

(1)

(N° 205.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 6 AVRIL 1853.

Prix de transport sur le chemin de fer de l'État, des marchandises, valeurs, équipages et animaux ^(*).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ^(*), PAR M. LESOINNE.

MESSIEURS,

Votre section centrale a consacré, à l'examen du projet de loi qui vous est soumis, de longues et laborieuses séances. Elle ne s'est pas dissimulé les difficultés qu'il y avait pour elle à vous présenter un travail satisfaisant sur une question d'une aussi haute importance et pour l'exacte appréciation de laquelle les éléments lui sont généralement défaut. Elle a donc dû chercher à s'éclairer de l'expérience qui a été faite des différents tarifs qui ont été successivement appliqués au chemin de fer de l'État; elle a aussi eu recours aux tarifs en usage sur beaucoup de chemins de fer étrangers; mais elle doit faire remarquer que ces derniers tarifs n'ont pu lui fournir que des renseignements assez incomplets. En effet, ils sont, en pratique, purement nominaux et n'indiquent, en quelque sorte, que le *maximum* des prix de transport admis par les Compagnies; elles sont entièrement libres de diminuer ces prix, selon leur convenance, et l'on sait qu'elles contractent des marchés à prix réduits, selon l'importance et la régularité des transports.

L'État ne peut agir de même; son tarif doit être uniforme et le même pour tous.

Votre section centrale s'est efforcée de concilier les intérêts commerciaux,

(*) Projet de loi, n° 69, session de 1851-1852.

(*) La section centrale, présidée par M. VEYDT, était composée de MM. DE PERCEVAL, LESOINNE, DE LIÈGE, DE BROUWER DE HOGENDORP, DUMORTIER et D'AUTREBANDE.

industriels et agricoles du pays avec les intérêts du trésor. Elle s'est attachée à écarter du projet tout ce qui, selon elle, pouvait en compliquer l'exécution, soit en exigeant l'emploi d'un personnel plus considérable, soit en nécessitant l'emploi de mesures vexatoires, sans grand profit pour l'État.

En résumé, elle espère que le Gouvernement obtiendra, par le tarif qu'elle vous propose, une augmentation de recettes, sans augmentation de frais. C'est du moins le but qu'elle a cherché à atteindre.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La 2^e section demande que le projet ne soit admis que d'une manière temporaire. La même section appelle l'attention la plus sérieuse de la section centrale sur la question des transports par la plus courte distance, soulevée par les Compagnies concessionnaires. Elle pense qu'il est juste et loyal de faire jouir les concessionnaires des avantages qu'ils retireraient de leurs lignes, si elles faisaient partie du réseau de l'État.

Les 3^e, 4^e, 5^e et 6^e sections appellent également l'attention de la section centrale sur cette question.

Quant à la demande formulée par la 2^e section, que le projet ne soit admis que d'une manière temporaire, votre section centrale ne peut y donner son assentiment. Elle pense que ces variations, trop souvent renouvelées, dans les prix de transports nuisent aux transactions commerciales et, par une conséquence naturelle, aux recettes mêmes du chemin de fer.

La question des transports par la plus courte distance, sur laquelle la presque unanimité des sections a appelé l'attention de la section centrale, a fait, de la part de cette dernière, l'objet d'un sérieux examen. Des pétitions en faveur de l'adoption du principe ont été adressées à la Chambre :

Par la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage ;
 Par les chambres de commerce de Liège, Mons, Charleroy et Namur ;
 Par les comités des charbonnages liégeois et de la vallée du Piéton ;
 Par plusieurs propriétaires de carrières de Soignies et des Écaussines.

Ces pétitions seront déposées sur le bureau pendant la discussion.

M. le Ministre, invité à s'expliquer sur cette question, a demandé à répondre verbalement en section centrale.

C'est, dit-il, la Compagnie du chemin de fer de Namur à Liège et de Mons à Manage, qui depuis longtemps a réclamé l'application du principe de la plus courte distance.

Cette question peut se diviser en quatre points :

- 1^o La Compagnie a fait beaucoup de bruit pour peu de chose ;
- 2^o En droit, elle n'est pas fondée ;
- 3^o En équité, de larges concessions ont été faites ;
- 4^o Le différend porte sur 19,000 francs.

En 1849, sous le Ministère de M. Rolin, on avait fait un projet de convention dans lequel le principe de la plus courte distance était établi d'une manière rigoureuse ;

mais à peine ce projet fut-il connu, que des réclamations surgirent dans la plupart des journaux. M. Rolin, effrayé, soumit la convention au conseil des Ministres qui l'approuva, sauf l'art. 7 relatif à la plus courte distance, lequel fut tenu en suspens.

En 1850, après son entrée au Ministère, M. Van Hoorbeke prit en mains lui-même la direction de cette affaire ; il fit prévaloir le principe commercial, c'est-à-dire le principe des transports à meilleur marché sur celui des transports par la plus courte distance ; il chercha aussi à se rendre compte du tort que pouvait faire à la Compagnie la non application du principe de la plus courte distance ; il a fait faire, pendant les cinq premiers mois de l'année 1852, le relevé des marchandises expédiées de Charleroy et des stations situées entre cette dernière ville et Namur, vers Liège et au delà : elles représentaient en poids 79,960 kilogrammes, soit 16 waggons chargés. La recette au profit de la Société aurait été de 464 francs.

Au reste, par une circulaire en date du 6 juillet 1852, M. le Ministre a donné l'ordre de diriger, par le chemin de fer de Namur à Liège, les marchandises venant de Charleroy, à moins d'ordres contraires de la part des expéditeurs ou que le prix de transport ne fût plus élevé.

Le transit de la France vers l'Allemagne et vice versâ représente en poids environ 6,000 tonnes, soit pour la Compagnie une recette de 22 à 23,000 francs.

En droit, la Compagnie se prétendait fondée à avoir, d'une manière rigoureuse, les transports par ses lignes d'une station de l'État à une autre station de l'État, lorsque la distance à parcourir était plus courte par ses lignes que par celles de l'État et quand bien même les transports auraient dû coûter plus cher aux expéditeurs.

Elle se basait sur certains passages de l'exposé des motifs du projet de loi de concession présenté, en 1845, par l'honorable M. Dechamps, où il était dit « *que les marchandises de Manage à Mons n'iraient plus faire de détour* » par Braine-le-Comte. » Mais, pour bien comprendre, il faut se reporter à l'époque où parlait l'honorable M. Dechamps ; le tarif était basé sur un système différent de celui qui existe aujourd'hui, la taxe était réglée suivant le poids et la distance parcourue. Depuis, on a introduit un système de frais fixes et de frais variables et ces frais fixes se payent chaque fois que l'on passe d'une ligne concédée sur une ligne de l'État. Les calculs de 1845 n'étaient que des prévisions qui ne peuvent obliger le Gouvernement à remplir envers la Compagnie, des engagements qui ne sont pas stipulés dans la loi de concession.

La Législature n'a été guidée, en 1845, ni par l'intérêt du trésor, ni par l'intérêt des Compagnies ; elle n'a été guidée que par l'intérêt public, et M. le Ministre pense qu'en droit, la question des courtes distances n'est pas soutenable.

Mais, M. le Ministre reconnaît qu'en équité, il y a de larges concessions à faire et, sous ce rapport, il s'est montré disposé à accorder à la Compagnie tous les transports qui auraient dû naturellement passer par ses lignes, si elles avaient fait partie du réseau de l'État, pourvu que le prix de transport ne fût pas plus élevé que par le railway de l'État.

M. le Ministre a rendu compte, en section centrale, des négociations qui ont

eu lieu entre la Compagnie et les délégués désignés par lui, pour arriver à un arrangement amiable; ces négociations, qui ont été assez longues, n'ont pu aboutir à un résultat satisfaisant pour les deux parties. Les points sur lesquels on n'a pu se mettre d'accord, sont :

1° Les distances légales. Le Gouvernement maintenait, pour le transport des marchandises, le système des distances légales tel qu'il a été adopté pour les voyageurs; seulement, au lieu du kilomètre, qui a été admis comme unité dans ce dernier cas, il prenait la lieue;

2° La répétition des frais fixes que l'on faisait payer aux convois de la Compagnie, chaque fois qu'ils touchaient une station de l'État.

M. le Ministre consentait à céder à la Compagnie :

1° Les transports de la France vers l'Allemagne et *vice versa*;

2° Les transports de la France pour Charleroy et *vice versa*;

3° Les transports de l'Allemagne pour Charleroy et *vice versa*;

4° Les transports de Liège pour Mons et *vice versa*.

Mais il ne voulait pas céder sur les distances légales ni sur la répétition des frais fixes.

Ce fut alors que la Compagnie adressa à la Chambre la pétition dont il a été parlé plus haut. Elle se plaignait de ce que les concessions offertes par le Gouvernement étaient rendues illusoire par la fiction du système des distances légales qui assimilait la voie la plus longue à la voie la plus courte, et la répétition des frais fixes qui, sans motif fondé en raison, rendait le transport plus onéreux par la ligne la plus courte que par la ligne la plus longue.

M. le Ministre a répondu que l'on n'a rien innové dans le but de nuire à la Compagnie, que l'on a appliqué des principes généraux et non des règles exceptionnelles, que les distances légales existent depuis l'origine des chemins de fer, que le système a été discuté à la Chambre lors de la présentation du projet de loi sur le tarif des voyageurs. Le même principe a été appliqué aux marchandises; on peut l'attaquer, mais non pas dire qu'il a été imaginé pour nuire à la Compagnie.

M. le Ministre dit aussi que l'on ne peut admettre le kilomètre pour unité de distance pour les marchandises comme on l'a fait pour les voyageurs, parce qu'il y aurait des fractions de centimes; c'est pourquoi on a pris partout la lieue.

Quant aux frais fixes, c'est un système qui est également appliqué d'une manière générale. En défalquant les transports que M. le Ministre consent à céder à la Compagnie et dont il est parlé plus haut, la différence qu'il y aurait pour la Compagnie de la non répétition des frais fixes se réduirait à une somme de 19,000 francs. Cependant, s'il était prouvé à M. le Ministre que cette répétition des frais fixes fût un obstacle aux transports, il aviserait s'il ne devrait pas encore céder sur ce point.

En résumé, M. le Ministre ne voudrait pas que l'on posât le principe de la plus courte distance, cela pourrait être dangereux; il est de beaucoup préférable de s'entendre, au moyen de conventions librement débattues; consacrer le principe dans la loi, serait aller trop loin et pourrait donner lieu à des complications énormes et dont il serait très-difficile de prévoir les conséquences.

Un membre a fortement engagé M. le Ministre à ne pas céder sur ce point. Ce serait, a-t-il dit, une véritable gratification que le trésor donnerait aux Compagnies ; or, d'après l'art. 114 de la Constitution, il faut une loi pour pouvoir disposer des fonds du trésor ; de loi, il n'y en pas. L'exposé des motifs dont on a parlé ne lie personne et le successeur d'un Ministre n'est pas tenu de s'y arrêter. Il faudrait un conseil des Ministres pour décider une question pareille ; elle a une portée beaucoup plus grande qu'on ne le croit. La perte qu'éprouverait aujourd'hui le chemin de fer de l'État serait de 79,500 francs si l'on adoptait le principe ; en droit, la Compagnie n'a rien à prétendre, il n'y aurait pas vingt voix pour elle dans la Chambre, si on votait sur cette question. Il faudrait appliquer le principe admis à toutes les concessions, cela devient une question immense. L'exploitation du chemin de fer de l'État deviendrait pour ainsi dire impossible : il doit donc engager M. le Ministre à résister.

Un autre membre pense que l'on doit considérer la question de la plus courte distance à la fois sous le point de vue de l'équité et sous le point de vue de l'intérêt général.

Les Compagnies ont dû compter et ont compté en effet sur les transports entre les points qui, par le fait de la construction de leurs lignes, se trouvaient plus rapprochés les uns des autres qu'ils ne l'étaient auparavant ; les modifications que la création des voies nouvelles devait apporter à l'ordre de choses préexistant ont été prévues et signalées dans la discussion des lois de concession. Si les Compagnies, qui ont loyalement exécuté leurs obligations, avaient su d'avance qu'elles ne devaient pas compter sur ces transports, il est à croire qu'elles n'auraient pas accepté les concessions.

Les distances légales n'ont été établies pour les voyageurs comme pour les marchandises que dans l'intérêt des localités qui, se trouvant reliées entre elles par une voie formant un détour assez considérable, auraient eu à payer des frais de transport pour un parcours beaucoup plus long que la distance réelle qui les séparait l'une de l'autre ; mais, du moment où une ligne plus directe vient à être construite, la raison d'être des distances légales n'existe plus ; elles doivent donc disparaître et ne peuvent servir d'armes pour faire concurrence à la ligne la plus courte.

Quant à la répétition des frais fixes, cela paraît encore moins justifiable. Comment l'État, qui les a établis en vue de favoriser les longs parcours, veut-il grever, d'un autre côté, les longs parcours sur d'autres lignes que les siennes ? Cela n'est ni juste ni loyal, et n'est pas à coup sûr dans l'intérêt du public.

L'application des frais fixes dans les conventions qui ont été faites entre l'État et plusieurs sociétés concessionnaires donne lieu à de nombreux abus.

Ainsi, le Gouvernement a fait des conventions avec les sociétés de l'Entre-Sambre-et-Meuse, Flandre occidentale, Charleroi et Erquelines. Ces sociétés comptent une fois les frais fixes pour les transports mixtes, l'État y ajoute encore une ou plusieurs fois aussi des frais fixes ; il en résulte une hausse de prix qui réduit les transports comme aussi l'augmentation des tarifs fixés par les lois de concession devient exorbitante et illégale.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Le cahier des charges (*Moniteur belge*, 22 mai 1845) fixe le tarif des marchandises, 1^{re} classe, à fr. 0-45 par tonne-lieue.

La convention conclue le 7 juillet 1852, entre l'État et la Société, prescrit un péage variable de fr. 0-30 par tonne-lieue pour cette même classe, plus les frais fixes de 1 franc par 1,000 kilogrammes à percevoir en totalité pour tout transport mixte, non-seulement pour le parcours sur la ligne de la Société, mais encore pour le parcours sur la ligne de l'État.

Voici des conséquences démontrées par des exemples :

OSTENDE A THOUROUT.

Parcours sur la ligne de l'État	22 kilom.
Id. de la Société	17 id.

La Société n'étant autorisée par sa loi de concession à percevoir que 9 centimes par kilomètre, ne peut demander au commerce, pour le parcours depuis Bruges jusqu'à Thourout, que fr. 1-55 par 1,000 kilogrammes. L'État, d'après son tarif actuel, prend fr. 2-20 depuis Ostende jusqu'à Bruges, c'est-à-dire quatre lieues à 30 centimes, plus 1 franc de frais fixes. Le total réuni fr. 5-75. Cependant, d'après la dernière convention, le prix est fixé à fr. 4-40 depuis Ostende jusqu'à Thourout. La Société perçoit donc fr. 2-20 au lieu de fr. 1-55 autorisé par la loi de concession.

ZEDELGHEM A GAND.

Parcours sur la ligne de l'État	45 kilom., fr. 3 70
Id. de la Société	9 id. » 80

Le total de la somme qui devrait être perçue est de fr. 4 50

D'après la nouvelle convention on perçoit . . . fr. 5 30

Done la Société perçoit fr. 1-60, ou le double de la taxe fixée par la loi !

LOPHEM A AELTRE.

Parcours sur la ligne de l'État	22 kilom., fr. 2 20
Id. de la Société	6 id. » 55

Somme qui aurait dû être perçue . . . fr. 2 75

Le tarif de la nouvelle convention est de . . . fr. 3 50

Done la Société perçoit fr. 1-30, ou presque 2 1/2 fois plus que la taxe permise par la loi !

ISEGHEM A MOUSCRON.

Parcours sur la ligne de l'État	12 kilom.,	fr. 1 60
Id. de la Société	14 id.	1 26
		<hr/>
Somme qui aurait dû être fixée		fr. 2 86
Le tarif de la nouvelle convention est de		fr. 3 20

Donc la Société perçoit fr. 1-60, ou le quart de plus que la taxe autorisée par la loi de concession.

INGELMUNSTER A TOURNAY.

Parcours sur la ligne de l'État	31 kilom.,	fr. 2 80
Id. de la Société	14 id.	1 26
		<hr/>
Total à percevoir		fr. 4 06
Le tarif fixé par la nouvelle convention est de		fr. 4 40

Donc la Société perçoit fr. 1-60 au lieu de fr. 1-26 fixé par la loi de concession.

On peut citer d'autres cas analogues, tous montrant les mêmes résultats à différents degrés.

CHARLEROY A ERQUELINNES.

Le tarif fixé par la loi de concession, pour les marchandises de 1^{re} classe, est de fr. 0-40 par tonne-lieue (*Moniteur* du 29 mai 1845).

Une nouvelle convention, mise en vigueur le 10 novembre 1852, fixe le tarif mixte.

ZONE A CHATELINEAU.

Distance sur la ligne de l'État	7 kilom.,	fr. 1 30
Id. de la Société	4 id.	» 32
		<hr/>
La taxe légale est de		fr. 1 62
La taxe fixée par la nouvelle convention est de		fr. 2 60

Donc la Société perçoit fr. 1-30 au lieu de 32 centimes !!

THUIN A ROUX.

La distance sur la ligne de l'État est de	6 kilom.,	fr. 1 30
Id. de la Société	16 id.	1 28
		<hr/>
Taxe légale		fr. 2 58
La nouvelle convention la porte à		fr. 3 20

Donc la Société perçoit fr. 1-80 au lieu de fr. 1-28 fixé par la loi !

La même chose a lieu dans d'autres cas. Sur la ligne de l'Entre-Sambre-et-Meuse, les mêmes abus, semble-t-il, sont établis. Les cas ci-dessus ont été pris comme exemples, la même surtaxe existe plus ou moins à toutes les stations.

Le commerce en est victime ; les transports sont moins importants.

Si la Société de Namur avait accepté les mêmes conditions, voici, par un exemple, ce qui aurait eu lieu :

TILLEUR A WAREMME.

La distance sur la ligne de l'État est de	25 kilom.
Id. de la Société	6 id.
La taxe sur la ligne de l'État est de	fr. 2 50
Id. de la Société	» 48
	<hr style="width: 10%; margin: 0 auto;"/>
D'après le tarif de l'État et la loi de concession	fr. 2 98

La taxe sous les mêmes conditions que les autres Sociétés aurait été de fr. 3-80 !
 Donc la Société aurait perçu fr. 1-50 au lieu de fr. 0-48 fixé d'après la loi de concession.

La même observation s'applique aux stations de Jemeppe, Ougrée, Seraing, et à toutes les stations sur la ligne.

Singulier résultat!

La demande de la Compagnie paraît donc fondée en équité et en justice.

Le public a également intérêt à ce que l'on admette le principe de la plus courte distance; ce n'est que par l'application de ce principe qu'il peut retirer de la création des chemins de fer tous les services qu'ils sont susceptibles de rendre, économie de temps et d'argent. Il lui importe donc beaucoup qu'ils se multiplient le plus possible. Or, pour arriver à ce résultat, il faut, de toute nécessité, que ceux qui mettent leurs capitaux dans la construction des voies ferrées soient certains d'en retirer tous les bénéfices qu'elles peuvent leur donner.

L'on ne doit pas non plus s'effrayer des conséquences de l'application du principe de la plus courte distance aux voies concédées; car, si elles enlèvent quelques transports au railway de l'État, elles lui en rendront, comme affluents, bien davantage. Le mouvement général augmentera et le railway national sera le premier à en profiter.

Dans le but de favoriser la création des chemins de fer on a accordé à d'autres Compagnies des *minima* d'intérêts, on a engagé le trésor; l'on a fait, en un mot, avec ces Compagnies des conventions présentant des chances bien plus onéreuses que celles qui résulteraient de l'adoption du principe de la plus courte distance. Que l'on donne plutôt aux demandeurs en concessions l'assurance d'avoir les transports qui devraient leur revenir, si leurs lignes faisaient partie du réseau de l'État; cela coûtera moins cher au public et lui sera plus utile. La majorité de la section centrale partage cette manière de voir et elle aurait désiré faire consacrer le principe par la loi; néanmoins, dans le but de donner au Gouvernement le temps de mieux examiner la question, elle propose de renvoyer à M. le Ministre la pétition de la Compagnie, ainsi que les autres pétitions relatives au même objet, pour qu'il les soumette au conseil qu'il vient d'instituer auprès de l'administration du chemin de fer.

DISCUSSION DES ARTICLES.**ARTICLE PREMIER.**

Adopté par toutes les sections et par la section centrale

CHAPITRE PREMIER.**Des prix et des conditions particulières des transports.****SECTION PREMIÈRE.****TRANSPORTS DE MARCHANDISES.****ART. 2.**

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 3.

Les 1^{re}, 2^e, 3^e, 4^e et 6^e sections adoptent.

La 5^e section pense que la taxe fixe telle qu'elle est proposée et qui équivaut à une augmentation de 4 lieues sur la distance réelle, devrait être supprimée ou du moins réduite à une augmentation d'une ou deux lieues sur la distance parcourue, par analogie à ce qui a été statué par le second paragraphe de l'art. 2 de la loi du 12 avril 1851.

Au 5^e paragraphe de cet article, la même section propose de porter de 2 jusqu'à 3 kilogrammes le poids des petits paquets qui seront transportés à la taxe uniforme, et de leur appliquer le système des timbres-postes d'affranchissement; la taxe sera de 20 centimes pour un rayon de 50 kilomètres et de 40 centimes pour les distances plus considérables.

Avec ces deux modifications, la 5^e section adopte l'art. 3.

Votre section centrale est d'avis de supprimer les frais fixes pour le transport des grosses marchandises, parce qu'ils ont l'inconvénient d'augmenter, dans une trop forte proportion, les prix de transports pour les courtes distances, et que, pour cette catégorie de marchandises, l'administration n'a à sa charge que les frais de traction; ceux de chargement, déchargement et remise à domicile se payent à part. Ils ne sont donc pas, dans ce cas, suffisamment justifiés, selon elle, pour qu'elle croie devoir les maintenir.

Mais, comme les frais de chargement, déchargement et remise à domicile sont compris dans le prix de transport et qu'ils peuvent, avec raison, être considérés comme la rémunération d'un service rendu, la section centrale a cru pouvoir les admettre pour les petites marchandises, sous la condition toutefois qu'ils ne puissent être répétés; elle adopte, en conséquence, l'art. 3 du projet du Gouvernement, sauf qu'elle vous propose, pour les paquets de 2 kilogrammes et en dessous, de porter la taxe de 40 à 50 centimes pour tout parcours.

Elle pense aussi qu'il serait utile, dans le but d'attirer encore davantage, vers le chemin de fer, le transport des petits colis, d'autoriser le Gouvernement à se

charger, moyennant une taxe supplémentaire de 25 centimes, de la remise des paquets de 2 kilogrammes et au-dessous pour des localités en dehors du chemin de fer, lorsque cela pourrait se faire avantageusement pour l'administration.

Elle propose aussi de modifier l'article, en ce sens que, dans le cas où la prise à domicile de petites marchandises serait opérée par les soins de l'administration, ce transport en dehors du chemin de fer sera payé 20 centimes par quintal au lieu de 25 centimes, comme le propose le Gouvernement; cette taxe lui paraît trop élevée pour que le public ait recours à l'administration, en cas de prise à domicile.

La section centrale n'a pas cru pouvoir admettre la proposition de la 5^e section de porter de 2 à 5 kilogrammes le poids des petits paquets qui seront transportés à la taxe uniforme de 50 centimes; cette taxe lui a paru assez modérée pour devoir la limiter aux paquets de 2 kilogrammes et en-dessous.

Votre section centrale s'était montrée disposée à accueillir la proposition de la même section, d'appliquer aux petits paquets de 2 kilogrammes et au-dessous le système des timbres-postes d'affranchissement. Seulement, au lieu de timbres-postes de 20 et de 40 centimes pour les distances respectives de 30 kilomètres et au delà, elle n'avait admis qu'un timbre uniforme de 50 centimes pour tout parcours.

Mais des objections ont été faites contre l'adoption de ce système; il est loin de présenter les mêmes avantages que pour les lettres que l'on peut déposer dans toutes les boîtes qui sont disséminées en nombre si considérable sur tous les points du pays. On sera toujours obligé de se rendre au bureau du chemin de fer pour faire expédier les paquets; beaucoup de personnes demanderont un bulletin d'inscription; quant aux autres il y aura absence de contrôle.

Toutefois, la section centrale a cru devoir demander à M. le Ministre, s'il n'y aurait pas moyen d'appliquer le système des timbres-postes aux petits paquets, de manière à simplifier la besogne de l'administration, tout en donnant au public des facilités plus grandes. Ce haut fonctionnaire a promis de faire examiner la question et de proposer, s'il y a lieu, un amendement à cet effet, pendant la discussion du projet de loi.

ART. 4.

La 1^{re} section fait passer de la 2^e à la 3^e classe : chaux à bâtir, graines oléagineuses en vrac, sel brut en vrac, tourteaux.

De la 1^{re} à la 2^e classe : lin brut, chanvre en masse, sel raffiné, huile de graine en futaile, savon.

Les 2^e et 3^e sections adoptent.

La 4^e s'abstient.

La 5^e fait passer les céréales de la 3^e à la 2^e classe.

Elle demande aussi que des modifications soient apportées dans la classification des grosses marchandises et que le nombre des classes soit porté à 4 au lieu de 3; la section centrale sera priée de désigner les marchandises qui formeront la nouvelle 2^e classe.

La 6^e section adopte.

La section centrale maintient la division des grosses marchandises en trois classes, telle qu'elle est proposée par le Gouvernement; seulement elle propose

d'ajouter aux marchandises spécifiées dans la 2^e classe les articles suivants : bois de noyer en madrier, pour crosses de fusil, blanc de zinc, céruse, cuivre non ouvré, fil de fer, glue marine, laiton en saumons, morue, plomb en saumons, savon mou en baril, sucre brut, suie, sulfate de fer, zinc en saumons et en plaques, et d'ajouter, après les mots *fers en barres*, le mot *ballus*, avant les mots *laminés ou étirés*.

Elle admet la nomenclature des articles spécifiés dans la 3^e classe, par le projet du Gouvernement.

ART. 5.

Les 1^{re} et 2^e sections adoptent.

La 3^e section entend que la disposition contenue dans le § 6 de cet article est seulement applicable aux transports pour l'intérieur du pays, et non pour le transit et l'exportation.

La 4^e section adopte.

La 5^e section rejette le § A, ou du moins ne l'admet que pour autant que la nécessité en serait complètement démontrée, afin de conserver le transit au railway de l'État.

La 6^e section adopte.

La section centrale admet l'art. 5 du projet. Elle pense qu'il est utile de maintenir autant que possible le commerce de transit par les lignes de l'État, et, quant aux marchandises en exportation, la légère faveur qu'on leur accorde n'influe pas sur les recettes d'une manière sensible, et tend à favoriser notre commerce extérieur.

ART. 6.

La 1^{re} section demande que l'on répartisse la taxe variable et la taxe fixe sur un parcours moyen d'un quintal de marchandises, de manière que le prix de transport par quintal-lieue soit augmenté de deux centimes environ.

La 2^e section adopte; toutefois, elle pense que, sauf les cas de chargement et de déchargement et de la remise ou prise à domicile, il eût été préférable de n'avoir qu'une taxe uniforme, sans la compliquer par des frais fixes, pour lesquels M. le Ministre a senti le besoin de faire une exception à l'art. 7.

La 3^e section demande :

1^o Si la taxe, en cas de prise ou de remise à domicile, est suffisante pour couvrir les frais de camionnage?

2^o Quel est le système que le Gouvernement entend suivre pour le camionnage? si le transport à domicile sera fait par l'administration ou mis en adjudication?

M. le Ministre a fait à ces deux demandes la réponse suivante :

« 1^o L'administration paye aux entrepreneurs de camionnage :

» Pour prise à domicile, fr. 0-10 par 100 kilogrammes ;

» Pour remise à domicile, fr. 0-20 id.

» Les taxes fixées au tarif sont donc suffisantes pour couvrir les frais.

» 2^o Le Gouvernement compte suivre le système actuel, dont il se trouve bien.

» Ce système est exposé dans l'arrêté et le cahier des charges imprimés, sous le n° XVII, comme annexe au compte rendu des opérations de l'exercice 1847. »

La 4^e section pense que la division du prix en frais fixes et frais variables, telle qu'elle est proposée au projet de loi, est nuisible aux intérêts du chemin de fer en ce qui concerne le transport à courte distance ; elle rejette.

La 5^e section, à l'unanimité, demande la suppression de la taxe fixe.

Elle se réfère, quant au taux à fixer pour les péages, à l'observation consignée par elle dans la discussion générale et qui a pour objet d'obtenir 50 centimes en moyenne par tonne-lieue.

La 6^e section adopte.

La section centrale considère cet article comme le plus important du projet, en ce sens que les grosses marchandises comprennent à elles seules plus des quatre cinquièmes des transports. Elle a cherché à établir les prix pour les trois classes, de manière à obtenir une augmentation de recette, sans que cependant le commerce puisse se ressentir sensiblement de cette augmentation.

Elle vous propose la suppression des frais fixes qui ne sont en usage sur aucun chemin de fer et qui, dans son opinion, ne sont pas suffisamment justifiés. M. le Ministre, qu'elle a préalablement consulté sur cette suppression, a déclaré, au sein de la section centrale, qu'il n'était pas partisan des frais fixes, mais qu'il fallait une transition pour passer d'un système à l'autre, qu'il ne les maintenait que dans le but d'établir une comparaison avec les tarifs précédents.

On a fait valoir aussi en faveur des frais fixes qu'ils ont été établis dans un but d'équité, afin de faire participer aux bienfaits du chemin de fer, par un péage décroissant selon la distance parcourue, un plus grand nombre d'habitants du pays. Tous les contribuables du pays ont concouru à l'établissement du chemin de fer ; il est juste, par conséquent, que tous en profitent de la manière la plus égale possible.

Ces raisons n'ont pas paru suffisantes à la section centrale. La construction du chemin de fer n'a pas changé la position des populations du pays ; seulement les conditions de transport ont été grandement améliorées pour la plupart d'entre elles et, sous ce rapport, l'on peut dire qu'elles ont également participé au bienfait de la création du railway national. L'on peut, à la vérité, favoriser les transports à longue distance, mais seulement en vue d'une augmentation de recette, et c'est dans ce but que les Compagnies accordent des réductions de prix pour les longs parcours, mais elles ne concèdent pas ces faveurs au détriment des petits parcours.

Les industries s'établissent généralement dans les localités qui leur présentent les conditions de production les plus favorables. Le bas prix des transports est une de ces conditions principales. Pourquoi vouloir changer cet ordre de choses et faire payer à ces industries la faveur que l'on accorderait à d'autres localités qui ne sont pas aussi immédiatement intéressées qu'elles au bas prix des transports.

Les chiffres que vous propose la section centrale, pour les trois classes de grosses marchandises, présentent une légère augmentation sur ceux du tarif de 1848, ainsi que sur ceux qui figurent au projet du Gouvernement, pour les deux premières classes surtout. Ils sont un peu inférieurs à ceux des tarifs de 1847, ainsi qu'à ceux des tarifs antérieurs à ce dernier ; mais l'on doit faire

remarquer que, sous le régime de ces tarifs, l'on a accordé des réductions de prix qui s'élevaient jusqu'à 50 p. % sur des quantités très-considérables de marchandises, de manière que, si l'on tenait compte de ces réductions, il est probable que la moyenne réelle ne s'éloignerait pas beaucoup des chiffres proposés par la section centrale.

Ces chiffres sont, pour les deux premières classes, les suivants :

1^{re} classe, fr. 0,06½ par quintal (100 kilogrammes) et par lieue.
2^e id., 0,05½ id.

Ces chiffres sont calculés d'après ceux du tarif proposé par le Gouvernement et sur un parcours moyen de 10 lieues. Or, les marchandises de 1^{re} et de 2^e classe parcourent, en moyenne, 15 lieues. Il y aura donc augmentation de recette sur ces deux classes.

Quant à la 3^e classe, qui comprend aujourd'hui plus des 2/3 des transports et qui se compose généralement de marchandises de grand poids et de peu de valeur, ne présentant pour ainsi dire aucun danger de perte ou d'avarie, votre section centrale a cru pouvoir, dans l'intérêt des recettes du chemin de fer, adopter un tarif exceptionnel.

Elle vous propose d'établir, pour cette catégorie de marchandises, un système de zones avec péage décroissant selon la distance, et combiné comme suit :

3 ^e classe, jusqu'à 5 lieues, par quintal.	fr. 0 05
de 5 à 8 lieues	0 04½
de 8 lieues et au delà	0 04

Tout parcours de moins de 2 lieues comptant pour 2 lieues.

Il est à remarquer que les marchandises de la 3^e classe sont ordinairement celles pour le transport desquelles les Compagnies accordent des réductions de prix, dans le but d'activer le mouvement sur leurs lignes et d'obtenir par là une augmentation de recettes. La section centrale espère arriver au même résultat par le système qu'elle vous propose.

Les prix, tels qu'ils sont établis ci-dessus, donneront, jusqu'à 8 lieues, la même recette que ceux du tarif du Gouvernement; mais, à partir de la 9^e lieue, ils resteront fixés à 4 centimes par quintal, au lieu d'aller en décroissant, comme cela a lieu par le système des frais fixes et des frais variables proposés dans le projet; il y aura donc encore, de ce chef, augmentation de recettes.

La section centrale a aussi prévu le cas où les parcours auraient lieu d'une ligne concédée sur une ligne de l'État ou vice versa, ils seront considérés comme s'ils se faisaient sur une seule et même ligne.

La section centrale n'a pas trouvé que la réponse de M. le Ministre à la demande de la 3^e section relative au camionage fût satisfaisante; elle a désiré avoir de nouvelles explications et a demandé à M. le Ministre si le camionage ne coûtait pas plus qu'il ne rapportait. Ce haut fonctionnaire a répondu que, pour les marchandises à grande vitesse, l'État était indemne, mais que, pour les marchandises de petite vitesse, l'État recevait 15 centimes et en payait 20 au camionneur; qu'il en résultait une perte pour l'État, mais que, vu le nombre relativement

peu considérable de grosses marchandises qui avaient été remises à domicile, la perte éprouvée de ce chef se réduisait à un chiffre de 12,500 francs environ ; que. du reste, il était d'avis que le tarif du camionnage devait être remanié.

La section centrale pense aussi que cet état de chose doit cesser et que l'on ferait peut-être mieux de mettre le camionnage en adjudication.

Dans le but de simplifier les opérations, la section centrale propose de n'établir, pour les frais de chargement et de déchargement, ainsi que pour la remise ou la prise à domicile, qu'une seule taxe, applicable aux trois classes.

ART. 7.

La 1^{re} section rejette cet article comme étant contraire à l'uniformité proposée à l'art. 6.

La 2^e section adopte.

La 3^e section désire savoir s'il y a lieu d'accorder une modération de taxe pour les exportations de produits belges et pour le transit, et à quel chiffre cette modération peut s'élever sans qu'il y ait perte pour l'administration.

Voici la réponse qui a été faite :

« Le Gouvernement pense qu'il y a lieu de maintenir les primes accordées » jusqu'à ce jour à l'exportation et au transit afin de favoriser les débouchés et » d'attirer, autant que possible, par la Belgique, des transports qui pourraient » prendre une autre voie.

» Quant à la limite à laquelle il faudrait s'arrêter pour qu'il n'y ait pas perte » pour l'administration, elle ne peut être déterminée à *priori*, attendu que cela » dépend de l'importance du trafic. »

Les 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

Par suite des modifications apportées à l'art. 6, la section centrale propose un art. 7 nouveau, ainsi conçu :

« Tout parcours de moins de 10 kilomètres comptera pour 2 lieues.

» Lorsque les parcours auront lieu d'une ligne concédée sur une ligne de l'État » ou vice versa, ils seront considérés comme s'ils avaient lieu sur une seule et » même ligne. »

ART. 8.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 9.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

La 1^{re} section demande que l'expéditeur ne soit tenu de prendre inscription que 24 heures d'avance au lieu de 48.

Elle se prononce contre la consignation des arrhes.

Les 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

A l'occasion de cet article, la section centrale a demandé s'il ne serait pas possible d'établir une comptabilité pour les waggons, de manière à pouvoir connaître le parcours respectif de chaque waggon.

M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« Une comptabilité qui ferait connaître le *parcours effectif de chaque waggon*,
 » donnerait lieu à un travail immense et à un résultat de pure curiosité, car les
 » faits seraient accomplis depuis longtemps lorsqu'on arriverait à les constater.
 » A part les attachements si multipliés qui devraient être tenus dans chaque sta-
 » tion, cette comptabilité se traduirait par quatre à cinq mille comptes-courants
 » à ouvrir pour attribuer à chaque waggon son parcours. »

Le but de la section centrale, en demandant que l'on établisse une comptabilité pour les waggons, était de prévenir le chômage des waggons dans les différentes stations de l'État; cette comptabilité existe entre l'État et les différentes compagnies belges et étrangères. C'est ce système que la section centrale aurait désiré que l'on appliquât aux principales stations du railway national.

ART. 10.

La 1^{re} section rejette.

La 2^e section adopte.

La 3^e section demande que l'on autorise la location des waggons pour les marchandises de 2^e classe, au prix de 4 centimes.

Elle prie la section centrale d'examiner la question de savoir si certaines marchandises de la 2^e classe ne pourraient pas profiter de la disposition favorable inscrite dans le dernier paragraphe, laquelle permet aux propriétaires d'employer leurs propres waggons.

La 4^e section demande que l'on permette l'emploi des waggons vides en retour, chaque fois que cet emploi sera possible sans occasionner de retard aux expéditeurs abonnés.

La 5^e adopte, sauf la dernière phrase de l'article dont elle propose la suppression à partir de ces mots « dans ce cas, etc. »

La 6^e adopte.

La section centrale admet l'article, en ajoutant cependant que l'on ne pourra accorder d'abonnement pour une période de moins de cinq jours.

Elle admet le chiffre de 3 centimes par quintal-lieue, parce que, avec le prix de location, cela représente la même taxe que celle qui est stipulée à l'art. 6. Elle remplace les mots : *la taxe variable*, par les mots : *cette dernière taxe*.

A l'occasion de cet article, la section centrale propose de rétablir le système de location de waggons tel qu'il existait au tarif de 1847; elle trouve que, d'après ce qu'en dit l'Exposé des motifs lui-même, ce système a produit de bons résultats. On voit, en effet, dans le tableau page 6, qu'il a été transporté, par location de waggons, 60,784 tonnes qui ont donné une recette de 643,656 francs. Ces transports se sont effectués au taux moyen de 63 centimes par tonne-lieue. On doit remarquer, en outre, que l'administration n'avait pas à s'occuper de l'expédition des marchandises qui se transportaient de cette manière et quelle n'encourait aucune responsabilité pour pertes ou avaries.

Comme elle l'a dit au commencement de ce rapport, la section centrale a cherché à simplifier l'exécution du tarif et à en écarter tout ce qui pourrait nécessiter une augmentation de personnel et exiger l'emploi de mesures vexatoires;

elle expliquera, lorsqu'elle sera arrivée à l'art. 56, les motifs qui lui ont fait repousser cet article; elle pense qu'il est plus dans l'intérêt de l'administration de considérer les commissionnaires comme des auxiliaires utiles que comme des concurrents nuisibles qu'il faut détruire à tout prix.

C'est pourquoi elle vous propose de rétablir la location des waggons; cela fera l'objet d'un art. 11 nouveau.

SECTION II.

TRANSPORTS DE FINANCES ET OBJETS DÉCLARÉS A LA VALEUR.

ART. 12 (11 du projet du Gouvernement).

Adopté.

ART. 13 (12 du projet du Gouvernement).

Adopté.

SECTION III.

TRANSPORTS D'ÉQUIPAGES.

ART. 14 (13 du projet du Gouvernement).

Adopté.

ART. 15 (14 du projet du Gouvernement).

Les 1^{re}, 2^e, 3^e et 6^e sections adoptent.

La 4^e section demande que la taxe variable pour les transports de 2^e classe soit encore réduite.

La 5^e section demande que la section centrale examine s'il n'y aurait pas lieu de percevoir davantage.

Dans le tarif de 1847, la taxe pour les voitures à 4 roues était d'environ fr. 3-50 par lieue; les voitures à 2 roues payaient un tiers de moins.

Dans le tarif de 1848, le prix revenait à peu près au même taux, mais l'on ne faisait plus de différence entre les voitures à 4 ou à 2 roues.

Par une mesure subséquente, on a établi une distinction entre les équipages expédiés par trains publics et par trains de marchandises. Par ces derniers, ils ont été taxés à un taux égal à 4,000 kilogrammes de marchandises.

La section centrale a maintenu les deux classes comme au projet du Gouvernement; seulement elle propose une taxe unique par voiture et par lieue, chargement et déchargement compris.

Pour la 1^{re} classe fr. 3 30

Pour la 2^e id. 2 45

ART. 16 (15 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

SECTION IV.

TRANSPORTS D'ANIMAUX.

ART. 17 (16 du projet du Gouvernement).

La 1^{re} section demande que le tarif soit établi d'une manière uniforme et le plus bas possible, et que les frais variables soient répartis d'après le principe de l'art. 6.

Les 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

La section centrale propose d'admettre, pour tous parcours, la taxe unique appliquée dans le projet du Gouvernement aux parcours de 10 lieues seulement.

A la vérité, le péage sera un peu plus élevé, pour les transports à longues distances, que celui qui existe aujourd'hui; mais il est à remarquer que les parcours de moins de 10 lieues, qui sont les plus nombreux, seront grandement dégrevés par la suppression des frais fixes. Les prix seront d'ailleurs de beaucoup inférieurs à ceux du tarif de 1847.

Ainsi, pour une distance de 21 lieues, par exemple, on payait :

Par le tarif de 1847 :

Catégorie A	fr. 34 50
Id. B	46 00
Id. C	51 75

Par le tarif de 1848 :

Catégorie A	fr. 15 60
Id. B	23 40
Id. C	31 20

D'après le tarif proposé par la section centrale, on payerait :

Catégorie A	fr. 18 80
Id. B	28 35
Id. C	37 80

Néanmoins si, dans le but de maintenir les expéditions de bétail en transit, ainsi que dans l'intérêt de l'agriculture, on jugeait convenable de favoriser les transports à longues distances, on pourrait accorder une remise pour les transports au-delà de 10 lieues, ou bien adopter exceptionnellement le tarif du Gouvernement.

ART. 18 (17 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 19 (18 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

CHAPITRE III.

Des conditions exceptionnelles de certains transports et des réductions de prix.

ART. 20 (19 du projet du Gouvernement).

Les 1^{re}, 2^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

La 3^e section demande quelles sont les marchandises qui se trouvent habituellement dans la catégorie du § 1^{er}.

M. le Ministre a transmis la réponse suivante :

« Ces marchandises sont : les meubles, les arbustes, les articles de mode, les » chardons, les chaudières, les tableaux, les bouchons, les écorces, les balais, la » bimbeloterie, etc. »

La même section pense que le § 2 devrait être placé après le § 3.

La 4^e section demande que l'article soit rédigé d'une manière plus claire et en termes moins scientifiques.

La section centrale a aussi demandé à M. le Ministre s'il ne serait pas possible de rédiger cet article en termes moins scientifiques, et s'il n'y aurait pas moyen de supprimer le cubage qui donne lieu à beaucoup de contestations et qui a été supprimé sur les chemins de fer français et allemands.

M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« On peut rédiger l'art. 19 en termes moins scientifiques. Il suffit de retrans- » cher les mots : « *mesuré d'après le parallépipède rectangle circonscrit.* »

» Quant à la question de savoir si la taxe au cubage doit être adoptée, je » n'hésite pas à y répondre affirmativement.

» Tous les hommes pratiques sont d'accord à cet égard.

» La taxe au cubage existait avant 1848, et on peut dire qu'il n'est pas une » entreprise de messagerie ou de roulage qui ne l'admette. Elle est en pratique en » Allemagne et en France. Le chemin de fer du Nord est même en instance auprès » de l'administration belge pour qu'elle consente à introduire cette tarification » pour les transports internationaux.

» Il n'est pas rationnel, en effet, d'appliquer la taxe au poids aux objets d'un » grand volume, par la raison que cette taxe n'est nullement en rapport avec les » soins que ces objets réclament et avec la place qu'ils occupent.

» Ainsi quelques meubles légers, quelques paniers d'arbustes, ne pesant pas » 20 kilogrammes, nécessitent cependant l'emploi d'un demi-waggon.

» J'ajouterai que la disposition proposée n'est applicable, en général, qu'à des » objets de luxe. »

La section centrale persiste à croire que la taxe au cubage peut donner lieu à beaucoup de contestations.

Elle demande donc qu'il ne soit fait usage de la faculté laissée à l'administration de taxer au poids ou au volume qu'avec la plus grande circonspection.

Elle adopte l'article avec la suppression des mots : *mesuré d'après le parallépipède rectangle circonscrit.*

ART. 21 (20 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 22 (21 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 23 (22 du projet du Gouvernement).

La 1^{re} section rejette.

La 2^e section adopte.

La 3^e demande comment le Gouvernement entend appliquer cet article et dans quelles circonstances ; elle le rejette.

La 4^e section adopte.

La 5^e section rejette.

La 6^e section adopte.

La section centrale a demandé quels sont les cas où M. le Ministre suppose devoir user de la faculté demandée à l'art. 22 du projet.

M. le Ministre a transmis la réponse suivante :

« Le Gouvernement a accordé des réductions sur le tarif normal, pour le transport des denrées alimentaires, lors des crises qui ont surgi dans ces dernières années. »

» Il est probable que, dans des circonstances analogues, il serait encore amené à user de la faculté dont il est question à l'art. 22 du projet de loi.

» Le Gouvernement s'est trouvé et se trouvera sans doute encore dans le cas d'appliquer cet article, lorsque les intérêts de l'exploitation se concilieront avec les avantages que le commerce, l'industrie et l'agriculture peuvent retirer de transports à prix réduits.

» Ainsi, aujourd'hui, les grands envois de fonds échappent complètement au chemin de fer, parce que la taxe des finances, qui n'est nullement trop élevée pour les expéditeurs ordinaires, devient très-considérable lorsqu'il s'agit de sommes considérables.

» Si l'administration pouvait s'entendre avec les expéditeurs pour appliquer à ces transports exceptionnels, un tarif et des conditions spéciales, elle ferait chose utile pour le commerce en même temps qu'elle augmenterait ses recettes.

» Ainsi, encore, lorsque le commerce d'Anvers, d'accord avec les exploitants des bassins houillers, réclamait des facilités pour l'exportation des charbons comme lest aux navires de mer, le Gouvernement a abaissé le tarif à 20 centimes par tonne et par lieue (sans frais fixes), et il a pu le faire, sans désavantage, parce que cette réduction ne frappait sur aucun transport acquis, parce qu'elle était destinée à amener des transports nouveaux, enfin, parce que l'expédition devait s'effectuer à la distance de 20 lieues et par charge complète de waggon.

» Dans des conditions analogues, ou lorsqu'il s'agira de transports considérables, réguliers et à de longues distances et qui, par conséquent, permettront

» d'utiliser plus complètement les frais généraux , le matériel et les dépenses de traction, le Gouvernement pourra, comme le font les Compagnies, abaisser les tarifs.

» A ce propos , je ne crois pas inutile de mettre sous les yeux de la section centrale le tarif différentiel établi en juillet dernier, par la Compagnie du Nord, pour le transport des houilles ; elle verra par ce tarif que la taxe varie (voir annexe B²) :

» 1° Pour les transports par waggon (10 tonnes), sans abonnement :

» De 20 à 33¹⁵/₁₀₀ centimes, par tonne et par lieue, suivant les distances (Saint-Quentin 525 kilomètres et Douai 49 kilomètres) ;

» 2° Pour les transports par abonnement :

» (10 waggons de 10 tonnes au moins pendant un an, avec garantie d'une recette de 180 fr. par mois et par waggon pour la Compagnie, soit 1,800 fr. par mois) ;

» De 16⁹²/₁₀₀ à 25¹/₂ centimes par tonne et par lieue, suivant les mêmes distances.

» Ces prix sont abaissés de 2 à 5 p. % pour les abonnements de 25 à 100 waggons.

» J'ai parlé du transport des houilles ; il pourrait en être de même du transport des engrais pour l'agriculture, de la chaux, par exemple, qui pourrait être transportée à jours fixes et par quantités considérables.

» Mais on ne doit pas perdre de vue, que les tarifs en Belgique constituant déjà un *minimum*, pour les transports en général, les réductions seront nécessairement fort limitées si les bases sont inférieures à 0-10 par tonne et par kilomètre, et ne s'appliqueront guère qu'à des transports à effectuer dans des conditions tout à fait exceptionnelles.

» Je crois superflu d'ajouter que, lorsque le Gouvernement consentira à une réduction, il le fera d'une manière générale pour tous les transports qui se présenteront dans les mêmes conditions, mais pour ceux-là seulement. »

Il est certain qu'en beaucoup de circonstances, il serait très-utile, dans l'intérêt des recettes du chemin de fer, de pouvoir, comme le font les Compagnies particulières, accorder des réductions de prix ; l'obligation de rendre compte annuellement à la Législature de l'usage que le Gouvernement aura fait de la faculté demandée à l'art. 22, et la création récente d'une commission consultative du chemin de fer, dont le Ministre prendrait l'avis, avant d'adopter les mesures d'exécution, présentent, selon la section centrale, des garanties suffisantes pour qu'elle puisse approuver cet article ; en conséquence elle adopte.

ART. 24 (25 du projet du Gouvernement).

La 1^{re} section demande la suppression du § 1^{er}.

La 2^e section adopte.

La 3^e section n'admet que le § 2.

La 4^e section adopte.

La 5^e section rejette le § 1^{er} de l'article et propose d'ajouter au second alinéa de l'art. 23 le transport gratuit des dépêches de la poste aux lettres.

La 6^e section adopte.

Dans l'intérêt d'une bonne comptabilité et en vue d'éviter les abus, la section centrale rejette le § 1^{er} de cet article.

Elle propose d'ajouter après les mots : « *appartenant au service d'exploitation du chemin de fer de l'État* » les mots : « *et de la poste.* »

ART. 25 (24 du projet du Gouvernement).

La 1^{re} section propose d'ajouter le paragraphe suivant :

« Il (le Gouvernement) rend compte annuellement à la Législature des tarifs » et conditions qu'il aura établis de ce chef. »

La 2^e section adopte.

La 3^e section demande quelle est la différence entre les tarifs étrangers et le nôtre, en ce qui concerne le partage des prix de transports.

M. le Ministre a transmis la réponse suivante :

« Le principe est le même.

» Dans les conventions qui règlent les services internationaux et mixtes, » chacune des parties contractantes fournit le tableau des prix à percevoir pour » son parcours.

» C'est d'après ces tableaux, dont la réunion forme le tarif commun, que » s'effectue le partage des recettes.

» L'exemple suivant indique comment on opère pour le transport direct des » voyageurs et des grosses marchandises, entre Aix-la-Chapelle et Verviers :

PARCOURS BELGE. 3 LIÈGES				PARCOURS RHÉNAN. 3 LIÈGES				PARCOURS ENTIER.			
VOYAGEURS, PAR PLACE		MARCHANDISES. 100 KILOGR.		VOYAGEURS, PAR PLACE		MARCHANDISES. 100 KILOGR.		VOYAGEURS, PAR PLACE		MARCHANDISES. 100 KILOGR.	
1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} section.	2 ^e section.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} section.	2 ^e section.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	1 ^{re} section.	2 ^e section.
1 20	» 90	» 23	» 17	3 75	2 75	» 23	» 19	4 95	3 65	» 46	» 36

Les 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

La section centrale adopte, avec le paragraphe nouveau proposé par la 1^{re} section.

ART. 26 (25 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 27 (26 du projet du Gouvernement).

La 1^{re} section demande 48 heures au lieu de 24.

La 2^e section adopte.

La 3^e section pense que le délai de 24 heures ne doit courir qu'à partir de la réception de l'avis par le destinataire.

Elle demande si les taxes inscrites à cet article doivent, dans tous les cas, être perçues d'une manière absolue.

M. le Ministre a répondu comme suit :

« L'administration a toujours fait preuve de beaucoup de tolérance dans » l'application de ces taxes qui n'atteignent que les destinataires récalcitrants ou » trop négligents.

» Elle ne se montre sévère, à cet égard, que dans les moments d'affluence » extraordinaire, lorsque, pressée, elle-même, par des demandes de matériel, elle » doit employer tous les moyens en son pouvoir pour prévenir le chômage des » waggons.

» Elle compte en agir de même à l'avenir. »

Les 4^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

La section centrale partage l'opinion de la 3^e section qui pense que le délai de 24 heures ne doit courir qu'à partir de la réception de l'avis par le destinataire.

On pourrait aussi faire constater la réception de l'avis sur les livrets des lettres recommandées, lorsque l'envoi a lieu par la poste.

La section centrale engage le Gouvernement à continuer à se montrer tolérant dans l'application des pénalités mentionnées en cet article, surtout envers les localités éloignées du chemin de fer et où les moyens de transport peuvent faire défaut.

Elle adopte.

ART. 28 (27 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 29 (28 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 30 (29 du projet du Gouvernement).

Les 1^{re}, 2^e, 3^e et 6^e sections adoptent.

La 4^e section demande que, dans la formation du tableau des distances, il soit tenu compte des détours par le chemin de fer.

La 5^e section demande que la section centrale examine la question de savoir si la réduction accordée pour les détours ne doit pas être appliquée sur le chemin de fer de Jurbise comme elle l'est sur les lignes de l'État.

Elle admet l'article, en retranchant l'indication de la date de l'arrêté royal.

La section centrale adopte cet article.

Toutefois, un membre a fait une réserve en ce qui touche le principe de la plus courte distance; il maintient l'opinion, qu'il a émise dans la discussion générale, que la distance légale doit disparaître dès qu'une ligne plus directe est établie.

ART. 31 (30 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

La 3^e section demande si l'administration du chemin de fer fait les déclarations douanières sans l'entremise des commissionnaires.

M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« L'administration a établi un service de déclaration en douanes, à Bruxelles, »
» pour les marchandises, en général, et à Verviers, pour les expéditions de petits »
» paquets.

» Dans les autres localités elle ne se charge pas de ces opérations ; mais il est »
» à remarquer que, partout où les stations sont reliées à une succursale d'entre- »
» pôt (¹), les destinataires ont la faculté de remplir eux-mêmes les formalités de »
» douane, sans passer par l'entremise des commissionnaires. »

ART. 32 (31 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 33 (32 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 34 (33 du projet du Gouvernement).

Adopté.

La section centrale pense que l'on devrait donner avis aux propriétaires ou aux destinataires des objets trouvés lorsque l'on peut parvenir à les connaître ; mais elle est d'avis qu'on devrait leur faire payer le port de ces objets.

ART. 35 (34 du projet du Gouvernement).

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 36 (35 du projet du Gouvernement).

Adopté.

La 3^e section demande par qui la lettre sera remise à destination et quels seront les frais de ce nouveau service.

M. le Ministre a donné la réponse suivante :

« Les lettres transportées aux prix et conditions des colis de petites marchan- »
» dises seront traitées comme ces colis et par conséquent remises à domicile par »
» les facteurs attachés au service du camionnage.

» La dépense est la même, c'est-à-dire 20 centimes par colis.

(¹) Ces stations sont celles de Verviers, Liège, Louvain, Anvers, Bruges, Bruxelles, Gand, Ostende, Courtrai et Mons.

» On pourra, toutefois, ainsi que cela a été proposé, faire remettre ces lettres
» par exprès, moyennant une taxe supplémentaire à déterminer. »

ART. 37 (36 du projet du Gouvernement).

Les 1^{re}, 2^e, 5^e et 6^e sections adoptent.

La 5^e section demande si cet article est applicable aux paquets ayant des adresses différentes, ou à des paquets se trouvant dans un seul ballot ou destinés à la même personne.

M. le Ministre a fait la réponse suivante :

« L'article est applicable aux paquets ayant des adresses différentes.

» Il ne l'est pas aux paquets se trouvant dans un seul ballot et destinés à la même personne, à moins que cette personne ne soit un consignataire chargé de faire la répartition des colis entre les véritables destinataires.

» Le Gouvernement ne se dissimule pas que, dans certains cas, cet article sera d'une exécution assez difficile ; mais il tient à avoir à sa disposition un moyen d'empêcher, autant que possible, la concurrence que l'on fait aux chemins de fer par le chemin de fer lui-même.

» Il est à remarquer que ce moyen est pratiqué par quelques chemins de fer anglais et notamment par celui de Londres à Douvres. »

La 4^e section ne se rallie point aux dispositions de cet article, les considérant comme tout à fait inefficaces.

La section centrale ne peut donner son assentiment à cet article ; peu de mots suffiront pour expliquer les motifs de cette détermination.

Les mesures que l'administration devrait prendre pour assurer l'exécution de cet article auraient d'abord un caractère vexatoire et nécessiteraient l'emploi d'un personnel beaucoup plus considérable encore que celui qui existe aujourd'hui.

Qu'entend-on par la réunion de plusieurs colis sous un même emballage, en vue de bénéficier sur le transport et la remise aux destinataires de colis ainsi groupés ?

Entend-on qu'il est interdit de réunir dans une seule lettre de voiture des colis pesant moins de 400 kilogrammes, comme, par exemple, une tonne d'huile, une balle de café, une pièce de vin, et destinés à être remis à des personnes différentes ?

Si cette interdiction s'applique aux paquets seulement, comme semblerait l'indiquer la réponse de M. le Ministre à la demande de la 3^e section, quelle est la limite de poids de ces paquets ?

Si l'on n'a voulu parler que des paquets de 2 kilogrammes et au-dessous, les frais qu'entraînerait l'exécution de la mesure absorberaient le bénéfice qui pourrait en résulter et au delà. Malgré le système de location de waggon, qui existait en 1847, on a transporté au moins autant de petites marchandises que sous le régime du tarif de 1848.

La taxe de 50 centimes pour les petits paquets est assez modérée, et si l'administration veut faire usage des moyens qui sont à sa disposition pour la prompte remise à destination de cette catégorie d'objets, même pour les localités en dehors du

chemin de fer, la concurrence que pourraient lui faire les commissionnaires deviendra très-difficile.

Par ces motifs, la section centrale vous propose le rejet de cet article.

ART. 37.

Toutes les sections adoptent.

La 3^e section demande qu'on ajoute les mots : *en présence de l'intéressé*, après ceux-ci : *à l'arrivée*, etc.

La section centrale adopte cet article, en supprimant les mots : *articles en fraude*; il va de soi que l'ouverture des colis sera toujours faite en présence de l'intéressé ou de son délégué.

ART. 38.

Les 1^{re}, 4^e et 6^e sections adoptent.

La 2^e section pense qu'il serait préférable d'établir une échelle pour les amendes, par exemple, de 100 à 200 francs, sans préjudice des autres peines.

La 3^e section substitue aux mots : *sera puni d'une amende de 200 francs*, ceux-ci : *de 25 à 400 francs*.

La 5^e section demande si l'amende de 200 francs n'est pas trop élevée dans certains cas.

La section centrale pense aussi, comme les 2^e et 3^e sections, qu'il serait préférable d'établir une échelle pour les amendes, et de prendre les chiffres de 50 à 200 francs.

En conséquence, elle vous propose de modifier l'article en ce sens.

ART. 39.

La 1^{re} section rejette.

La 2^e section adopte.

La 3^e section demande que l'on formule l'article en ce sens, qu'il n'implique pas une exploitation directe quelconque par l'État.

Les 4^e et 6^e sections adoptent.

La 5^e section ne veut ni exploitation directe par l'État ni dépense quelconque à charge du trésor.

La section centrale n'admet cet article, que pour autant qu'il n'entraîne aucune dépense à charge du trésor, et en partant du principe que tout service rendu doit être rétribué au moins pour ce qu'il coûte.

ART. 40.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 41.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

ART. 42.

Adopté par toutes les sections et par la section centrale.

Le Rapporteur,
CH. LESOINNE

Le Président,
VEYDT.

PROJETS DE LOI.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ARTICLE PREMIER.

A partir du premier jour du deuxième mois qui suivra la date de la publication de la présente loi, et jusqu'à disposition législative ultérieure, le transport sur les chemins de fer de l'État, des marchandises, des finances et valeurs, des équipages et des animaux, aura lieu au prix et conditions ci-après.

CHAPITRE PREMIER.

DES PRIX ET DES CONDITIONS PARTICULIÈRES DES TRANSPORTS.

PREMIÈRE SECTION.

Transports de marchandises.

(Tarifs n° 1 et 2.)

ART. 2.

Les expéditions ordinaires de marchandises par le chemin de fer de l'État, se divisent en *petites* et en *grosses* marchandises, et sont considérées comme telles, selon que leur poids taxé ne dépasse pas ou bien dépasse la limite de 400 kilogrammes. Leur transport s'effectue, respectivement, aux prix des tarifs n° 1 et 2, annexés à la présente loi. Néanmoins les expéditeurs auront la faculté de réclamer, moyennant l'application du tarif n° 1, le transport de colis de tout poids, aux conditions déterminées pour le service des petites marchandises.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ARTICLE PREMIER.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE PREMIER.

DES PRIX ET DES CONDITIONS PARTICULIÈRES DES TRANSPORTS.

PREMIÈRE SECTION.

Transports de marchandises.

(Tarifs n° 1 et 2.)

ART. 2.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 5.

Le prix de transport des *petites marchandises* (tarif n° 1) se compose : 1° d'une taxe fixe qui sera de 4 centimes par 10 kilogrammes, sans qu'elle puisse être inférieure à 40 centimes; et 2° d'une taxe variable établie à raison de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue.

Ces taxes seront appliquées par unité de 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de cette unité jusqu'à concurrence de 2 kilogrammes, pour les colis de moins de 100 kilogrammes, et jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes, pour les expéditions de plus de 100 kilogrammes; toute fraction supérieure, respectivement à 2 et à 5 kilogrammes, sera comptée pour 10 kilogrammes.

Les colis de 2 kilogrammes et au-dessous ne seront assujettis qu'à la taxe uniforme de 40 centimes pour tout parcours.

Le prix de transport, établi comme il vient d'être dit, comprend le chargement et le déchargement, ainsi que la remise à domicile : néanmoins il ne sera rien décompté de la taxe pour les petites marchandises qui seraient expédiées *bureau restant*, ou en destination de localités où le camionnage n'est pas organisé.

Dans le cas où la prise à domicile de petites marchandises soit opérée par les soins de l'administration, ce transport en dehors du chemin de fer, sera payé à raison de 25 centimes par quintal, toute fraction de quintal comptant pour 100 kilogrammes : en conséquence le *minimum* de la taxe, pour la prise à domicile, sera de 25 centimes par expédition.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 5.

Le prix de transport des *petites marchandises* (tarif n° 1) se compose : 1° d'une taxe fixe, qui sera de 4 centimes par 10 kilogrammes, sans qu'elle puisse toutefois être inférieure à 50 centimes; et 2° d'une taxe variable établie à raison de 1 centime par 10 kilogrammes et par lieue. La taxe fixe ne pourra jamais être perçue qu'une seule fois.

Ces taxes seront appliquées par unité de 10 kilogrammes, en négligeant toute fraction de cette unité jusqu'à concurrence de 2 kilogrammes, pour les colis de moins de 100 kilogrammes, et jusqu'à concurrence de 5 kilogrammes, pour les expéditions de plus de 100 kilogrammes; toute fraction supérieure, respectivement à 2 et à 5 kilogrammes, sera comptée pour 10 kilogrammes.

Les colis de 2 kilogrammes et au-dessous ne seront assujettis qu'à la taxe uniforme de 50 centimes pour tout parcours.

L'administration pourra se charger de la remise de ces colis en destination de localités en dehors du chemin de fer, moyennant une taxe supplémentaire de 25 centimes, partout où existe un service de correspondance.

Le prix de transport établi comme il vient d'être dit, comprend le chargement et le déchargement, ainsi que la remise à domicile : néanmoins, il ne sera rien décompté de la taxe pour les petites marchandises qui seraient expédiées *bureau restant*, ou en destination de localités où le camionnage n'est pas organisé.

Dans le cas où la prise à domicile de petites marchandises soit opérée par les soins de l'administration, ce transport, en dehors du chemin de fer, sera payé à raison de 20 centimes par quintal, toute fraction de quintal comptant pour 100 kilogrammes; en conséquence, le *minimum*

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART 4.

Les *grosses marchandises*, sous le rapport des péages, sont rangées en trois classes, déterminées comme suit :

1^{re} CLASSE.

Toute marchandise non désignée dans les deux autres classes.

2^e CLASSE.

Alquifoux. — Argile. — Asphalte. — Bandages de roues. — Bière en futs. — Bitume. — Bois à brûler. — Bois de construction et de houiillère. — Bois de teinture en bûches. — Brai. — Carreaux en terre cuite, en pierres de Basècles et autres. — Chaux à bâtir. — Chevrons. — Chicorée. — Chiffons. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois de chêne. — Cordages vieux. — Cornes non ouvrées. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Cuirs secs ou salés. — Dégras de peau. — Étoupes en sacs. — Farine. — Fécule indigène. — Fer blanc. — Fers en barres, laminés ou étirés (à l'exception du fil de fer). — Fonte moulée. — Graines oléagineuses. — Graisse. — Légumes secs (à l'exception des betteraves et des pommes de terre). — Locomotive montée. — Madriers. — Manganèse. — Marbres en blocs. — Marne. — Merrains. — Meules. — Meulières. — Mine de plomb. — Mitraille. — Nitrate de soude et de potasse. — Noir animal. — Noir d'os. — Ocre. — Os concassés. — Perches. — Pierres de taille. — Poterie de grès. — Rails. — Sel brut. — Sels de soude et de potasse. — Son et déchets de farine. — Soude. — Tôles. — Tourteaux. — Tuiles. — Verres cassés et verres à vitres en caisse. — Voitures roulant sur leurs essieux.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 4.

(Comme ci-contre.)

1^{re} CLASSE.

(Comme ci-contre.)

2^e CLASSE.

Alquifoux. — Argile. — Asphalte. — Bandages de roues. — Bière en futs. — Bitume. — Blanc de zinc. — Bois à brûler. — Bois de construction et de houiillère. — Bois de noyer en madrier pour crosses de fusil. — Bois de teinture en bûches. — Brai. — Carreaux en terre cuite, en pierres de Basècles et autres. — Céruse. — Chaux à bâtir. — Chevrons. — Chicorée. — Chiffons. — Ciment. — Clavettes pour rails. — Clous. — Coins en bois de chêne. — Cordages vieux. — Cornes non ouvrées. — Couperose. — Coussinets. — Craie. — Cuirs secs ou salés. — Cuivre non ouvré. — Dégras de peau. — Étoupes en sacs. — Farine. — Fécule indigène. — Fer blanc. — Fers en barres, battus, laminés ou étirés. — Fil de fer. — Fonte moulée. — Gluc marine. — Graines oléagineuses. — Graisse. — Laiton en saumon. — Légumes secs (à l'exception des betteraves et des pommes de terre). — Locomotive montée. — Madriers. — Manganèse. — Marbres en blocs. — Marne. — Merrains. — Meules. — Meulières. — Mine de plomb. — Mitraille. — Morue. — Nitrate de soude et de potasse. — Noir animal. — Noir d'os. — Ocre. — Os concassés. — Perches. — Pierres de taille. — Plomb en saumon. — Poterie de grès. — Rails. — Savon mou en baril.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

3^e CLASSE.

Ardoises. — Betteraves. — Briques. — Cailloux. — Castines. — Cendres. — Céréales en général. — Chaux pour engrais. — Coke. — Déchets de coton. — Engrais. — Fonte brute. — Fumier. — Gravier. — Houille. — Minerais. — Moëllons. — Pavés. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pierres brutes. — Plâtre. — Pommes de terre. — Sable. — Tourbe.

ART. 5.

Il est dérogé aux conditions de classification générale des expéditions de marchandises, en ce qui concerne les trois dispositions suivantes :

a. Les grosses marchandises en exportation ou en transit sont toujours, quelle que soit leur nature, taxées comme marchandises de la 3^e classe ;

b. Lorsqu'une même expédition contiendra des marchandises de diverses classes, on appliquera, au poids total, le prix de la classe la plus élevée de celles auxquelles appartiennent les objets que renferme cette expédition ;

c. Le poisson frais, bien qu'expédié aux conditions de transport des petites marchandises, ne payera cependant que le prix fixé pour les grosses marchandises de la 1^{re} classe.

ART. 6.

Le prix de transport des grosses marchandises, sous réserve de l'exception men-

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

3^e CLASSE.

— Sel brut. — Sels de soude et de potasse. — Son et déchets de farine. — Soude. — Sucre brut. — Suie. — Sulfate de fer. — Tôles. — Tourteaux. — Tuiles. — Verres cassés et verres à vitres en caisses. — Voitures roulant sur leurs essieux. — Zinc en saumon et en plaques.

(Comme ci-contre.)

ART. 5.

(Comme ci-contre.)

ART. 6.

Le prix de transport des grosses marchandises est établi comme suit :

PROJET DU GOUVERNEMENT.

tionnée à l'article suivant, se composera :
1° d'une *taxe variable*, établie comme suit :

	fr.		
Pour la 1 ^{re} cl.,	0 05	par quintal (100k) et par lieue.	
Id. 2 ^e »	0 04	id.	id.
Id. 3 ^e »	0 03	id.	id.

Et 2° d'une *taxe fixe ordinaire*, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe.....	fr.	0 13	par quintal.
Id. 2 ^e »		0 12	id.
Id. 3 ^e »		0 09	id.

En cas de *chargement* et de *déchargement*, ou même d'une seule de ces deux opérations, par les ouvriers de l'administration, le prix ci-dessus sera majoré, savoir :

Pour la 1 ^{re} classe de.....	fr.	0 10	par quintal.
Id. 2 ^e »		0 08	id.
Id. 3 ^e »		0 06	id.

Enfin, lorsque la *remise* ou la *prise à domicile* aura lieu par les soins de l'administration, chacun de ces deux transports se payera savoir :

Pour la 1 ^{re} classe.....	fr.	0 23	par quintal.
Id. 2 ^e »		0 20	id.
Id. 3 ^e »		0 13	id.

• Les taxes diverses, indiquées ci-dessus, seront appliquées par unité de 100 kilogrammes : toute fraction de quintal qui ne dépassera pas 3 kilogrammes sera négligée, et toute fraction de plus de 3 kilogrammes comptée pour un quintal.

ART. 7.

Il est fait exception aux dispositions de l'article précédent, en ce qui concerne les transports de produits appartenant à la 3^e classe des marchandises, qui seraient expédiés par charge complète de wagon. A l'égard de ces transports, la *taxe variable* et la *taxe fixe ordinaire* seront remplacées, pour les parcours de 4, de 3 et de 2 lieues, par un péage unique de fr. 0-30 par tonne et par lieue, tout parcours de moins de 2 lieues comptant pour 2 lieues.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

Pour la 1^{re} classe, fr. 0-06 1/2 par quintal et par lieue;

Pour la 2^e classe, fr. 0-05 1/2 par quintal et par lieue;

Pour la 3^e classe, jusqu'à 3 lieues, fr. 0-05 par quintal et par lieue;

Id. de 3 à 8 lieues, fr. 0-04 1/2 par quintal et par lieue;

Id. de 8 lieues et au-delà, fr. 0-04 par quintal et par lieue.

En cas de chargement et de déchargement, ou même d'une seule de ces opérations, par les ouvriers de l'administration, le prix ci-dessus sera majoré, savoir :

Pour les 3 classes, de fr. 0-08 par quintal.

Enfin, lorsque la remise ou la prise à domicile aura lieu par les soins de l'administration, chacun de ces deux transports se payera, savoir :

Pour les 3 classes, fr. 0-20.

Les taxes ci-dessus indiquées seront appliquées par unité de 100 kilogrammes : toute fraction de quintal qui ne dépassera pas 3 kilogrammes sera négligée, et toute fraction de plus de 3 kilogrammes comptée pour un quintal.

ART. 7.

Tout parcours de moins de 10 kilomètres comptera pour 2 lieues. Lorsque les parcours auront lieu d'une ligne concédée sur une ligne de l'État ou vice versa, ils seront considérés comme s'ils avaient lieu sur une seule et même ligne.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

ART. 8.

Les marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'autres, seront taxées par charge complète de waggon, savoir au *minimum* de 4,000 kilogrammes si l'expédition n'atteint pas le poids de 4 tonneaux, et pour le poids réel, si la charge dépasse 4 tonneaux.

ART. 9.

Pour les expéditions comportant la charge de plus de 3 waggons, l'expéditeur est tenu de prendre inscription 48 heures, au moins, à l'avance, pour le nombre de waggons qui lui est nécessaire. et de consigner, au moment de l'inscription, une somme représentant un prix de 5 francs par waggon.

Si, au jour convenu, la marchandise n'est pas rendue à la station de départ, l'administration pourra disposer du matériel et retiendra, au profit de l'État, à titre d'indemnité, la somme consignée lors de l'inscription.

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à accorder un *abonnement* à tout expéditeur qui s'engagera, pour une période à déterminer, à effectuer des transports réguliers de marchandises appartenant exclusivement à la 3^e classe.

Le prix de cet abonnement sera composé :

1° Des frais de location du matériel, à raison de fr. 4-50 par jour et par waggon,

Et 2° des frais de transport perçus à raison de 3 centimes par quintal-lieue, retour à vide compris. La taxe variable sera appliquée conformément à ce qui est stipulé au dernier paragraphe de l'art. 6.

Les expéditeurs pourront, dans certaines circonstances, être autorisés, par disposition ministérielle, et ce, aux conditions qui

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 8.

Les marchandises en vrac ou non susceptibles d'être chargées avec d'autres, seront taxées par charge complète de waggon, savoir au *minimum* de 5,000 kilogrammes si l'expédition n'atteint pas le poids de 4 tonneaux, et pour le poids réel, si la charge dépasse 4 tonneaux.

ART. 9.

(Comme ci-contre.)

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à accorder un *abonnement* à tout expéditeur qui s'engagera, pour une période de 3 jours au moins, à effectuer des transports réguliers de marchandises appartenant exclusivement à la 3^e classe.

Le prix de cet abonnement sera composé :

1° Des frais de location du matériel, à raison de fr. 4-50 par jour et par waggon,

Et 2° des frais de transport perçus à raison de 3 centimes par quintal-lieue, retour à vide compris. Cette dernière taxe sera appliquée conformément à ce qui est stipulé au dernier paragraphe de l'art. 6.

(Le reste comme au projet du Gouvernement.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

seront stipulées ultérieurement, à employer leurs propres waggons aux transports sur les chemins de fer de l'État. Dans ce cas, il sera accordé aux expéditeurs, sur les prix de transport, une remise dont les bases seront déterminées par le Ministre des Travaux Publics.

DEUXIÈME SECTION.

Transports de finances et d'objets déclarés à la valeur.

(**Tarif n° 3.**)

ART. 11.

Le numéraire, l'or et l'argent en lingots et les objets déclarés à la valeur, sont expédiés aux mêmes conditions de transport et de remise à domicile que les *petites marchandises*.

ART. 12.

Le prix de transport se payera au tarif n° 3 et se composera:

1° D'une *taxe au colis*, égale à celle fixée par le tarif n° 1, pour les petites marchandises;

Et 2° d'une *taxe à la valeur*, perçue à raison de 3 centimes par valeur de 100 francs, toute fraction de centaine étant comptée pour 100 francs.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 11.

Il est accordé aux expéditeurs qui en font la demande, des waggons pour le transport des marchandises de roulage sans distinction de classe.

Ces waggons sont, autant que possible, expédiés par convois mixtes.

Les expéditeurs par waggons assument la responsabilité des pertes ou avaries.

Ces transports seront taxés à raison de fr. 2-75 par waggon et par lieue.

Les prix sont établis par waggon chargé de 3,000 kilogrammes.

DEUXIÈME SECTION.

Transports de finances et d'objets déclarés à la valeur.

(**Tarif n° 3.**)

ART. 12.

(Comme ci-contre.)

ART. 13.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

TROISIÈME SECTION.

Transports d'équipages.

(Tarif n° 4.)

ART. 13.

Les équipages sont, au gré de l'expéditeur, transportés soit par le premier convoi de voyageurs, soit par le premier train mixte ou de marchandises, partant après que l'embarquement de ces équipages a été opéré. Ces deux modes d'expédition sont nommés, respectivement, transport de première et transport de deuxième classe : ils sont régis par le tarif n° 4 annexé à la présente loi.

ART. 14.

Le prix de transport de première classe, pour les équipages à 2 et à 4 roues, est composé :

1° D'une taxe *fixe* de 6 francs par voiture, comprenant les frais de chargement et de déchargement; et 2° d'une taxe *variable*, perçue à raison de 3 francs par lieue, pour chaque équipage.

Pour les transports de deuxième classe, la taxe *fixe* est réduite à fr. 4-50 par voiture et la taxe *variable* à fr. 2-25 par lieue.

ART. 15.

Les voyageurs transportés dans leurs équipages sont astreints au paiement d'un coupon de première classe; s'ils se placent dans les voitures du convoi, ils payent conformément au tarif des voyageurs.

QUATRIÈME SECTION.

Transports d'animaux.

(Tarif n° 5.)

ART. 16.

Les transports d'animaux seront taxés au tarif n° 5, d'après les bases suivantes :

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

TROISIÈME SECTION.

Transports d'équipages.

(Tarif n° 4.)

ART. 14.

(Comme ci-contre.)

ART. 15.

Le prix de transport comprenant les frais de chargement et de déchargement est établi comme suit :

1 ^{re} classe, par voiture et par lieue, fr.	5	50
2 ^e id. id.	2	45

ART. 16.

(Comme ci-contre.)

QUATRIÈME SECTION.

Transports d'animaux.

(Tarif n° 5.)

ART. 17.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

CATÉGORIES D'EXPÉDITION.	TRANSPORTS effectués à plus de 10 lieues.		PRIX UNIQUE, par lieue, pour les transports à 10 lieues, et au-dessous.
	Frais FIXES.	Frais VARIABLES par lieue.	
A. Pour 1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 3 pores ou veaux, 1 à 10 moutons.....	Fr. c. 5 00	Fr. c. » 60	Fr. c. » 90
B. Pour 2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons.....	4 80	» 90	1 35
C. Pour 3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, ou un waggon de petit bétail.	6 00	1 20	1 80
D. Chiens, par tête et par lieue.....	»	» 15	» 15

ART. 17.

Les conducteurs de chevaux et de bétail ne payeront leur place qu'au retour. Il n'est admis qu'un conducteur par waggon.

ART. 18.

Le petit bétail présenté au transport dans des paniers ou sacs convenablement fermés, peut être expédié, pour autant que le poids du colis ne dépasse pas 100 kilogrammes, aux prix fixés par l'art. 3 pour les transports de petites marchandises. Toutefois l'administration ne se charge pas de la remise à domicile de ces expéditions.

CHAPITRE II.

DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE CERTAINS TRANSPORTS, ET DES RÉDUCTIONS DE PRIX.

ART. 19.

Les expéditions dont le volume, mesuré d'après le parallépipède rectangle circonscrit, présente un poids moindre que celui correspondant à 400 kilogrammes par mètre cube, seront taxées d'après leur volume. Le prix de transport sera perçu

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

CATÉGORIES D'EXPÉDITION.	PRIX UNIQUE, par lieue, pour les transports à 10 lieues, et au-dessous.
A. Pour 1 cheval, 1 ou 2 bœufs ou vaches, 1 à 3 pores ou veaux, 1 à 10 moutons.....	Fr. c. » 90
B. Pour 2 chevaux, 3 ou 4 bœufs ou vaches, 6 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons.....	1 35
C. Pour 3 chevaux, 5 ou 6 bœufs ou vaches, ou un waggon de petit bétail.	1 80
D. Chiens, par tête et par lieue.....	» 15

ART. 18.

(Comme ci-contre.)

ART. 19.

(Comme ci-contre.)

CHAPITRE II.

DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE CERTAINS TRANSPORTS, ET DES RÉDUCTIONS DE PRIX.

ART. 20.

Les expéditions dont le volume présente un poids moindre que celui correspondant à 400 kilogrammes par mètre cube, seront taxées d'après leur volume. Le prix de transport sera perçu dans la proportion susindiquée de 400 kilogrammes par mètre

PROJET DU GOUVERNEMENT.

dans la proportion susindiquée de 400 kilogrammes par mètre cube, sans que la taxe puisse dépasser celle à payer pour une charge de 4,000 kilogrammes.

Il est fait exception à la disposition ci-dessus, en faveur des houblons, laines brutes et colis vides en retour, qui sont taxés au poids réel.

L'administration pourra toujours appliquer, à son choix, la taxe au poids réel ou la taxe au volume.

Les marchandises encombrantes, dont les dimensions ne peuvent être déterminées au cubage, payent le double de la taxe au poids réel.

ART. 20.

Tout transport d'objets qui, par leurs formes et leurs dimensions, nécessitent l'emploi exclusif d'un ou de plusieurs waggon, paye pour la charge complète de chaque waggon employé, savoir : au *minimum* de 4,000 kilogrammes si le poids est inférieur à 4 tonnes, et pour la charge réelle, si le poids dépasse 4 tonnes.

ART. 21.

Le transport d'objets dangereux, de grand poids ou de grande dimension, ou nécessitant l'emploi d'un matériel spécial, n'est pas obligatoire.

Les conditions et les prix, tant pour le transport que pour le chargement, le déchargement, la prise et la remise à domicile, sont réglés, de gré à gré, entre l'administration et l'expéditeur.

ART. 22.

Le Gouvernement est autorisé, dans des circonstances exceptionnelles, ou en vue d'un accroissement de recettes, à accorder des réductions de taxe qui ne pourront,

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

cube, sans que la taxe puisse dépasser celle à payer pour une charge de 4,000 kilogrammes.

(Le reste comme au projet du Gouvernement).

ART. 21.

(Comme ci-contre.)

ART. 22.

(Comme ci-contre.)

ART. 25.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

toutefois, excéder 30 p. % du prix total de transport au taux normal. Il rend compte, annuellement, à la Législature, de l'usage qu'il a fait de cette faculté.

ART. 25.

Le Gouvernement pourra également opérer, à prix réduit, les transports à effectuer pour compte des divers Départements ministériels.

Le transport des objets appartenant au service d'exploitation du chemin de fer de l'État se fait gratuitement.

ART. 24.

Le Gouvernement est autorisé à régler les conditions et tarifs pour les relations internationales, pour celles à établir du chef des services de transport en correspondance avec le chemin de fer de l'État, comme aussi pour les transports qui s'opèrent sur les voies de raccordement reliant des établissements industriels au railway de l'État.

CHAPITRE III.

DE LA PRISE ET DE LA REMISE A DOMICILE, DU CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT ET DU MAGASINAGE.

ART. 23.

Dans les localités où le camionnage est organisé, la prise et la remise à domicile peuvent être demandées par l'expéditeur, sauf en ce qui concerne les équipages, les animaux, les objets encombrants et les grosses marchandises de la 3^e classe, lorsque ces dernières s'expédient par charge complète de waggon.

L'indication des localités où le camionnage est organisé, fera l'objet d'un tableau qui

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 24.

(§ 1^{er}, supprimé.)

Le transport des objets appartenant au service d'exploitation du chemin de fer de l'État et de la poste se fait gratuitement.

ART. 23.

Le Gouvernement est autorisé à régler les conditions et tarifs pour les relations internationales, pour celles à établir du chef des services de transport en correspondance avec le chemin de fer de l'État, comme aussi pour les transports qui s'opèrent sur les voies de raccordement reliant des établissements industriels au railway de l'État. Il rend compte annuellement à la Législature des tarifs et conditions qu'il aura établis de ce chef.

CHAPITRE III.

DE LA PRISE ET DE LA REMISE A DOMICILE, DU CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT ET DU MAGASINAGE.

ART. 26.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

sera publié en même temps que la présente loi : les changements qui seraient apportés ultérieurement à ce tableau seront, successivement, insérés au *Moniteur belge*.

ART. 26.

Les marchandises de toute catégorie, expédiées *bureau restant*, doivent être enlevées de la station de destination, dans le délai de 24 heures après la signification de l'avis qui en sera donné au destinataire. Passé ce délai, il sera perçu un droit de magasinage fixé ainsi qu'il suit :

A. Pour les petites marchandises,
par expédition et par jour . . . 0 50

B. Pour les grosses marchandises, savoir :

Marchandises non déchargées,
par waggon et par jour . . . 5 00

Marchandises déchargées, par
quintal ou fraction de quintal et
par jour 0 05

Cette dernière taxe ne pourra être inférieure à 50 centimes par jour.

L'administration pourra, en outre, en cas d'encombrement, faire décharger les marchandises en deans les 24 heures de la remise de l'avis, et, au besoin, les faire transporter à domicile, aux frais, risques et périls du destinataire.

ART. 27.

Dans quelque station que ce soit, les opérations de chargement et de déchargement ne sont pas obligatoires pour l'administration, lorsqu'il s'agit de grosses marchandises de 3^e classe, expédiées par charge complète de waggon.

ART. 28.

Lorsque le lieu de départ ou de destination est l'une des stations secondaires ou haltes où il n'y a pas de voie d'évitement,

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 27.

(Comme ci-contre.)

ART. 28.

(Comme ci-contre.)

ART. 29.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

L'administration n'est pas tenue d'accepter au transport, des colis de plus de 500 kilogrammes, ni aucune expédition dont le chargement ou le déchargement serait de nature à entraver la marche du service.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 29.

Les bases des prix fixés par la présente loi seront, en ce qui concerne les distances légales de transport, appliquées de lieue en lieue. Le tableau de ces distances sera dressé d'après celui qui a été arrêté par disposition royale du 23 mai 1851, pour le service des voyageurs, en comptant, en outre, pour 1 lieue, la longueur du raccordement qui établit, par le boulevard de Bruxelles, une communication entre la ligne du Nord et celle du Midi.

Dans la formation du tableau de distances, applicable au transport des marchandises, on négligera les fractions de lieue de 1 et de 2 kilomètres, et on comptera pour 1 lieue les fractions de 4 et de 5 kilomètres.

Néanmoins tout parcours de moins de 10 kilomètres sera compté pour 2 lieues.

ART. 30.

Les prix fixés par la présente loi ne comprennent ni les droits d'octroi, ni les frais résultant des déclarations en douane. Les sommes déboursées de ce chef par l'administration seront portées en compte, séparément, au destinataire.

ART. 31.

Les déboursés ne sont pas obligatoires. Les déboursés et avances de plus de 5 francs sont assujettis à une taxe de

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

CHAPITRE IV.

DISPOSITIONS DIVERSES.

ART. 30.

(§§ 1 et 2, comme ci-contre.)

(§ 3, supprimé.)

ART. 31.

(Comme ci-contre.)

ART. 32.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

1 p. ^o/_o, sans que cette taxe puisse être inférieure à 25 centimes. Il en est de même des remboursements payés sur avis.

Il ne sera payé aucune taxe spéciale lorsque les déboursés n'excéderont pas 5 francs.

Le transport éventuel des sommes de remboursement est soumis à la taxe et aux conditions du transport des finances et valeurs (art. 11 et 12).

ART. 52.

En cas de perte de colis expédiés comme petites marchandises et non déclarés à la valeur, l'indemnité à payer à l'expéditeur est calculée à raison de 4 francs par kilogramme manquant. Pour les autres cas de perte ou d'avarie, l'administration reste soumise aux dispositions générales de la législation en vigueur.

ART. 53.

Les objets trouvés dans les voitures du chemin de fer, dans les stations ou sur les railways de l'État, comme aussi les colis qui restent déposés dans les bureaux de l'administration pendant plus de 6 mois, sont vendus au profit du trésor et à l'intervention des agents de l'administration de l'enregistrement et des domaines.

ART. 54.

Le transport par convoi de voyageurs, de matières inflammables ou de colis dont l'enveloppe peut occasionner un incendie, est défendu.

Le transport de la poudre à tirer, de la paille et du foin en bottes ou en tas, ne peut, d'aucune manière, avoir lieu par le chemin de fer.

ART. 55.

Par dérogation aux dispositions du décret du 27 prairial an IX, toute lettre simple

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 53.

(Comme ci-contre.)

ART. 54.

(Comme ci-contre.)

ART. 55.

(Comme ci-contre.)

ART. 56.

(Comme ci-contre.)

PROJET DU GOUVERNEMENT.

pourra être expédiée par le chemin de fer de l'État, aux prix et conditions de transport d'un colis de petite marchandise.

Les colis de marchandise pourront aussi renfermer une lettre, pourvu, bien entendu, qu'il n'y en ait qu'une seule par expédition.

ART. 36.

Il est défendu de réunir plusieurs colis ou plusieurs lettres sous un même emballage ou sous une même enveloppe, en vue de bénéficier sur le transport et la remise aux destinataires, de colis ou lettres ainsi groupés.

Toute expédition qui se trouverait dans les conditions de contravention susmentionnées, constitue un transport en fraude.

Les dispositions du présent article ne sont pas applicables aux transports internationaux.

ART. 37.

L'administration est autorisée à exiger, soit au départ, soit à l'arrivée, l'ouverture des colis qui seraient présumés contenir plusieurs lettres ou articles en fraude, des objets dont le transport est prohibé, des matières nuisibles ou dangereuses, ou enfin des marchandises autres que celles indiquées dans la déclaration.

ART. 38.

Toute fausse déclaration ou toute contravention aux dispositions de la présente loi, est constatée par procès-verbal d'agents de l'administration du chemin de fer ou autres, ayant qualité à cet effet, et sera punie d'une amende de 200 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application d'autres peines prévues, soit par le Code pénal, soit par des lois spéciales. Les délinquants pourront, en outre, être condamnés à des dommages-intérêts, soit envers l'État, soit envers des particuliers,

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

ART. 37.

(Supprimé.)

ART. 37.

L'administration est autorisée à exiger, soit au départ, soit à l'arrivée, l'ouverture des colis qui seraient présumés contenir plusieurs lettres ou des objets dont le transport est prohibé, des matières nuisibles ou dangereuses, ou enfin des marchandises autres que celles indiquées dans la déclaration.

ART. 38.

Toute fausse déclaration ou toute contravention aux dispositions de la présente loi, est constatée par procès-verbal d'agents de l'administration du chemin de fer ou autres, ayant qualité à cet effet, et sera punie d'une amende de 50 à 200 francs, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application d'autres peines prévues, soit par le Code pénal, soit par des lois spéciales. Les délinquants pourront, en outre, être condamnés à des dommages-intérêts, soit envers l'État, soit envers des particuliers.

PROJET DU GOUVERNEMENT.

lorsqu'il sera résulté, du fait poursuivi, un dommage quelconque, par suite d'accident ou de toute autre cause.

Dans tous les cas, les taxes fraudées devront être acquittées.

ART. 39.

Le Gouvernement est autorisé à organiser des services d'affluents au chemin de fer, pour le transport des voyageurs, des marchandises et des dépêches.

Il pourra concéder l'exploitation de ces services par voie de péages.

Les dépenses auxquelles l'exploitation de ces services pourra donner lieu seront imputées sur le crédit affecté aux transports du service des postes.

ART. 40.

Le Gouvernement est également autorisé à introduire, par arrêté royal, dans les lois postales, les modifications nécessaires, pour mettre leurs dispositions en harmonie avec celles de la présente loi, quant aux prix et à la limite du poids des transports à effectuer, soit par la poste exclusivement, soit par les services combinés de la poste et du chemin de fer.

ART. 41.

Les compagnies auxquelles sont concédés des chemins de fer en Belgique, sont autorisées à appliquer sur leurs lignes, pour les expéditions qui s'effectuent soit entre les stations de l'une de ces compagnies et celles d'une autre compagnie, soit entre les stations concédées et celles de l'État, les tarifs consacrés par la présente loi pour les transports sur le réseau de l'État.

ART. 42.

Un livret réglementaire, arrêté par le Ministre des Travaux Publics, déterminera les mesures complémentaires d'application de la présente loi.

PROJET DE LA SECTION CENTRALE.

lorsqu'il sera résulté, du fait poursuivi, un dommage quelconque, par suite d'accident ou de toute autre cause.

(§ 2, comme ci-contre).

ART. 39.

(Comme ci-contre.)

ART. 40.

(Comme ci-contre.)

ART. 41.

(Comme ci-contre.)

ART. 42.

(Comme ci-contre.)

ANNEXES.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER DE COLOGNE A MINDEN.

Tarif pour le transport des marchandises et des bestiaux.

I. TRANSPORT DES MARCHANDISES.

Le tarif des marchandises se divise en six classes ; à chacune d'elles s'appliquent, outre les dispositions générales du règlement, les dispositions particulières suivantes, indiquées sous les rubriques qui les concernent.

L'expéditeur pourra, par une déclaration faite sur la lettre de voiture, ranger les marchandises dans une classe supérieure à celle désignée par le tarif.

Dans ce cas, on leur appliquera les prix et les dispositions spéciales de la classe dans laquelle elles auront été rangées.

PREMIÈRE CLASSE.

1° Les marchandises de la première classe ne sont admises que par charge complète de waggon (5,000 kilog.). La taxe est calculée en conséquence.

Toute quantité moindre est prise comme charge complète

2° La remise à la station et le chargement, ainsi que le déchargement, et le transport de la station, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, sous la surveillance et la direction des agents de la Compagnie.

3° Si la marchandise, rendue à la station, n'est pas chargée en temps utile, la Compagnie aura le droit d'en faire effectuer le chargement aux frais de l'expéditeur, qui en outre sera passible d'une amende de $\frac{1}{2}$ silbergros (fr. 0-06) par 50 kilogrammes et par jour de retard.

4° Le déchargement devra se faire de manière que le waggon soit disponible une heure avant le départ du convoi le plus prochain ; à défaut de quoi, l'administration aura le droit de faire effectuer le déchargement aux frais du destinataire, lequel devra payer en outre, à titre de louage, $1 \frac{1}{3}$ thaler (fr. 4-95) par waggon et par jour commencé. Dans tous les cas, le destinataire, auquel auront été expédiés par le même convoi six waggons ou plus, aura un délai de quatre heures, les autres un délai de deux heures, après l'avis d'arrivée qui leur sera donné, pour faire décharger leurs marchandises.

5° Toutes les marchandises de cette classe sont transportées à découvert : les

avaries produites par des causes atmosphériques ne donnent pas lieu à des indemnités.

Division A.

Cette division comprend :

Houille. Capacité du waggon 165 pieds cubes.

Coke.

Les prix à percevoir par waggon sont fixés conformément au tableau suivant :

Milles allemands.		Thaler. Sgr.	Pr.	C.
0.5.	De Deutz à Mulheim	» 28	5	46
1.7.	Id. Kuppersteeg	1 18	5	94
2.6.	Id. Langenfeld.	2 00	7	42
3.7.	Id. Benrath	2 20	9	89
5.0.	Id. Dusseldorf.	2 24	10	39
»	Id. Caleum.	3 18	13	36
8.4.	Id. Duisbourg	4 16	16	82
»	Id. Id. (port)	4 26	18	06
»	Id. Rhurort	5 18	20	78
9.4.	Id. Oberhausen	4 20	17	31
»	Id. Berge-Berbeck	3 10	19	79
10.9.	Id. Essen	5 14	20	28
»	Id. Geisenkirchen.	6 12	23	75
13.0.	Id. Herne-Bochum	6 20	24	74
»	Id. Mengede	7 26	29	20
15.8.	Id. Dortmund	8 16	31	67
17.9.	Id. Camen.	9 18	35	65
19.9.	Id. Hamm	10 20	39	58
»	Id. Ahlen	11 14	42	55
22.7.	Id. Beckum	12 04	45	02
»	Id. Oelde	12 24	47	50
25.5.	Id. Rheda	13 18	50	47
»	Id. Gütersloh	14 08	52	94
»	Id. Brackwede.	15 06	56	40
28.8.	Id. Bielefeld	15 14	57	39
30.6.	Id. Herford.	16 12	60	86
32.7.	Id. Rehme	17 18	65	32
»	Id. Porta	18 08	67	79
34.7.	Id. Minden.	18 20	69	27

Division B.

Sont classés dans cette division :

Cendres;

Noir animal, minéral de plomb, manganèse, bois à brûler (cordé), ciment;
Fer (vieux, ferraille, fonte brute), rails, terres (terres à couleur exceptées),

minéraux bruts, alquifoux, bois pour mines (jusqu'à 6 pieds de longueur), plâtre (emballé);

Mâchefer, charbons de bois (en sacs);

Gravier, craie (brute), os concassés (emballés), os, pondrette;

Sel (en sacs), sable (en sacs, etc.), billes, sulfate de baryte, pierres (à paver brutes et non taillées, pour la bâtisse, à une face taillée);

Argile, tourbe (noire, lourde), trass (emballé);

Briques.

Le sel est transporté à couvert, mais sans garantie de la mouille.

Les prix par waggon sont :

Milles allem.			Thaler. Sgr.	Fr.	C.
0.5.	De Deutz à Mulheim		1 04	4	20
1.7.	Id. Kuppersteeg		1 28	7	17
2.6.	Id. Langenfeld		2 12	8	90
3.7.	Id. Benrath		3 06	11	87
5.0.	Id. Dusseldorff.		3 11	12	49
0.0.	Id. Calcum.		4 10	16	08
8.4.	Id. Duisbourg		5 15	20	16
0.0.	Id. id. (port)		5 25	21	64
0.0.	Id. Rhurort		6 22	24	99
9.4.	Id. Oberhausen		6 02	22	32
0.0.	Id. Berge-Berbeek		6 26	25	49
10.9.	Id. Essen		7 01	26	10
0.0.	Id. Geisenkirchen.		7 20	28	45
15.0.	Id. Herne-Bochum		8 14	31	42
0.0.	Id. Mengede		9 15	35	01
15.8.	Id. Dortmund		10 07	37	97
17.9.	Id. Camen		11 16	42	80
19.9.	Id. Hamm		12 24	47	50
0.0.	Id. Ahlen		13 25	51	08
22.7.	Id. Beckum		14 17	54	05
0.0.	Id. Oelde		15 11	57	02
25.5.	Id. Rheda		16 10	60	62
0.0.	Id. Gütersloh		17 04	63	38
0.0.	Id. Brackwede.		18 07	67	66
28.8.	Id. Bielefeld		18 17	68	90
30.6.	Id. Herford		19 20	72	98
32.7.	Id. Rehme		21 04	78	42
0.0.	Id. Porta		21 28	81	59
34.7.	Id. Minden.		22 12	83	12

2^e CLASSE.

Les dispositions générales concernant les marchandises de la 1^{re} classe, énoncées ci-dessus sous les nos 1 à 5, s'appliquent également aux marchandises de la 2^e classe.

Division A.

Les marchandises appartenant à cette division sont les suivantes :

Bois de construction (jusqu'à 15 pieds de longueur), madriers, planches, ardoises, tuiles, graines (en sacs), bois pour mines (jusqu'à 15 pieds de longueur), orge mondé, gruau, pommes de terre (en sacs), son ;

Graine de lin, de caméline, de pavot, de colza, de navette, autres graines oléagineuses, farine de céréales, perches (jusqu'à 15 pieds de longueur), sirop, amidon.

Les grains, tels qu'avoine, orge, seigle, froment, et les graines de lin et de colza, sont transportés à couvert, mais sans garantie de la mouille.

Les prix par charge de waggon sont :

Milles allem.		Thaler. Sgr.	Fr. C.
0.5.	De Deutz à Mulheim	1 07	4 57
1.7.	Id. Kuppersteeg	2 06	8 16
2 6.	Id. Langenfeld.	2 28	10 88
3 7.	Id. Benrath	3 25	14 22
5 0.	Id. Dusseldorf.	4 02	15 09
0.0.	Id. Calcum.	5 07	19 41
8.4.	Id. Duisbourg	6 22	24 99
0.0.	Id. id. (port)	7 04	26 47
0.0.	Id. Rhurort	8 12	31 17
9.4.	Id. Oberhausen	7 16	27 96
0.0.	Id. Berge-Berbeck	8 14	31 42
10.9.	Id. Essen	8 22	32 41
0.0.	Id. Geisenkirchen	9 13	35 01
13.0.	Id. Herne-Bochum	10 13	38 72
0.0.	Id. Mengede	11 22	43 54
15 8.	Id. Dortmund	12 20	47 10
17.9.	Id. Camen	14 12	53 43
19.9.	Id. Hamm	16 00	60 83
0.0.	Id. Ahlen	17 06	64 20
22.7.	Id. Beckum	18 07	67 66
0.0.	Id. Oelde	19 06	71 25
25 3.	Id. Rheda	20 10	75 46
0.0.	Id. Gütersloh	21 07	78 79
0.0.	Id. Brackwede.	22 19	83 99
28.8.	Id. Bielefeld	23 02	85 60
30.6.	Id. Herford	24 17	91 16
32.7.	Id. Rehme	26 08	97 48
0.0.	Id. Porta	27 10	101 44
34.7.	Id. Minden.	27 26	103 42

Division B.

Sont classés dans cette division :

Alun, asphalte, alcool ;

Sel amer, plomb (en blocs et en feuilles roulées), litharge, grenaille en plomb, céruse, fèves, écorces (brutes), sarrasin, eau-de-vie, chlorure de chaux ;

Fil métallique, clous d'épingles ;

Fer (fer de cloutier, rond, en barres, pour bandages), roues et essieux pour chemins de fer, tôle, fil de fer, limaille, ouvrages en fonte (grosiers), plaques de fer, couperose, pois ;

Terres de teinture, bois de teinture (en blocs), cassonade, pierres à feu ;

Tan, litharge, sel de Glauber, crayons pour ardoises, résine (en barils), cornes ;

Chaux (calcinée) cobalt, craie (préparée, emballée), cuivre (brut emballé) ;

Bois de construction de plus de 15 pieds de longueur, lentilles, chiffons (fortement pressés) ;

Maïs, meules, eaux minérales ;

Clous ;

Bandages de roues, sucre brut, tuyaux de métal ;

Mine de plomb ;

Coussinets pour rails, pierres à aiguiser, soufre (brut), lessive, calicot (non imprimé), toiles à voile, soude, esprit, acier (brut), pierres (taillées pour travailler, pour bâtir, dalles) ;

Goudron ;

Vitriol ;

Fer-blanc ;

Zinc, zinc en plaques laminées, étain, blanc de zinc.

Le sucre brut, la cassonade et la soude sont transportés à couvert, mais sans garantie de mouille.

L'expéditeur est tenu de bâcher la chaux calcinée.

Le bois de construction pour mines, etc., dont la longueur excède 15 pieds, est transporté par waggons accouplés. Le prix du transport est au moins celui d'une double charge (10,000 kilogrammes). Dans le cas d'expéditions considérables, il se règle d'après le nombre de waggons employés.

Les prix par charge de waggon sont :

Milles allem.			Thaler.	Sgr.	Fr.	C.
0.5.	De Deutz à Mulheim		1	20	6	18
1.7.	Id. Kuppersteeg		2	26	10	64
2.6.	Id. Langenfeld		3	18	13	36
3.7.	Id. Benrath		4	24	17	81
5.0.	Id. Dusseldorf		5	01	18	67
»	Id. Calcum		6	14	24	00
8.4.	Id. Duisbourg		8	05	30	31
»	Id. Id. (port)		8	17	31	79
»	Id. Rhurort		10	02	37	36
9.4.	Id. Oberhausen		9	04	33	89
»	Id. Berge-Berbeck		10	10	38	35
10.9.	Id. Essen		10	17	39	21
»	Id. Geisenkirchen		11	16	42	80
13.0.	Id. Herne-Bochum		12	22	47	25

Milles allem.			Thaler.	Sgr.	Fr.	C.
»	De Deutz à Mengede.	14	05	53	31
15.8.	Id.	Dortmund	15	11	57	02
17.9.	Id.	Camen	17	08	64	08
19.9.	Id.	Hamn	19	06	71	25
»	Id.	Ahlen	20	19	76	57
22.7.	Id.	Beckum.	21	25	81	02
»	Id.	Oelde	23	01	85	47
23.5.	Id.	Rheda	24	14	90	79
»	Id.	Gütersloh	25	20	95	24
»	Id.	Brackwede.	27	11	101	56
28.8.	Id.	Bielefeld.	27	25	103	29
30.6.	Id.	Herford.	29	16	109	60
32.7.	Id.	Rehne	31	20	117	51
»	Id.	Porta	32	26	121	97
34.7.	Id.	Minden.	53	18	124	69

3^e CLASSE.

1^o A cette classe appartiennent toutes les marchandises qui ne sont pas désignées spécialement dans les deux classes précédentes.

Ces marchandises sont entre autres :

- Varec, anis, oranges, drogues;
- Coton, bière, beurre;
- Cacao, câpres, produits et préparations chimiques, chicorée, citrons, denrées coloniales, aliments;
- Drogueries;
- Œufs, fer et métaux ouvragés, vinaigre;
- Couleurs, figues, verre à vitres, poisson, lin, fruits (frais, de jardins, champs et arbres);
- Fils, poterie commune, épices;
- Chanvre, harengs, cuirs et peaux, étoupes, millet, gobeletterie (emballée), houblon (comprimé);
- Café, fromages, marrons, graines de trèfle, coriandre, raisins de Corinthe, liège brut et ouvré, garance ;
- Colle, toiles de lin ;
- Drèche, articles manufacturés, laiton ;
- Calicot (imprimé), vermicelle, noix, noisettes ;
- Tuyaux de poêles, huile, tourteaux ;
- Toile d'emballage, papier, poix, perlasse, potasse ;
- Riz, raisins secs ;
- Sagou, salpêtre, acide muriatique, semences, câbles, jambons, smalt ;
- Soufre (purifié), savons, cordages, lard, acier (fabriqué), fruits du midi, sumac ;
- Tabacs, suif, térébenthine, huile de poisson, twist;
- Baies de genévrier, védasse, vins, bois de menuiserie, d'ébénisterie, etc., laines;
- Sucre raffiné, pruneaux ;

2° Les marchandises de la 3^e classe sont remises à domicile, à Cologne, Deutz, Dusseldorf et Deusbourg, au prix du tarif, sans autres frais accessoires; elles sont également prises à domicile, pourvu que la demande en soit faite par écrit. Le destinataire est tenu de recevoir les marchandises à partir de 6 heures du matin jusqu'à 8 heures du soir;

3° A toutes les autres stations, la remise à la station et à domicile se fera par l'expéditeur et le destinataire. Le chargement et le déchargement, au chemin de fer, se fait par les ouvriers de l'administration, sans assistance de l'expéditeur et du destinataire;

4° En ce qui concerne les objets dont le chargement et le déchargement présentent des difficultés (tels sont, par exemple, les tonneaux d'huile, fûts, etc), et notamment ceux dont le poids excède 750 kilogrammes ou dont les dimensions excèdent la capacité d'un waggon (par exemple, de grandes chaudières à vapeur), le chargement et le déchargement devront en être faits par les soins de l'expéditeur et du destinataire;

5° Dans le cas d'expéditions régulières ou d'expéditions de quantités considérables de marchandises, de la 3^e classe, l'expéditeur et le destinataire pourront être admis à les faire transporter à leurs frais aux stations de Deutz et de Dusseldorf et à les y faire enlever. Dans ce cas, comme dans celui du n° 4, il leur sera bonifié 3 pfennings (fr. 0-03) par kilogramme de marchandises venant ou en destination de Deutz ou de Dusseldorf, et 9 pfennings (fr. 0-09) pour celles venant ou en destination de Cologne;

6° Les prix de transport par 50 kilogrammes, sont fixés comme suit :

Milles allem.		Thaler.	Sgr.	Fr.	C.
0.5.	De Deutz à Mulheim	»	1 ¹ / ₄	»	15
1.7.	Id. Kuppersteeg	»	1 ³ / ₄	»	21
2.6.	Id. Langenfeld	»	2	»	25
3.7.	Id. Benrath	»	2 ¹ / ₂	»	31
5.0.	Id. Dusseldorf	»	3 ¹ / ₄	»	40
»	Id. Calcum	»	3 ¹ / ₄	»	40
8.4.	Id. Duisbourg	»	4 ¹ / ₂	»	48
»	Id. Id. (Port)	»	4 ¹ / ₄	»	42
»	Id. Rhurort	»	4 ³ / ₄	»	48
9.4.	Id. Oberhausen	»	4 ¹ / ₂	»	45
»	Id. Berge-Berbeck	»	5	»	62
10.9.	Id. Essen	»	5	»	62
»	Id. Geisenkirchen	»	5 ¹ / ₂	»	68
13.0.	Id. Herne-Bochum	»	6	»	74
»	Id. Mengede	»	6 ¹ / ₂	»	80
15.8.	Id. Dortmund	»	7	»	86
17.9.	Id. Camen	»	8	»	99
19.9.	Id. Hamm	»	8 ³ / ₄	1	08
»	Id. Ahlen	»	9 ¹ / ₂	1	17
22.7.	Id. Beckum	»	10	1	24
»	Id. Oelde	»	10 ¹ / ₂	1	30
25.3.	Id. Rheda	»	11	1	36

Milles allem.			Thaler.	Sgr.	Fr.	C.
»	De Deutz à Gütersloh	»	11	1/2	1	42
»	Id. Brackwede.	»	12	1/4	1	51
28.8.	Id. Bielefeld	»	12	1/2	1	54
30.6.	Id. Herford	»	15	1/4	1	64
32.7.	Id. Rehme	»	14	1/4	1	76
»	Id. Porta	»	14	3/4	1	82
34.7.	Id. Minden.	»	15		1	85

4° CLASSE.

Sont rangés dans cette classe :

Les finances, papiers de valeur, objets précieux.

5° CLASSE.

1° Cette classe comprend :

Arbres, colis vides (futailles, caisses, paniers, etc.), plumes, ustensiles de ménage, houblon (non comprimé);

Noir de fumée;

Meubles de grand volume, chardons cardières, arbustes, roseaux, ouates ;

2° Le prix de transport est fixé d'après l'espace nécessaire à ces articles.

Il est admis comme règle qu'une charge de waggon à quatre roues doit rapporter autant que 4,000 kilogrammes de marchandises taxées d'après le tarif de la 3^e classe. Des quantités moindre payent en proportion ;

3° Les colis vides sont transportés au prix du tarif de la 3^e classe, quand il est prouvé par l'expéditeur qu'ils ont réellement servi à des expéditions de marchandises par le chemin de fer. L'administration ne s'oblige pas à les transporter dans un temps donné et ne garantit pas leur livraison en bon état. Si les colis vides, transportés au tarif de la 5^e classe, retournent avec marchandises, il est tenu compte à l'expéditeur, après le retour des colis pleins, de la différence du prix de transport du tarif de la 5^e classe et de celui de la 3^e classe ;

4° Les sacs vides, ayant servi au transport de fruits et de sel, sont transportés franco, mais sans garantie ;

5° Le transport à la station et l'enlèvement des marchandises, de la 5^e classe, se font par les soins de l'expéditeur et du destinataire.

Le chargement et le déchargement sont effectués par l'administration pour autant qu'il y a un nombre suffisant d'ouvriers disponible à la station.

L'expéditeur ou le destinataire auront, dans le cas où ils en seront requis par l'agent de la Compagnie, à fournir l'assistance nécessaire, à défaut de quoi il leur sera appliqué la disposition sous le n° 4 du tarif de la 1^{re} classe, relative au prix de louage de waggons non déchargés.

Le déchargement et l'enlèvement des marchandises doivent se faire dans les 24 heures après l'avis qui aura été donné de leur arrivée.

6° CLASSE.

1° Appartiennent à cette classe, les marchandises de vitesse ;

2° Toutes les marchandises peuvent être transportées comme marchandises de

vitesse, pourvu que la demande en soit faite expressément par l'expéditeur sur la lettre de voiture ;

3° Le prix du tarif est le double de celui de la 5^e et de la 3^e classe, de sorte que le *minimum* de la taxe est de 8 silbergros (fr. 0-99) ;

4° Les marchandises de vitesse doivent être délivrées par l'expéditeur à la station. Elles sont remises à domicile, aussitôt après leur arrivée, à Cologne, Deutz, Dusseldorf et Duisbourg. Dans les autres stations, il est donné, sans retard, avis de leur arrivée au destinataire, par l'envoi de la lettre de voiture.

II. TRANSPORT DES BESTIAUX.

Une charge complète de waggon se compose de :

7 bœufs, 9 vaches, 12 génisses ou ânes, 6 chevaux, 20 porcs gras, 50 veaux ou porcs maigres, 50 moutons ou cochons de lait, pour autant que le waggon peut contenir ce nombre.

Le transport des bestiaux se fait également par tiers de charge.

Sont considérés comme tiers de charge : 2 bœufs, 3 vaches, 4 génisses ou ânes, 9 veaux ou porcs maigres, 6 porcs gras, 16 cochons de lait ou moutons. Toute fraction de tiers est calculée comme tiers.

Les prix de la charge entière sont comme suit :

Milles allem.		Thaler.	Sgr.	Fr.	C.
0.5.	De Deutz à Mulheim	1	12	5	19
2.6.	Id. Langenfeld.	3	15	12	98
3.7.	Id. Benrath	4	15	16	69
5.0.	Id. Dusseldorf	4	21	17	44
»	Id. Calcum.	6	06	23	01
8.4.	Id. Duisbourg	8	03	30	06
9 4.	Id. Oberhausen	9	00	33	40
10.9.	Id. Essen	10	12	38	59
13.0.	Id. Herne-Bochum	12	09	45	64
»	Id. Mengede	14	00	51	95
15.8.	Id. Dortmund	15	00	53	66
17.9.	Id. Camen	17	03	63	46
19.9.	Id. Hamm	19	00	70	51
»	Id. Ahlen	20	12	75	70
22.7.	Id. Beckum	21	18	80	16
0.0.	Id. Oelde	22	24	84	61
25.3.	Id. Rheda	24	06	89	80
»	Id. Gütersloh	25	06	93	51
28.8.	Id. Bielefeld	27	09	101	31
30.6.	Id. Herford.	29	06	108	36
32.7.	Id. Rhensie	31	03	115	41
34.7.	Id. Minden.	33	00	122	46

Une charge complète de bestiaux
peut être composée de :

7 bœufs,
9 vaches,
12 génisses ou ânes,
6 chevaux,
20 porcs gras,
50 veaux ou cochons maigres,
50 brebis ou cochons de lait, pour
autant qu'il y a place sur les waggons.

$\frac{1}{3}$ de charge comprend :

2 bœufs,
3 vaches,
4 génisses ou ânes,
9 veaux ou porcs maigres,
6 porcs gras,
16 cochons de lait ou brebis.

Charges entre deux payent pour
 $\frac{1}{3}$ de charge.

ANNEXE B¹.

Tarif du chemin de fer du Nord, autorisé par la loi du 15 juillet 1845.

		PRIX			
		de péage.	de transport.	TOTAL.	
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	
Par tête et par kilomètre :					
VOYAGEURS..... (non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.)	} Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe)	» 07	» 03	» 10	
		} Voitures couvertes, fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2 ^e classe)	» 05	» 025	» 075
			» 03	» 025	» 055
BESTIAUX	} Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	» 07	» 03	» 10	
		» 025	» 015	» 04	
		» 01	» 01	» 02	
Par tonne et par kilomètre :					
POISSONS.....	Huitres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	» 30	» 20	» 50	
MARCHANDISES..	1 ^{re} CLASSE. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non; vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles; coton et autres lainages; bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, cafés, drogues, épicerics, denrées coloniales et objets manufacturés	» 10	» 08	» 18	

		PRIX		
		de péage.	de transport.	TOTAL.
		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Par tonne et par kilomètre :				
MARCHANDISES . . . (Suite.)	2° CLASSE. — Blés, grains, farine, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit <i>de corde</i>); perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierre de taille, bitume, fonte brute, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	» 09	» 07	» 16
	2° CLASSE. — Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	» 08	» 06	» 14
	Houille, marne, fumier, engrais et cendres. . .	» 06	» 04	» 10
OBJETS DIVERS . . .	Waggon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	» 15	» 10	» 25
	Tout waggon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.			
	Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allège, marchant sans rien traîner.			
Par pièce et par kilomètre :				
	Voiture à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur	» 15	» 10	» 25
	Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.	» 18	» 14	» 32
(Le tarif sera double, si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de 2° classe.)				

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées avec la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abais-

sées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la Compagnie, et rendues exécutoires dans chaque département, par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis à vis de tous les expéditeurs; la taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant le délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ANNEXE B².

SERVICE FRANCO-BELGE.

Modifications au tarif spécial de la houille.

Ordre spécial.

Bruxelles, le 30 juillet 1852.

Ensuite d'une décision prise par la Compagnie du chemin de fer du Nord, le tarif spécial en vigueur pour les transports de houille en destination de la France, cessera d'être appliqué, à partir du 1^{er} août prochain, mais en ce qui concerne le parcours français seulement.

Il sera remplacé par le tarif ci-annexé.

MM. les chefs de station auront donc à ajouter les prix de ce tarif aux prix belges indiqués dans la convention franco-belge du 12 septembre 1849 et qui sont rappelés ci-après, savoir :

Stations d'expédition jusqu'à Quiévrain	Prix par 100 kilogr., non compris le chargement et le déchargement.
Luttre	fr. » 38
Roux	» 44
Marchiennes et Charleroi	» 47
Charbonnages du Centre.	» 54
Jemmapes et St-Ghislain.	» 11
Boussu et Thulin.	» 08

A l'égard des transports par abonnement il est essentiel de remarquer :

1° Que le prix de l'abonnement ne sera appliqué qu'aux personnes qui seront spécialement désignées par l'administration, suivant avis de la Compagnie du Nord qui se charge de tous les arrangements à prendre à ce sujet ainsi que des écritures relatives à la garantie d'un *minimum* de produit et aux primes offertes aux abonnés à plus de 25 waggons ;

2° Que l'abonné est tenu, pour jouir du prix de l'abonnement, d'effectuer ses transports dans les waggons mis à sa disposition ;

3° Que si les transports s'effectuaient par d'autres waggons, les prix seraient perçus, pour l'abonné lui-même, d'après le tarif des transports sans engagement.

Il est d'ailleurs entendu que les expéditions, sans engagement, pourront s'effectuer par waggons de six tonnes, lorsque l'on manque de waggons de dix tonnes, après en avoir fait la demande au chef de la station de Quiévrain.

Le directeur général,

MASUI.

Transport de houille par waggon complet chargé de 10,000 kilogrammes.

Le tarif appliqué jusqu'ici au transport de la houille par waggon complet de 5,000 kilogrammes cessera d'être en vigueur à partir du 1^{er} août 1852. Il sera remplacé par le tarif spécial suivant :

1° Tarif de petites quantités sans engagement.

(*Voir*, au tableau ci-après, les prix fixés par 1,000 kilogrammes, pour chaque gare ou station.)

Les transports doivent être faits par waggon chargé de 10,000 kilogrammes avec une tolérance de 500 kilogrammes : 10,500 kilogrammes payent comme 10,000 kilogrammes. Au delà de 10,500 kilogrammes, chaque 100 kilogrammes d'excédant payera comme 500 kilogrammes.

Les frais de chargement et de déchargement ne sont pas compris au tarif. Dans le cas où une de ces opérations devrait être faite par la Compagnie, il lui serait payé fr. 0-50 par 1,000 kilogrammes.

Les waggons doivent être déchargés au plus tard vingt-quatre heures après leur arrivée ; en cas de retard, la Compagnie percevra fr. 0-25 par heure de retard et par waggon.

2° Tarif d'abonnement.

(*Voir*, au tableau ci-après, les prix fixés par 1,000 kilogrammes pour chaque gare ou station).

Le tarif d'abonnement sera appliqué aux négociants qui s'engageront pour une

période d'une année au moins à prendre, pour leur usage, un nombre de 10 waggons au *minimum* sur lesquels leur nom sera inscrit. Ils garantiront, pour chacun de ces waggons, un produit *minimum* de transport, sur le parcours du chemin de fer du Nord, de 180 francs par mois. Cette garantie aura son effet mois par mois, et sans que le déficit d'un mois puisse être compensé par l'excédant d'un autre mois.

Les waggons ainsi engagés pourront avoir pour point de départ, la Belgique (station de passage Quiévrain) et les stations françaises de Valenciennes, Raismes, Somain ou Douai, et ils pourront être expédiés sur toutes les gares ou stations du chemin de fer du Nord indiquées au tarif ci-après.

Les waggons sont exclusivement affectés aux transports de houille faits pour le compte de l'abonné dont ils porteront le nom.

Ils devront être chargés de 10,000 kilogrammes, avec tolérance de 300 kilogrammes, 10,300 kilogrammes payent comme 10,000 kilogrammes. Au delà de 10,300 kilogrammes, chaque 100 kilogrammes d'excédant payera comme 300 kilogrammes.

Les frais de chargement et de déchargement ne sont pas compris au tarif. Ces opérations seront faites par l'abonné, ou, à son défaut, par la Compagnie, moyennant une redevance de fr. 0-50 par tonne pour chaque opération.

Lorsque l'abonné voudra augmenter le nombre des waggons mis à sa disposition, il devra en faire la demande à la Compagnie deux mois à l'avance et prendre l'engagement de garder ces waggons supplémentaires au moins une année.

La concession des waggons supplémentaires entraîne forcément la prolongation de l'engagement primitif des 10 waggons au *minimum*.

Le prix spécial de l'abonnement ne peut être appliqué qu'aux transports effectués dans les waggons mis à la disposition de l'abonné, qui demeure libre de faire des transports dans d'autres waggons aux prix du tarif ordinaire.

Tout abonné, ayant à son nom 25 waggons au moins, jouira d'une des primes suivantes, payables chaque mois :

Pour 25 waggons	2 p. %
— 50 id.	3 »
— 75 id.	4 »
— 100 id.	5 »

NOTA. Les négociants et fabricants qui auraient des transports importants, et qui ne pourraient cependant prendre des waggons en abonnement, pourront s'adresser à la Compagnie, qui traitera avec eux à des conditions spéciales, en échange de leur engagement de confier tous leurs transports au chemin de fer.

STATIONS DESTINATAIRES.	DE QUIÉVRAIN.			DE VALENCIENNES.			DE RAISMES.			DE SOMAIN.			DE DOUAI.		
	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.
	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.
Paris à Creil.															
Paris (La Chapelle).....	288	12 50	9 50	273	12 50	9 20	269	12 »	9 »	254	11 50	8 50	240	11 50	8 50
Saint-Denis.....	284	12 50	9 50	270	12 50	9 20	265	12 »	9 »	250	11 50	8 50	235	11 50	8 50
Enghien.....	273	12 50	9 50	265	12 50	9 20	260	12 »	9 »	245	11 50	8 50	230	11 50	8 50
Herblay.....	269	12 50	9 50	256	12 50	9 20	251	12 »	9 »	236	11 50	8 50	221	11 50	8 50
Pontoise.....	261	12 »	9 »	248	12 »	8 70	242	11 50	8 50	227	11 »	8 »	215	11 »	7 80
Anvers.....	256	12 »	9 »	245	12 »	8 70	237	11 50	8 50	222	11 »	8 »	208	11 »	7 80
Isle-Adam.....	250	12 »	9 »	237	12 »	8 70	232	11 50	8 50	217	11 »	8 »	202	11 »	7 80
Beaumont.....	244	12 »	9 »	230	12 »	8 70	225	11 50	8 50	210	11 »	8 »	195	11 »	7 80
Boran.....	237	12 »	9 »	224	12 »	8 70	218	11 50	8 50	203	11 »	8 »	188	11 »	7 80
Saint-Leu.....	229	12 »	9 »	216	12 »	8 70	210	11 50	8 50	195	11 »	8 »	181	11 »	7 80
Creil.....	222	12 »	9 »	209	12 »	8 70	204	11 50	8 50	189	11 »	8 »	174	11 »	7 80
Creil à Saint-Quentin.															
Pont-Sainte-Maxence...	234	12 »	9 »	221	12 »	8 70	215	11 50	8 50	200	11 »	8 »	186	11 »	7 80
Verberie.....	244	12 »	9 »	231	12 »	8 70	225	11 50	8 50	210	11 »	8 »	196	11 »	7 80
Compiègne.....	256	12 »	9 »	242	12 »	8 70	237	11 50	8 50	222	11 »	8 »	207	11 »	7 80
Thourotte.....	264	15 »	10 »	250	12 50	9 70	245	12 »	9 50	230	11 50	9 »	215	11 »	8 80
Ourcamp.....	273	13 »	10 »	260	12 50	9 70	254	12 »	9 50	239	11 50	9 »	224	11 »	8 80
Noyon.....	279	15 »	10 »	266	12 50	9 70	260	12 »	9 50	246	11 50	9 »	231	11 »	8 80
Chauny.....	293	15 »	10 »	282	12 50	9 70	277	12 »	9 50	262	11 50	9 »	247	11 »	8 80
Tergnier.....	305	15 »	11 »	289	12 50	10 70	284	12 »	10 50	269	11 50	10 »	254	11 »	9 80
Montescourt.....	313	13 »	11 »	299	12 50	10 70	294	12 »	10 50	279	11 50	10 »	264	11 »	9 80
Saint-Quentin.....	325	13 »	11 »	312	12 50	10 70	306	12 »	10 50	292	11 50	10 »	277	11 »	9 80
Creil à Amiens.															
Liancourt.....	213	12 »	9 »	202	12 »	8 70	196	11 50	8 50	181	11 »	8 »	167	11 »	7 80
Clermont.....	208	12 »	9 »	194	12 »	8 70	189	11 50	8 50	174	11 »	8 »	159	11 »	7 80
Saint-Just.....	193	11 50	9 »	180	11 50	8 70	174	10 50	8 50	159	10 50	8 »	145	10 »	7 80
Brateuil.....	178	10 50	8 50	165	10 50	8 »	159	10 50	7 80	144	10 »	7 50	129	9 50	7 10
Ailly-sur-Noye.....	162	9 50	7 60	148	9 50	7 50	143	9 50	7 10	128	9 »	6 60	115	8 50	6 40
Amiens.....	142	8 50	6 50	129	8 50	6 20	123	8 »	6 »	108	7 50	5 50	94	7 »	5 50

STATIONS DESTINATAIRES.	DE QUIÉVRAIN.			DE VALENCIENNES.			DE RAISMES.			DE SOMAIN.			DE DOUAI.		
	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.
	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.
Amiens à Boulogne.															
Ailly-sur-Somme.....	131	9	7	158	8 50	6 70	155	8 50	6 50	118	7 50	6	105	7 50	5 80
Picquigny.....	136	9	7	145	8 50	6 70	157	8 50	6 50	122	7 50	6	108	7 50	5 80
Hangest.....	165	9	7	150	8 50	6 70	144	8 50	6 50	129	7 50	6	115	7 50	5 80
Longpré.....	170	9	7	157	8 50	6 70	151	8 50	6 50	156	7 50	6	122	7 50	5 80
Pont-Rémy.....	178	9	7	163	8 50	6 70	159	8 50	6 50	144	7 50	6	150	7 50	5 80
Abbeville.....	186	9	7	175	8 50	6 70	167	8 50	6 50	132	7 50	6	158	7 50	5 80
Noyelle.....	200	10	8	185	9 50	7 70	182	9 50	7 50	167	8 50	7	182	8 50	6 80
Rue.....	210	10 50	8	197	10	7 70	191	10	7 50	177	9	7	162	9	6 80
Montreuil-Verton.....	227	10 50	8	215	10	7 70	208	10	7 50	195	9	7	178	9	6 80
Étaples.....	257	11	8 50	224	11	8 20	218	10	8	203	9 50	7 50	189	9 50	7 50
Neufchâtel.....	251	11	8 50	258	11	8 20	252	10	8	217	9 50	7 50	202	9 50	7 50
Boulogne.....	263	11	8 50	252	11	8 20	246	10	8	251	9 50	7 50	216	9 50	7 50
Amiens à Douai.															
Corbie.....	127	8	6	114	7 50	5 70	108	7 50	5 50	95	7	5	78	6 50	4 80
Albert.....	111	7	5 50	98	7	5	92	7	4 80	77	6	4 50	65	5 50	4 10
Achiet.....	92	5 80	4 40	79	5 50	4 10	74	5 50	3 90	50	4 50	3 40	44	4	3 20
Arras.....	75	4 50	3 50	61	4 50	3 20	56	4 50	3	41	3 20	2 50	26	2 60	2 50
Douai.....	49	5 25	2 50	56	5 15	2 20	50	5	2	15	1 50				
Douai à Lille et Tourcoing.															
Seclin.....	71	4 25	3 50	58	4 25	3 20	52	4 25	3	57	5 50	2 50	25	2 50	2 50
Lille.....	82	4 50	3 50	69	4 50	3 20	64	4 50	3	49	5 60	2 50	54	5 50	2 50
Roubaix.....	92	5	5 70	79	5	5 40	75	5	5 20	59	4	2 70	44	5 50	2 50
Tourcoing.....	98	5 50	4	82	5	5 70	76	5	5 50	61	4 20	3	46	5 70	2 80
Lille à Hazebrouck.															
Pérenchies.....	90	5 50	4	77	5	5 70	72	4 80	5 50	57	4	5	42	5 80	2 80
Armentières.....	98	6	4	84	5 50	5 70	79	5	5 50	64	4 50	5	49	4	2 80
Steenwerck.....	105	6 50	4 70	92	6	4 40	86	6	4 20	71	5	5 70	57	4 50	3 50
Bailleul.....	109	6 80	5	96	6 50	4 70	91	6 50	4 50	76	5 50	4	61	5	5 80
Hazebrouck.....	124	7	5	111	6 50	4 70	105	6 50	4 50	90	5 50	4	75	5	5 80

STATIONS DESTINATAIRES.	DE QUIÉVRAIN.			DE VALENCIENNES.			DE RAISMES.			DE SOMAIN.			DE DOUAI.		
	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.	DISTANCES.	Prix sans engagement.	Prix d'abonnement de 10 wagons au moins.
	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.	kilom.	fr. c.	fr. c.
Hazebrouc à Denkerque.															
Cassel.....	135	7 50	5 50	120	7 "	5 20	113	7 "	5 "	100	6 50	4 50	85	6 "	4 50
Esquelbecq.....	147	7 50	5 50	154	7 "	5 20	128	7 "	5 "	115	6 50	4 50	99	6 "	4 50
Bergues.....	159	7 50	5 50	145	7 "	5 20	158	7 "	5 "	125	6 50	4 50	108	6 "	4 50
Dunkerque.....	165	7 50	5 50	151	7 "	5 20	146	7 "	5 "	151	6 50	4 50	116	6 "	4 50
Hazebrouc à Calais.															
Saint-Omer.....	144	7 50	5 50	151	7 "	5 20	125	7 "	5 "	110	6 50	4 50	96	6 "	4 50
Watten.....	155	8 "	6 "	140	7 50	5 70	154	7 50	5 50	119	7 "	5 "	105	6 50	4 80
Audruicq.....	165	8 "	6 "	151	7 50	5 70	146	7 50	5 50	151	7 "	5 "	116	6 50	4 80
Ardres.....	172	8 50	6 "	159	8 "	5 70	155	8 "	5 50	159	7 50	5 "	124	7 "	4 80
Saint-Pierre-lez-Calais..	184	8 50	6 "	171	8 "	5 70	165	8 "	5 50	150	7 50	5 "	155	7 "	4 80
Calais.....	186	8 50	6 "	175	8 "	5 70	167	8 "	5 50	152	7 50	5 "	157	7 "	4 80

ANNEXE C.

CHEMIN DE FER DE LONDRES ET DU NORD-OUEST.

Classification des marchandises par trains de marchandises, sur tous les railways.

Classe minérale (de station à station seulement).

Chargement et déchargement par les propriétaires, et transport, à leurs risques, par charges complètes.

Briques ordinaires.	Déchet de métaux.	Pierres de toute espèce.
Charbons de terre dits <i>Can-</i>	Dalles.	Engrais, excepté le guano et
<i>nel</i> *.	Pierre ferrugineuse.	les engrais emballés.
Argile.	Minérai de fer.	Tourbe.
Charbons*.	Fonte en gueuses et en mor-	Pyrite.
Compote.	ceaux.	Sable.
Chromate.	Chaux de pierre à chaux*.	Sel de roche et brut*.
Coke*.	Matériaux pour réparer les	Ardoises ordinaires.
Déchet de fonderie.	routes.	Tuiles.
Briques réfractaires.		

Les articles marqués * sont transportés d'après un tarif particulier et dans les waggons des propriétaires.

Lorsqu'ils sont chargés sur les waggons de la Compagnie ils doivent être déchargés, dans les vingt-quatre heures, sous peine d'un droit de stationnement de 3 shillings par jour.

Classe spéciale (de station à station seulement).

Transports par charges complètes d'une tonne au moins; autrement elles payent d'après le tarif de la 1^{re} class.

Albâtre.	Carottes en vrac.	Bois dit <i>Fustic</i> .
Asphalte.	Ciment.	Guano et engrais emballés.
Bagage militaire à 2 pence	Craie.	Grains.
par tonneau et par mille	Charbon de bois.	Sulfate de chaux.
anglais.	Charbon en poussière, en sacs	Tôles pour chaudières, barres
Barytes.	et barils.	et autres fers demi-bruts.
Bitume.	Minérai de cuivre.	Rails en fer.
Os ordinaires pour colle ou	Bois dit <i>Crataegus</i> .	Petits tuyaux en fer.
engrais.	Planches.	Bois pour lattes.
Borax.	Pierres à feu (silex).	Minérai de plomb.
Son.	Fleur de farine.	Cendres de plomb (en sacs).
Souffre.	Sable de moulage.	Laitues (légume).
Choux et choux-fleurs.	Tripoli dit <i>Fullers earth</i> .	Bois de Lima.

Graine de lin, par charges complètes.	Oere.	Tuyaux (sanitary tubes).
Farine de lin.	Tourteaux d'huile.	Suie en sacs.
Bois de campêche.	Pois, comme grains.	Traverses en bois.
Acajou, en blocs.	Peaux fraîches.	Douves.
Drèche.	Plomb en saumons.	Bois d'équarrissage.
Manganèse.	Plâtre.	Navets.
Betteraves pour bétail.	Pommes de terre vieilles.	Légumes ordinaires par charges complètes.
Farine d'avoine, d'orge, etc.	Bois dit <i>Postwood</i> .	Chaux à blanchir.
Vieux métal.	Perches en bois.	Cendres de bois.
Nitrate de soude.	Rhubarbe.	
	Tourteaux salés.	

1^o classe.

Bois dit <i>Acidwood</i> .	Bois de teinture, non spécifiés dans une autre catégorie.	Métaux en feuilles.
Ale et porter, en barriques.	Cruchons en poterie.	Clous.
Alun.	Emballages vides par charges complètes.	Bois de Nicaragua.
Ancres en fer.	Jantes (bois pour roues).	Huile de palmier.
Pommes et poires ordinaires.	Bouillie de farine.	Oignons.
Moules pour fondeurs ou mouleurs.	Tuyaux de gaz en fer.	Poix.
Lie de vins.	Poutres, en fer, dont la longueur ne dépasse pas 20 pieds.	Pierre ponce.
Potasses.	Graisse.	Chiffons et cordes.
Écorces pour tanneurs.	Sabots d'animaux.	Plaques de garde, boulons, roues, essieux et ressorts pour railways.
Bouteilles ordinaires.	Peaux, crues, salées ou en balles.	Résine.
Cirage.	Cerceaux, en bois.	Salpêtre.
Poudre à blanchir les étoffes.	Bouts de cornes.	Peaux de veau marin fraîches et salées.
Chaudières (petites) pesant moins de 4 tonneaux.	Glace emballée.	Boulets de canon.
Câbles en fer.	Tuyaux en fer.	Colle en liquide.
Tôles en fer de Canada.	Fers en cercles, en feuilles, etc., etc.	Soude.
Pièces coulées, lourdes.	Plate-formes tournantes, en fer.	Rais des roues.
Chaines et traits.	<i>Jute</i> .	Sulfate de soude.
Racine de chicorée.	Lac lake pour teinturiers.	Suif.
Semelles préparées pour sabots.	Lattes en bois, en bottes.	Goudron.
Couperose.	Plomb, en feuilles et en tuyaux.	Tartre
Coton brut.	Litharge.	Terra japonica.
Creosote.	Marbre, en blocs.	Étain et tôles d'étain.
Leviers en fer.		<i>Valonia</i> .
<i>Cullett</i> .		Vitriol stone.
<i>Divi Divi</i> .		Vinaigre.
		Fil de fer, fil demi-brut.
		Bois dit <i>Guède</i> .

2^o classe.

<i>Annato</i> .	Biscuits.	Soies de cochon.
<i>Archill</i> (orseille).	Mine de plomb.	Briques de Bath et des Flan-
Enclumes.	Os blancs.	dres pour nettoyer.
Lard.	<i>Bone flats</i> .	Brosses à balayer.
Toile d'emballage (en ballot).	<i>Acide boracic</i> .	Brosses diverses.
Nattes en osier.	Bois de huis.	Boucles en fer.
<i>Barilla</i> .	Fil de cuivre.	Beurre en barils et en caisses.
Bichrome.	Pain.	Chandelles.

Mèches de chandelle.	Têtes de marteaux.	Salsepareille.
Canevas.	Jambons.	Poids pour châssis de fenêtre.
Ressorts. essieux et marchepieds pour voitures de ville.	Quincaillerie, en colis au delà de 5 quintaux (500 livres anglais).	Sassafras (arbre).
Fromages, excepté le stilton.	Chauvre.	Scies.
Chicorée préparée.	Harengs salés.	Vis en fer.
Cidre en barils.	Pentures en fer.	Pierres pour faux.
Cobalt.	Houes.	Semences, trèfle, etc.
Cacao.	Marmites en fer (en barriques).	Séné.
Codilla.	Sabots de bœuf et de vache, en vrac.	Shelac.
Café.	Houblon.	Plomb de chasse, en sacs.
Couleurs.	Fers pour sabot de chevaux.	Viande conservée.
Peignes, en caisses.	Cornes de bœuf et de vache, en vrac.	Carton.
Cuivre.	Bouts de corne, en vrac.	Meules de moulin.
Cordages.	Clôtures en bois.	Mélasse.
Déchet de coton et de laine.	Glace, en vrac.	Mousse, en balles.
Cowries.	Gomme élastique.	Manches de balai et de torchon.
Cremaline.	Indigo.	Munjeet.
Baies de Cranberry.	Encre d'imprimerie.	Moutarde.
Cudbear.	Pommes de terre confites.	Huile de napthe, en barils.
Corinthes sèches.	Raisins.	Noix.
Cutch.	Graine de navette.	Cordages effilés.
Lies de liquides.	Balayures des raffineurs.	Huile, en barils, excepté l'huile de palmier.
Drogues, en barils.	Ris.	Vieux vêtements.
Viandes salées, en barils.	Fers à repasser.	Oranges et citrons.
Poterie et porcelaine, en barils et paniers.	Fleur de safran.	Orchilla weed.
Instruments tranchants.	Coffres-forts.	Osnaburgs.
Œufs, en paniers et en caisses.	Garde-manger, en fer.	Oxalique, en barils.
Émeri.	Sago.	Couleurs.
Pierres à polir.	Lits de fer.	Feuilles du palmier.
Feutre.	Liqueur ferrugineuse.	Papier d'emballage.
Felt spar (Feltspat).	Fil de fer luisant.	Papier pour tentures.
Semences des blés.	Noir d'ivoire.	Nacre de perle.
Figues.	Kelp (espèce de soude).	Provisions salées.
Limes.	Kips, en balles.	Pelles.
Poisson salé, en barils, et poisson sec.	Lac dye.	Shudes.
Lin.	Noir de fumée.	Déchet de soie.
Flocons.	Axonge.	Regards d'égout.
Poêles à frire.	Formes de cordonnier.	Simovi.
Gambier.	Cuir brut.	Ardoises pour écrire.
Gingembre.	Extrait de citron.	Smalts.
Verre blanc, en caisses ou en panier.	Lignum vitæ.	Savon.
Flint-glass, en barriques ou en paniers.	Graine de lin en petites parties.	Colle.
Vitres.	Chlorure de chaux.	Soda water.
Verre brut.	Tubes en laiton pour locomotives.	Vêtements militaires.
Glaces.	Bascules grandes.	Bêches.
Colle et morceaux de colle.	Mécaniques lourdes.	Spelter (alliage de zinc, etc.).
Meules.	Garances.	Spetches.
Épiceries, en général.	Marbre, en caisses.	Cuillers en fer.
Gomme.	Nattes, grandes et petites.	Sardines.
Canons de fusils, brut.	Mastic.	Amidon.
Bois de fusil, brut.	Sel amoniac.	Acier, en barres et en paquets.
Poils à l'exception des crins.		Sucre.
		Sel de plomb.
		Moules pour raffineries.
		Sulfates de cuivre.

Aux risques de l'expéditeur.

Sirop.	Saffran des Indes.	Vesces, en petites parties.
Levure, en barils, par charges complètes.	Twist (coton).	Étaux.
Toile goudronnée.	Genets brun pour balais.	Rondelles.
Tips.	Ferremets pour parapluies.	Pierres à aiguiser.
Bois, en grume.	Cire végétale.	Fil métallique laisant.
Tabac, en feuilles.	Mûres jaunes.	Laine.
Trenails.	Safre.	Laine filée, toile et coton.
Térébenthine.	Bois de placage.	Zinc et tuyaux en zinc.
	Vert de gris.	

3^e classe.

Ale et porter, en bouteilles.	Garde-feu en fer fondu.	Poivre.
Pendules américaines.	Pelles, pincettes, etc., en fer.	Poiré en bouteilles.
Ballots, boîtes, caisses, paquets et trousse des manufactures de Manchester et Barnsley, manufactures de coton d'Écosse et toiles d'Irlande.	Flanelle.	Mine de plomb.
Baume.	Lin et chanvre, en vrac.	Picker Bends.
Cire jaune.	Toile cirée pour tapis, n'excédant pas 10 pieds de longueur.	Poivre de Jamaïque.
Soufflets.	Fruits mûrs.	Épingles en métal, en caisses.
Bière de Dantzic.	Poutres en fer, excédant 20 pieds de long.	Pommes de terre nouvelles.
Machines à soufflet.	Gazomètres.	Peaux de lapins préparées.
Livres.	Raisins en grappes.	Coupons et cartes du chemin de fer.
Bottes et souliers, en barriques.	Grilles ordinaires.	Jones et cannes.
Bobines.	Marchandises pondéreuses, non spécifiées.	Faux et faucilles.
Beurre en pot.	Fusils de chasse en caisse.	Peaux de veau marin.
Calamine.	Gutta-percha.	Peaux de mouton.
Poêles de Canada.	Mercerie.	Tabac en poudre.
Candi.	Crins pour tapissiers.	Éponges en balles emballées.
Tapis.	Quincaillerie au-dessous de 5 quintaux (560 livres anglais).	Papeterie en général.
Mèches de chandelles.	Étoffes de chapelier.	Poêles ordinaires.
Calicos.	Peaux sèches, en vrac.	Sucreries et liqueurs.
Cartes.	Peaux fraîches.	Rubans de fil et coton.
Pots en fer fondu.	Miel.	Broquettes.
Pièces coulées, légères.	Cornes de cerf.	Thé.
Fromage stilton.	Bonneterie.	Tabac fabriqué.
Cloches d'église.	Jus.	Arbres enveloppés de nattes, pondéreux.
Cidre en bouteilles.	Grilles en fer.	Genêt blanc pour balais.
Canelle.	Cuir préparé.	Légumes, en paniers.
Cochenille.	Toiles.	Ouate.
Cylindres en cuivre.	Réglisse.	Cordonnets en coton, mis en paquets.
Bois de liège.	Fusils de munition, en caisses.	Baleines.
Coutellerie.	Fours ordinaires.	Roues en bois.
Draperie.	Huitres, pétoncles et moules.	Châssis de fenêtre en fer fondu.
Drogues en boîtes ou en paniers.	Balles et ballots vides.	Vins et boissons fortes, en barils.
	Papier fin,	Laine filée à tricoter, pour étoffes, draps, etc.

4^e classe.

Acide acétique, en cruchons.	Aloès.	Paniers.
Outils d'agriculture.	Anchois.	Baies en barils.
Amandes.	Arrow root.	Bouteilles, verrerie blanches.

Balais.	Métiers à tisser.	Saumon, en boîtes.
Beurre en cuvelle.	Mécanique légère.	Pelles en bois.
Cannes.	Bascules. petites.	Souliers, en paniers.
Lustres.	Magnésie.	Poêles et grilles polis.
Crêpe.	Plaques de marbre.	Paille tressée légère.
Dents d'éléphant.	Viande fraîche.	Tamarin.
Toile cirée pour tapis de plus de 10 pieds, en caisses.	Mercerie, en boîtes.	Teazles (charbons à foulon).
Noix de galle.	Naphte, en boîtes d'étain.	Langues de bœuf.
Plantes de jardin, en pots, etc.	Aiguilles, en boîtes.	Écaille de tortue.
Sièges de jardin, légers.	Huile, en jarres et en boîtes.	Tuyaux de cuivre et de cuivre jaune, excepté pour loco- motives.
Limons de cabriolet.	Parfumerie.	Auges en papier maché.
Marchandises légères, non spécifiées.	Pickles.	Vernis.
Râteaux, en paquets.	Pipes à fumer.	Vins et boissons fortes, en bouteilles.
Foin et paille.	Cadres pour tableaux.	Marchandises en laine et en estame, non spécifiées ail- leurs.
Encre.	Platinage.	Levure d'Allemagne, en pe- tites parties.
Colle de poisson.	Volaille morte.	
Dents d'ivoire.	Poudre bleue.	
Menuiserie.	Liquide d'imprimerie.	
Dentelle.	Tonneaux neufs, vides.	
Lampes.	Mercure.	
	Plumes.	
	Lapins.	

5^e classe.

Voitures, emballées.	aux risques et périls du pro- priétaire.	Soie grège.
Chaises.	Gibier.	Éponge de Turquie, en caisses.
Porcelaine, en boîtes.	Chapeaux.	Statuaire, seulement de com- mun accord.
Cigares.	Instruments de musique.	Jouets.
Pendules.	Pianos et orgues.	Tortue.
Duvets.	Tableaux.	Caractères d'imprimerie, en boîtes.
Poisson frais.	Volaille vivante.	
Fourrures.	Soie fabriquée.	
Verre de couleur et glaces,		

Les échantillons, les bagages et meubles payent le double du tarif de la troisième classe.

L'eau forte, le vitriol, les esprits inflammables en cruchons, la poudre à tirer, les allumettes phosphoriques, et autres articles également inflammables, sont absolument exclus du transport.

Les locomotives et tenders, montés sur leurs roues, à une distance de moins de 100 milles (anglais), payent 2 pence par tonne et par mille.

A une distance de plus de 100 milles 1 1/2 pence par tonne et par mille, payé d'avance.

Les waggons neufs, 4 pence par waggon et par mille.

Les voitures des entrepreneurs de roulage, transportées sur les waggons de la Compagnie, payent 3 pence par tonne et par mille à une distance de moins de 50 milles et 2 pence à une distance de plus de 50 milles.



Tarif pour le transport des marchandises.

DE LONDRES A	DISTANCES.	CLASSES.					PETITS COLIS.			CLASSE SPÉCIALE DE STATION A STATION.
		1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	5 ^e .	28 lbs.	56 lbs.	112 lbs.	
		PAR TONNE.								
Miles.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.					
Harrow	12	10 0	12 6	15 0	16 8	20 0				
Watford	18	10 0	12 6	15 0	17 6	22 6				
Kings Langley.....	21	10 0	12 6	15 0	17 6	22 6				
Boxmoor	24	11 8	13 4	15 0	17 6	22 6				
Berkhamstead....	28	12 6	14 2	16 8	18 4	22 6				
Tring.....	52	12 6	14 2	16 8	18 4	22 6				
Aylesbury.....	44	13 4	15 0	17 6	20 0	25 0				
Leighton	41	13 4	15 0	17 6	20 0	25 0				
Dunstable.....	47	13 4	15 0	17 6	20 0	25 0				
Bletchley.....	46									
Fenny Stratford...	48									
Woburn.....	30	13 4	16 8	18 4	22 6	30 0				
Amphill.....	36	13 4	16 8	18 4	22 6	30 0				
Bedford.....	43	13 4	16 0	18 4	22 6	30 0				
Wolverton.....	32	13 4	16 0	18 4	22 6	30 0				
Blisworth.....	62	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Northampton.....	67	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Wellingborough...	78	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Higham Ferrers...	82	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Thrapston.....	88	15 0	20 0	22 6	27 6	35 0				
Oundle.....	96	15 0	20 0	22 6	27 6	35 0				
Wansford.....	102	15 0	20 0	22 6	27 6	35 0				
Stamford.....	108									
Peterboro'.....	109	18 4	21 8	24 6	28 10	37 6				
Weedon.....	70	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Daventry.....	74	15 0	17 6	20 0	25 0	35 0				
Crick.....	76	16 8	20 0	23 0	30 0	35 0				
Rugby.....	83	16 8	20 0	23 0	30 0	35 0				
Brandon.....	89	17 6	20 0	23 0	33 0	40 0				
Coventry.....	94	20 0	22 6	30 0	35 0	40 0				
Kenilworth.....	98	20 0	22 6	30 0	40 0	45 0				
Leamington.....	103	20 0	22 6	30 0	40 0	45 0				
Hampton.....	105	21 8	27 6	32 6	37 6	45 0				
Birmingham.....	112	21 8	27 6	32 6	40 0	50 0				18 4
Bedworth.....	93									
Nuneaton.....	96	20 0	22 6	30 0	35 0	40 0				
Atherstone.....	101	20 0	22 6	30 0	35 0	40 0				
Tamworth.....	109	22 6	27 6	30 0	37 6	45 0				
Lichfield.....	113	22 6	27 6	30 0	40 0	50 0				
Rudgeley.....	123	22 6	30 0	37 6	45 0	55 0				
Colwich.....	126									
Walsall.....(a)	121	25 0	30 0	37 6	45 0	55 0				20 0
Darlaston Gn....(a)	122	25 0	30 0	37 6	45 0	55 0				20 0
Willenhall.....(a)	124	25 0	30 0	37 6	45 0	55 0				20 0
Wolverhampton..(a)	126	25 0	30 0	37 6	45 0	55 0				20 0
Stafford.....	132	25 0	30 0	37 6	45 0	55 0				22 6
Whitmore.....	146	30 0	35 0	40 0	50 0	60 0				22 6

(a) Poisson 45 shillings.

DE LONDRES A	DISTANCES.	CLASSES.					PETITS COLIS.			CLASSE SPÉCIALE DE STATION A STATION.
		1 ^{re} .	2 ^e .	3 ^e .	4 ^e .	5 ^e .	28 lbs.	56 lbs.	112 lbs.	
		PAR TONNE.								
	Milles.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.	S. D.				S. D.
Staff ^d Potts	148	30 0	33 0	43 0	53 0	63 0				25 0
Crewe.....	136	50 0	53 0	42 6	50 0	70 0				
Chester	178	53 0	40 0	30 0	60 0	70 0				
Rookery Bridge ...	160	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				25 0
Sandbach.....	161	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Holmes Chapel ...	164	50 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Chelford.....	170	50 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Alderley.....	173	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Wilmslow.....	173	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0	2 0	2 3	2 6	
Handforth.....	184	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Macclesfield.....	187	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Stockport.....	181	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Manchester (a) ...	187	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Hartford.....	168	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Acton.....	171	50 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Preston Brook....	173	30 0	33 0	42 6	50 0	70 0				
Warrington.....	181	50 0	40 0	30 0	60 0	70 0				25 0
Liverpool.....	200	33 0	40 0	30 0	60 0	70 0				25 0
Bolton.....	200	33 0	40 0	30 0	60 0	70 0				25 0
Wigan.....	194	33 0	40 0	30 0	60 0	70 0				25 0
Preston.....	208	33 0	40 0	30 0	60 0	70 0				25 0
Fleetwood.....	228	40 0	43 0	33 0	63 0	73 0				25 0
Lancaster.....	229	43 0	30 0	60 0	70 0	80 0				30 0
Milnthorp.....	243	50 0	33 0	63 0	73 0	83 0				
Kendal.....	231	50 0	33 0	63 0	73 0	83 0				
Penrith.....	280	33 0	60 0	70 0	80 0	90 0				
Carlisle.....	298	33 0	60 0	70 0	80 0	90 0				
Glasgow.....	402	30 0	60 0	80 0	100 0	120 0				
Edinburgh.....	398	50 0	60 0	80 0	100 0	120 0				
Stirling.....	428									
Perth.....	451									
Dundee.....	472									
Arbroath.....	488									
Forfar.....	483	70 0	80 0	90 0	100 0	120 0	3 0	4 0	5 0	
Brechin.....	303									
Montrose.....	303									
Aberdeen.....	338									
Staley Bridge....	190	33 0	40 0	30 0	60 0	80 0	2 0	2 6	3 0	
Saddleworth.....	197	37 6	40 0	43 0	60 0	80 0	1 6	1 9	2 0	
Diggle.....	198									
Marsden.....	202									
Slaithwaite.....	204	37 6	41 8	43 0	60 0	80 0	1 6	1 9	2 0	
Huddersfield.....	209	37 6	41 8	43 4	60 0	100 0	1 6	1 9	2 0	
Dewsbury.....	217									
Batley.....	218	33 4	41 8	43 4	60 0	100 0	1 6	1 9	2 0	
L Leeds.....	226	33 0	4 8	43 4	60 0	80 0	1 6	1 9	2 0	

(a) Soie 60 shillings.