		

(16)

[N° 196.]

LOI DU 31 MAI 1878.

Lignes des Flandres incorporées au réseau des chemins de fer de l'État.

Résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1877.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.	DIFFÉRENCES.		Observations.
			EXCÉDANTS.	DÉFICITS.	
Lichtervelde-Furnes	541,759 22	228,875 94	412,885 28	"	
Bruges à Heyst	507,552 05	176,079 05	451,455 02	"	
Lokeren à Assenede	111,286 68	98,784 45	12,502 23	"	
Eecloo à Anvers.	70,780 83	104,192 86	"	55,412 05	
Ouest de la Belgique	90,808 48	127,509 84	"	56,701 56	
	922,167 26	735,440 10	256,840 55	70,115 59	
		Excédant. . . .	186,727 16		

LOI DU 31 MAI 1878.

Lignes des Flandres exploitées provisoirement par l'État pour compte de qui de droit.

Résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1878.

DÉSIGNATION DES LIGNES:	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.	DIFFÉRENCES.		Observations.
			EXCÉDANTS.	DÉFICITS.	
Furnes à Dunkerque	partie belge.	57,409 29	30,834 16	"	13,744 87
	partie française . . .	443,926 31	186,307 37	"	40,381 06
Ostende à Armentières	partie belge.	563,567 16	312,831 24	30,733 92	"
	partie française . . .	29,775 68	28,311 06	1,262 62	"
		776,576 44	778,303 83	31,998 34	34,123 83
Déficit total. . .			2,127 29		

LOI DU 31 MAI 1878.

Lignes des Flandres exploitées provisoirement par l'État pour compte de qui de droit.

Résultats de l'exploitation pendant l'exercice 1877.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.	DIFFÉRENCES.		Observations.
			EXCÉDANTS.	DÉFICITS.	
Furnes à Dunkerque.	206,093 79	236,707 49	"	30,613 70	
Ostende à Armentières.	329,841 49	417,124 71	112,716 78	"	
	738,938 28	683,832 20	112,716 78	30,613 70	
		Excédant . . .	82,105 08		