

Art. 2. Ce crédit sera affecté sur les voies et moyens disponibles de 1836.

Art. 3. Le crédit supplémentaire de cent quatre-vingt mille francs, remboursable sur les fonds de la caisse de retraite des employés des finances, retenus en Hollande, voté au chap. II, art. 5 de la dette publique pour l'exercice de 1837, est porté à la somme de deux cent soixante-dix mille francs.

Mandons et ordonnons, etc.

Contresigné par le Ministre des Finances,

E. D'HUART.

131. — 26 MAI 1837. — *Loi relative à l'établissement d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France, et à Tournay par*

quelques titulaires de pension, traités avec faveur, en agir de même relativement à tous serait compromettre des existences qu'il convient de ne point troubler... — La section centrale a pensé de son côté que c'est en général un grave inconvénient de toucher aux pensions liquidées, et de rechercher, bien des années après qu'elles ont été obtenues, si les liquidations n'offrent aucun sujet de critique. Qu'il me soit permis, messieurs, d'ajouter que dans un pays voisin on reconnaissait, en 1834, qu'en ce qui concerne les pensionnaires, l'État est lié par un engagement définitif; que les brevets délivrés forment un titre que la loyauté publique fait un devoir de respecter. » — (*Rapport de la section centrale.*)

C'est dans le même sens que le rapporteur de la commission nommée au sénat disait :

« Nous avons entendu dans une autre enceinte que, si les pensions, accordées quelquefois par la faveur, n'avaient pas été justement accordées, il en fallait une révision. On a craint, dit-on, qu'exiger des restitutions serait mettre le désespoir dans les familles, surtout celles qui n'ont pas d'autres moyens d'existence; nous pensons qu'exiger des restitutions est chose impossible et qu'elle ne doit pas être; mais si, par exemple, il était reconnu, que des pensions aient été données où elles ne devaient pas l'être, la commission de révision pourrait les supprimer, mais toutefois sans restitution des fruits perçus; quant aux arriérés, il n'y a pas de doute qu'ils ne doivent être payés. » (*Monit.* du 23 mai.)

Pour justifier l'allocation du crédit demandé, le ministre des finances a fait valoir les titres des employés de cette administration.

« Il y a pour le département des finances 1,506 pensions d'employés, veuves et orphelins; en comptant, non-seulement celles qui ont été accordées depuis 1830, mais les anciennes et les nouvelles, elles s'élèvent ensemble à la somme de 912,041 fr., ce qui fait une moyenne d'environ 600 fr.; les pensions militaires sont au nombre de 5,621, et figurent au budget pour 1,520,000 fr.; il y a 632 pensions civiles qui montent ensemble à 560,000 fr., la moyenne est par conséquent de 900 fr. environ.

« Vous voyez donc, messieurs, que le département des finances, qui se compose à lui seul d'un plus grand nombre de fonctionnaires que tous les autres départements réunis, employés dont les fonctions sont bien plus actives que celles des autres employés et dont par conséquent la santé est bien plus compromise, vous voyez, dis-je, que ce département ne compte que 1,506 pensions, soitant ensemble 912,041 fr.; mais, messieurs,

cette somme n'est pas payée en entier par le trésor comme les autres pensions; le trésor n'y est entré, d'après la proposition que nous vous avons soumise, que pour 470,000 fr.; le reste est couvert par les retenues que l'on fait sur le traitement des fonctionnaires du département des finances; il faut même encore, comme le remarque la commission, défalquer de ces 470,000 fr. la somme de 193,014, montant des pensions accordées depuis 1830, qui ont été payées par la caisse de retraite pour services étrangers au ministère des finances; car si la caisse de retraite n'avait pas existé, cette somme aurait dû être payée par le trésor public.

« Si vous comptez maintenant dans la même proportion l'import résultant de services étrangers au département des finances, mis en compte dans la liquidation des pensions antérieures à la révolution, vous verrez, messieurs, qu'en définitive la caisse de retraite vient payer à la décharge de l'État une somme d'environ 400,000 fr. par an. Je tiens à fixer votre attention sur ce fait, car il en résulte que si la caisse de retraite n'avait pas sa charge des fractions de pensions, qui lui sont étrangères et qui devraient être payées par le trésor public, elle suffirait non-seulement pour payer les pensions des veuves et des orphelins, mais encore pour les pensions des employés mêmes, qui sans la caisse de retraite auraient droit à une pension à charge du trésor. Qu'on ne vienne donc pas dire que les pensions du département des finances sont ruineuses pour l'État, puisqu'en définitive nous ne vous demandons que 470,000 fr. pour payer toutes les pensions des employés, des veuves et des orphelins d'employés de ce département qui, comme je l'ai déjà dit, compte à lui seul plus d'employés que tous les autres ensemble, alors que dans ces derniers vous payez 560,000 fr. de pensions à raison d'un nombre de fonctionnaires beaucoup moins grand. » (*Monit.* du 20 mai 1837.)

A ceux qui se plaignaient d'abus dans la délivrance des pensions, le ministre des finances a répondu : « La commission qui liquide les pensions de la caisse de retraite ne se trouve en dissidence réelle avec la commission de révision, en ce qui concerne l'application du règlement, que sur l'article 104. Eh bien, je déclare, pour calmer tous les scrupules raisonnables, que les pensions qui seront à liquider ultérieurement, le seront conformément à l'interprétation donnée à cet article par la commission de révision; et si des employés s'en trouvaient lésés, la nouvelle loi dont j'ai annoncé le projet pourrait les relever du préjudice qu'ils auraient éprouvé. » (*Monit.* du 20 mai.)

Courtray, liant au système des chemins de fer construits par l'État, la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg (1). (Bull. offic., n. XL1.)

Léopold, etc.

Nous avons, de commun accord avec les chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il sera établi, aux frais de l'État, un chemin de fer de Gand à la frontière de France, et à Tournay par Courtray (2).

Art. 2. La ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seront également rattachées par un chemin de fer, construit aux

frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834 (3).

Art. 3. Il sera pourvu à cette dépense par les moyens qui ont été ou qui seront mis à la disposition du gouvernement pour l'exécution de la loi du 1^{er} mai 1834.

Néanmoins il ne sera donné suite à la disposition précédente, en ce qui concerne le Luxembourg, que lorsque le tracé aura été fixé par une loi ultérieure (4).

Mandons et ordonnons, etc.

Contresigné par le Ministre des Travaux Publics,

NOTOMB.

(1) Présentation à la chambre des représentants, par le ministre des travaux publics, le 8 mai 1837. (*Monit.* du 9.) — Rapport par M. Dumortier le 13 mai. (*Monit.* du 20.) — Discussion les 19 et 20 mai, adoption dans la dernière séance par 62 voix contre 2. (*Monit.* des 21 et 23.)

Rapport au sénat, le 24 mai, par M. De Schiervel (*Monit.* du 26 mai 1837.) — Discussion et adoption le 26 mai. (*Monit.* du 27.)

(2) « Lorsqu'en 1834 la question de la construction des chemins de fer, par l'État, fut pour la première fois soumise à vos délibérations, les opinions les plus opposées étaient en présence : c'est qu'alors nous étions encore à l'époque des théories et que les faits, qui seuls sont incontestables en pareille matière, nous étaient inconnus. A cette époque, deux grands systèmes étaient en présence : celui de la concession des chemins de fer de vitesse et celui de leur construction par l'État, avec l'établissement de simples droits de péages, et c'est ce dernier qui prévalut par l'adoption de la loi du 1^{er} mai 1834. Depuis lors une modification considérable a été apportée. Au système de simples péages a succédé celui de l'exploitation des rails-ways au bénéfice de l'État, et il nous a si bien réussi que nul ne peut contester les grands avantages qu'il présente. En effet, malgré le bas prix du tarif actuel, qui est descendu jusqu'au taux de deux centimes et demi par personne et par kilomètre, le trésor public trouve encore une source de bénéfices dans cette exploitation, tellement que chacun doit reconnaître que le système actuel est le plus avantageux possible à l'État et aux particuliers.

« Rien ne prouve mieux cette vérité que les résultats de l'exploitation du chemin de fer de Bruxelles à Anvers. On sait que la société qui demandait la concession de cette section évaluait le nombre des voyageurs à 91,250 par an, et qu'elle proposait un tarif d'exploitation calculé à raison de fr. 3-16 par personne. Le tarif actuel de cette même section a réduit les prix jusqu'à la modique somme de fr. 1-20 par personne, et pendant le cours de l'année 1856, quoique la partie de Malines à Anvers n'ait été ouverte que le 1^{er} mai, le nombre des voyageurs ayant été de 771,216, l'excédant des recettes sur les frais d'exploitation a été de fr. 400,000, à quoi il faudra ajouter le

bénéfice du transport des marchandises qui n'a pu encore être mis en activité. Ce résultat fait honneur aux hommes distingués qui ont présidé à cette création. On ne peut toutefois méconnaître que toutes les sections ne seront pas aussi satisfaisantes, et qu'il en est même qui, probablement, ne rapporteront que de la perte. Dans cette situation, il importe qu'une fois entré dans cette voie, l'État exécute à son profit les sections qui offrent de grands bénéfices, afin de le mettre à même de satisfaire avec ces bénéfices à ce qu'exige la justice distributive envers toutes les provinces, et c'est dans ce but que le gouvernement vous propose l'exécution d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay.—(*Rapport de la section centrale.*)

(3) « Quant au Luxembourg, a dit le ministre des travaux publics, dans la discussion, il y aura d'abord une question de possibilité à examiner; aucune étude n'ayant été faite, je ne puis voir dans cette disposition autre chose qu'un engagement conditionnel, pris par le gouvernement et la législature, de donner à cette province un chemin de fer pour autant que la chose soit possible; si l'impossibilité était reconnue, l'engagement serait par cela même non avenu. Le gouvernement est toujours autorisé à faire faire une étude: par le vote législatif il y sera obligé. » (*Monit.* du 23 mai. Supplément.)

(4) « Le deuxième paragraphe de l'art. 3, a dit au sénat le ministre de l'intérieur, n'a dû son origine qu'à cette circonstance que l'on n'était pas fixé sur la possibilité de l'exécution d'un chemin de fer dans le Luxembourg, ni sur les avantages de cette exécution. Nous avons signalé nos doutes à cet égard: par suite de nos observations on a adopté l'amendement proposé par M. Devaux; et il est bien entendu que le chemin de fer dans le Luxembourg ne sera entrepris qu'autant que l'exécution en sera possible et avantageuse, ou du moins pas trop onéreuse. » C'est dans ce sens que la disposition a été votée. (*Monit.* du 27 mai. Supplément.)

Dans le cours de la discussion, le ministre des travaux publics a ainsi apprécié l'influence que la loi du 1^{er} mai 1834 devait exercer sur les concessions à accorder dans la suite :