

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 FÉVRIER 1891.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour
l'exercice 1891 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1891, déposé en février 1890, prévoyait des crédits pour fr. 96,557,220

Ce projet avait été arrêté provisoirement, en prenant pour base le budget de 1890 amendé en novembre 1889, c'est-à-dire à une époque où la hausse des métaux et des combustibles était loin d'avoir dit son dernier mot.

Les prix élevés, atteints ultérieurement par ceux-ci, nécessitèrent une revision nouvelle du budget de 1890 : à la suite des amendements déposés par le Gouvernement en avril dernier, il fut porté à la somme de fr. 101,609,198

Cette somme devra être majorée encore des crédits supplémentaires à solliciter prochainement et évalués à fr. 1,765,140

Ce qui portera la dépense effective de 1890 à fr. 103,374,338

(1) Budget, n° 116, VIII (session de 1889-1890).

(2) La section centrale présidée par M. TACK, était composée de MM. LEFEBVRE, ANCION, COLLACRT, ANSPACH-PUISSANT, HELLEPUTTE et VAN NAESEN.

Il résulte de ce qui précède, que la revision des prévisions de dépenses, établies au projet de budget de 1891, devait amener une majoration de crédits considérable, évaluée par les amendements déposés en novembre dernier, à fr. 7,536,405

Le projet de budget de 1891, s'élève en conséquence à la somme de fr. 104,094,125

présentant sur le budget voté de 1890, une augmentation, de fr. 2,485,025

et sur la dépense effective de cette même année — à raison des crédits supplémentaires dont nous venons de parler — une majoration de fr. 719,885

Les prévisions budgétaires de 1891 ne dépassent donc que de cette dernière somme — dont 360,368 francs pour le service des chemins de fer — les dépenses présumées de 1890.

Le tableau, ci-contre fait ressortir les différences, tant partielles que totales, entre les principales subdivisions des budgets comparés de 1890 et de 1891.

DESIGNATION DES SERVICES.	BUDGET DE 1890.		BUDGET PRIMITIF DE 1891.		BUDGET AMENDÉ DE 1891.		DIFFÉRENCE ENTRE LE BUDGET DE 1890 et le budget amende de 1891.			
							DIMINUTIONS		AUGMENTATIONS	
							partielles.	totales.	partielles.	totales.
1 ^{re} Administration centrale	"	348,075	"	348,075	"	343,075	"	5,000	"	"
2 ^{re} Chemins de fer, 1 ^{re} section : Services communs . .	1,343,975		1,343,975		1,337,700		(a) 6,275	"	"	
2 ^o — Voies et Travaux. . .	19,442,440		18,943,040		19,326,050		"	"	453,610	
3 ^o — Traction et Matériel . .	38,783,120		34,290,170		40,035,400		"	"	1,252,280	
4 ^o — Transports	20,914,571		21,025,871		21,603,100		"	"	688,529	
5 ^o — Perception des recettes et contrôle.	1,937,536		1,937,536		1,944,900		"	"	7,364	
		82,121,612		77,510,591		84,217,150				2,125,508 (¹)
3 ^{re} Postes et Télégraphes, 1 ^{re} section : Services communs.	368,339		368,964		370,084		"	"	1,745	
2 ^o — Postes.	9,789,419		9,725,041		9,896,056		"	"	106,637	
3 ^o — Télégraphes . . .	4,116,431		4,137,856		4,286,766		"	"	170,335	
		14,274,189		14,931,861		14,552,906				278,717
4 ^{re} Marine.	"	4,714,917	"	4,286,917	"	4,796,717	"	"	"	81,800
5 ^{re} Services directs.	"	150,275	"	150,275	"	154,275	"	"	"	4,000
TOTAUX.	"	101,609,098	"	96,557,720	"	104,094,423	"	5,000	"	2,490,025
Augmentation. . . fr.								2,435,025		
N. B. Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1890 et évalués à								1,765,140		
l'augmentation de 1891 par rapport à la dépense effective de 1890 se réduit à								719,885		

(¹) Balance entre a et b.

(2)

[N° 68.]

Si nous jetons un regard en arrière, nous constatons, avec satisfaction, que l'augmentation de trafic qui a commencé à se produire à la fin de 1886, s'est poursuivie sans discontinuer jusqu'en octobre dernier. A partir de la deuxième quinzaine de ce mois, un certain ralentissement s'est produit; cela résulte du tableau ci-après, qui indique le mouvement et les recettes pour les années 1889 et 1891 :

Mouvement et recette de l'ensemble du réseau exploité par l'État en 1889 et 1890.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTES BRUTES (État et Sociétés concessionnaires).		RECETTES NETTES (au profit du Trésor).	
	Unités.	1890.	1889.	1890.	1889.	1890.	1889.
Neuf premiers mois.							
Voyageurs	Voyage.	48,970,385	45,400,231	35,207,593 30	33,431,193 72	33,985,966 55	32,273,648 44
Bagages	Quint.	202,755	191,717	866,858 07	813,072 21	842,353 51	789,552 78
Petites marchandises .	Kilog.	256,412,774	210,806,244	6,553,866 39	6,352,138 15	6,359,664 92	6,207,573 94
Grosses — .	Tonne	49,231,253	15,531,474	59,337,280 48	56,296,242 26	57,148,891 35	54,477,292 32
Finances.	Group.	563,387	349,375	161,762 06	158,906 14	156,969 42	156,533 58
Équipages	Expéd.	1,119	961	40,608 43	37,301 57	39,331 42	36,558 41
Chevaux et bestiaux. .	—	41,847	39,657	1,110,894 46	1,042,222 17	1,072,989 85	1,008,440 89
Produits extraordinaires	—			1,098,440 51	1,029,168 02	1,113,976	1,621,833 20
Recettes totales arrêtées.				104,377,500 40	99,166,244 14	101,020,193 02	93,971,453 26
Dépenses en 1890.				+ 5,217,255 96		+ 5,048,739 76	

Mois d'octobre.

Voyageurs	Voyage.	—	5,423,258	3,837,100	3,870,894	3,708,400	3,738,184 85
Bagages	Quint.	—	24,375	91,100	96,254 40	90,900	93,468 66
Petites marchandises	Kilog.	—	32,497,764	—	862,890 85	—	843,344 96
Grosses —	Tonne.	—	2,976,001	—	8,479,655 04	—	7,895,424 94
Finances	Group.	—	67,534	8,912,300	20,285 51	8,643,400	19,846 03
Équipages	Expéd.	—	109	—	4,108 98	—	4,009 44
Chevaux et bestiaux	—	—	4,607	—	147,030 52	—	114,335 41
Produits extraordinaires	—	—	—	150,700	129,071 56	145,700	127,501 97
Recettes arrêtées				13,021,200	13,280,190 86	12,538,500	12,835,816 28
Différences en 1890				— 258,990 86		— 247,416 28	

Novembre (approximatif) et décembre (évalué).

Voyageurs et Bagages	6,146,600	6,070,330 71	5,850,800	5,811,345 35	
Marchandises et produits extraordinaires	17,627,700	18,314,504 13	17,190,200	17,817,818 64	
Total des recettes	23,774,300	24,384,834 87	23,041,000	23,629,164 19	
Différences en 1890		— 610,534 87	— 620,194 49		
Evaluations.	Totaux pour les douze mois	144,176,000 40	136,855,369 87	136,649,593 02	132,469,463 73
	Différences en 1890	+ 4,320,630 23		+ 4,180,129 29	

Comme on le voit, cette dépression dans le mouvement des trois derniers mois de 1890 a surtout affecté le transport des grosses marchandises. Elle est due en partie à cette circonstance que, pour éviter les inconvénients dont ils ont souffert en novembre et en décembre 1889, par suite de la rareté des charbons, la plupart des grands consommateurs ont jugé prudent de constituer, pendant les mois d'été, des stocks de combustibles relativement importants.

Pour l'ensemble de l'année 1890, le nombre de wagons chargés dépasse néanmoins celui de 1889 de 23,031, soit 7,54 p. %.

Depuis la fin de décembre écoulé, l'équilibre entre les deux années est d'ailleurs rétabli, et nous constatons heureusement, pour le mois de janvier dernier, une augmentation de 2,170 wagons, sur le mois correspondant de 1890.

Bien que ce mouvement ascensionnel doive être, pour une bonne part, attribué à l'interruption de la navigation, nous pouvons espérer qu'il se continuera et que l'année courante sera encore en progrès.

Néanmoins le Gouvernement a agi avec une prudence que nous approuvons, en ne prévoyant, pour 1891, qu'une recette brute totale de 144,000,000 de francs, soit une augmentation de 2,800,000 francs environ, sur la recette approximative de l'année écoulée.

A une augmentation de recettes devait nécessairement correspondre une majoration de frais d'exploitation. Mais tandis que la progression des premières dépasse notablement la progression des dépenses en 1887 et en 1888, c'est le contraire qui a lieu en 1889 et surtout en 1890, par suite de la hausse de prix considérable des combustibles et des rails.

Le produit net de l'exploitation et le boni annuel du compte définitif, qui résume en un seul chiffre les résultats financiers de l'entreprise, ont diminué en conséquence.

Le tableau ci-dessous fait ressortir, en quelques chiffres, la situation — résultats définitifs et prévisions — pour la période quinquennale de 1887 à 1891 :

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation.	DÉPENSES d'exploitation	COEFFICIENT d'exploitation.	RECETTE NETTE de l'exploitation au profit du Trésor.	BONIS de l'exploitation en tenant compte du service financier.	LONGUEUR moyenne exploitée.	PRIX MOYEN des combustibles consommés.	PRIX MOYEN des rails en acier consommés.
	Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.
1887	124,137,917 46	66,541,005 40	53.72	52,884,214 88	10,925,038 78	3.200	4 79	108 »
1888	131,612,594 26	69,922,322 29	53.16	57,046,772 85	15,122 969 82	3.201	5 80	115 63
1889	136,919,692 69	73,235,052 03	54.95	56,798,287 05	14,790,789 15	3.208	6 81	115 52
1890	(1) 141,176,000 »	(1) 83,886,782 »	59.42	(1) 52,762,814 »	(1) 10,300,000 »	3.221	10 97	132 50
1891	(2) 144,000,000 »	(2) 84,247,150 »	53.50	(2) 54,752,850 »	(2) 12,000,000 »	»	»	(3) 152 95

(1) Chiffres approximatifs.

(2) D'après les prévisions budgétaires.

(3) Marchés conclus en 1890 pour les besoins de 1891.

Malgré les conditions onéreuses de l'exploitation en 1890, la situation reste donc satisfaisante ; le boni définitif de cet exercice s'élève encore à 10,300,000 francs et l'on peut espérer qu'il sera supérieur en 1891.

C'est, il est vrai, pour 1890, un déchet de plus de 4 millions par rapport à la moyenne des deux années antérieures ; mais si l'on compare les conditions respectives de l'exploitation pendant ces deux périodes, on peut s'applaudir de ce que la perte n'ait pas été plus considérable encore pour le Trésor public.

EXAMEN EN SECTION.

Les 1^{re} et 2^e sections ont adopté le budget sans observation.

Un membre de la 3^e section fait observer qu'il est peu logique d'autoriser les fonctionnaires et employés du chemin de fer à occuper les fonctions d'administrateurs de Sociétés coopératives, alors qu'il est interdit à ces mêmes fonctionnaires de faire le commerce sous la forme ordinaire. Il demande que M. le Ministre des Chemins de fer veuille bien mettre un terme à cette pratique.

Un membre de la 4^e section se plaint de ce que certaines lignes de chemin de fer, — celle d'Anvers-Lierre-Turnhout par exemple, d'une longueur de 54 kilomètres — soient exploitées uniquement par trains-légers. A son avis, le système de chauffage de ceux-ci laisse beaucoup à désirer depuis le remplacement des chauffettes par des poêles. Il voudrait que tout au moins quelques trains par jour — surtout pendant l'hiver — fussent composés de matériel normal.

Ce membre estime que les péages se percevant sur la ligne sus-indiquée au même taux que sur les autres lignes, il n'est pas équitable de traiter moins bien que d'autres tous les voyageurs d'un arrondissement.

Un autre membre signale l'état déplorable dans lequel se trouve le matériel employé sur la ligne de Courtrai à Denderleeuw. Il ajoute que, beaucoup de trains de voyageurs circulant sur cette ligne, qui présente des rampes très prononcées, sont dépourvus de frein Westinghouse.

La 4^e section signale la critique que suscite la substitution presque générale, sur certaines lignes, des trains de banlieue aux trains directs. Ces critiques sont, à son avis, d'autant plus fondées que, sur la plupart de ces lignes, le nombre des haltes a augmenté dans d'effrayantes proportions.

Cette section appelle également l'attention sur l'importance qu'il y aurait à installer la double voie, notamment sur les tronçons qui servent de traits d'union entre deux ou plusieurs lignes affluentes, comme c'est le cas entre Merbes-Sainte-Marie et Fauxroeux.

Plusieurs membres de la section expriment le désir que les bureaux servant à la fois à la poste et au télégraphe, et desservis par le même personnel, soient ouverts aux mêmes heures. Ils demandent aussi que les bureaux télégraphiques ouverts pour le service, en dehors des heures où

le public y a accès, reçoivent les dépêches particulières moyennant une certaine surtaxe.

Un membre de la 5^e section prie le rapporteur de la section centrale de demander au Gouvernement les résultats produits par le tarif par zones dans les pays où il est appliqué.

Il désirerait savoir si ce tarif pourrait être admis en Belgique.

La 6^e section est d'avis qu'il y aurait lieu de réduire la taxe à laquelle sont soumis les journaux dont les abonnements sont encaissés par la poste.

Elle appelle l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, sur la convenance qu'il y aurait à mettre moins de luxe dans la construction de nos grandes gares et à tenir compte surtout de l'utilité au point de vue du service.

Elle demande enfin s'il ne conviendrait pas d'affilier tous les ouvriers des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, aux caisses de retraite.

Le Budget a été adopté, à l'unanimité, par toutes les sections.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Après avoir procédé au dépouillement des procès-verbaux des sections, la section centrale a passé successivement en revue les divers chapitres du Budget.

A la suite de ce double examen elle a décidé de poser au Gouvernement un certain nombre de questions; nous les reproduirons ainsi que les réponses qui y ont été faites, lorsque nous nous occuperons, dans la suite de ce rapport, des chapitres du Budget auxquelles elles se rattachent.

Le Budget a été adopté à l'unanimité des membres présents.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

L'affiliation des agents des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, aux Sociétés coopératives, et le concours prêté à la gestion de celles-ci par des fonctionnaires de cette administration — critiqués par un membre de la 3^e section — ont fait plus particulièrement l'objet de l'examen de la section centrale.

Les deux questions suivantes ont été posées à ce sujet au Gouvernement :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

I. A-t-on révélé des abus à propos du fonctionnement des Sociétés coopératives constituées entre agents des chemins de fer, des postes et des télégraphes ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

I. Différentes réclamations ont été adressées à l'administration, mais l'existence d'abus n'a pu être établie que dans un petit nombre de cas.

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

II. Quelles sont les règles admises par le Département des Chemins de fer à l'égard de ces sociétés, notamment en ce qui concerne les fonctionnaires qui font partie de l'administration des coopératives ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

La circulaire suivante a été publiée :

« Le 29 août 1889.

» Les agents du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes ont le droit de constituer des sociétés coopératives de consommation; il ne peut être apporté d'entrave à l'exercice de ce droit.

» Il est préférable, toutefois, que ces associations s'établissent entre agents des administrations du Département.

» Il faut, en outre :

» 1° Que les sociétés coopératives s'interdisent tout acte de commerce, c'est-à-dire toute vente à des personnes non affiliées;

» 2° Que les fonctionnaires et agents exerçant une autorité sur le personnel s'abstiennent de toute intervention pouvant avoir le caractère d'une pression quelconque;

» 3° Que les agents faisant partie des comités ne s'occupent des affaires des sociétés, qu'en dehors du temps réservé au service de l'administration;

» 4° Que les affiliés se gardent d'accorder ou de procurer aux sociétés, dans les rapports de celles-ci avec l'administration, des facilités ou des avantages spéciaux.

» Ces recommandations doivent être observées d'une manière rigoureuse; toute contravention ou tout autre manquement donnerait lieu à des mesures sévères.

» Les agents qui coopèrent à la gestion des sociétés dont tous les membres appartiennent au Département, n'ont pas à solliciter d'autorisation à cette fin.

» S'il s'agit de sociétés mixtes, c'est-à-dire auxquelles sont également affiliées des personnes étrangères à l'Administration, l'article 121 du règlement organique devient applicable, de sorte qu'il est interdit au personnel de parti-

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

- » ciper à la gestion de ces sociétés, à
 » moins d'en avoir, au préalable, obtenu
 » l'autorisation du Ministre.
 » En conséquence, les agents qui se
 » trouvent dans ce cas, devront, dans le
 » délai d'un mois, avoir résigné leurs
 » mandats, s'ils n'ont, dans l'intervalle,
 » obtenu l'autorisation nécessaire. »

Cette circulaire met en pratique les principes énoncés à différents reprises par l'honorable chef du Département et par M. le Ministre des Finances, notamment dans la séance du 12 décembre 1888 : liberté absolue pour les agents de l'administration de s'affilier aux sociétés coopératives et de participer à leur gestion en dehors des heures réservées au service, d'une part, et répression énergique des abus auxquels l'exercice de cette liberté pourrait donner lieu, d'autre part. La section centrale donne son entière approbation aux règles admises par le Gouvernement en cette matière.

La section pense aussi que la crainte d'abus, qui seraient, le cas échéant, sévèrement réprimés, ne peut autoriser l'administration à porter atteinte à la liberté la plus absolue que doivent avoir ses agents de faire partie de sociétés coopératives, en vue de s'assurer l'achat à bon marché des divers objets de consommation.

Mais il ne faut pas que le fonctionnaire consacre à l'administration de ces sociétés un temps qu'il doit au service, ni qu'il exerce une pression quelconque sur ses subordonnés pour les engager à s'affilier à ces sociétés. Si une pression de ce genre était exercée, le principe de liberté que nous défendons serait méconnu. La surveillance doit donc être constante, cela pour éviter tous abus, et la répression de ceux-ci doit être prompte et énergique.

Pour satisfaire à une observation présentée par la 6^e section, la section centrale a posé au Gouvernement la question ci-après :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Ne conviendrait-il pas d'obliger indistinctement tous les ouvriers des chemins de fer, postes et télégraphes à s'affilier aux caisses de pensions et de retraite?

Les ouvriers des chemins de fer, postes et télégraphes qui font partie du cadre régulier du personnel, sont tous obligatoirement affiliés à la caisse de pensions instituée exclusivement pour ce personnel, sauf un très petit nombre d'agents entrés exceptionnellement après avoir dépassé

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

l'âge réglementaire d'admission (agents de lignes concédées reprises par l'État, etc.).

Au surplus, ces derniers agents ainsi que les ouvriers recrutés temporairement pour des travaux déterminés, participent à la caisse de secours du chemin de fer ; celle-ci leur assure, entre autres avantages, des secours pécuniaires en cas d'incapacité de travail, ainsi que l'exonération des frais de traitement, comprenant les soins médicaux, les médicaments, l'entretien dans les hôpitaux, etc.

La section centrale reconnaît qu'il y a lieu d'appliquer un traitement différent suivant que les agents appartiennent aux cadres réguliers ou sont recrutés temporairement pour des travaux déterminés. A ce propos, elle pense qu'il serait équitable de ne pas maintenir comme temporaire, pendant des périodes de dix et même de quinze années, certaines catégories d'ouvriers — des piocheurs par exemple — remplissant leurs fonctions d'une façon continue et qui, à ce titre, devraient être admis dans les cadres et participer aux avantages de la caisse de pensions et de retraite.

La section centrale est heureuse de constater que l'administration poursuit les économies quelle s'est efforcée de réaliser, avec succès, depuis plusieurs années, dans les dépenses pour matériel et fournitures de bureau.

Une nouvelle réduction de 20,000 francs est proposée au Budget de 1891, laquelle, ajoutée à celles effectuées antérieurement, porte à 566,000 francs — soit à plus du tiers — le total des économies réalisées depuis 1884.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Ce chapitre n'a donné lieu à aucune observation.

CHAPITRE II.

CHEMINS DE FER.

Voies et travaux.

L'administration a poursuivi en 1890, la consolidation des voies principales de notre railway : elle a renforcé les traverses, elle en a augmenté le

nombre et remplacé les rails du profil ordinaire de 38 kilogrammes au mètre courant, par des rails de 52 kilogrammes.

Les lignes à *circulation rapide* devant être renouvelées en matériel renforcé, sont les suivantes :

Ostende à Welkenraedt, par Malines	259	kilomètres.
Schellebelle à Bruxelles (Nord)	41	—
Bruxelles (Nord) à Louvain	30	—
Bruxelles (Nord) à Esschen	77	—
Bruxelles (Nord) à Sterpenich	208	—
Bruxelles (Midi) à Mons	61	—
Hal à Blandain	82	—
Namur à Charleroi	57	—
Total	795	kilomètres.

à double voie, soit 1590 —
de voie simple.

Jusqu'à ce jour, il a été mis en œuvre dans divers endroits des susdites lignes 33,900 tonnes de rails de 52 kilogrammes avec accessoires, représentant environ 526 kilomètres de voie simple.

Il entre dans les intentions de l'administration de renouveler approximativement 170 kilomètres par année ; ce n'est donc que vers la fin de 1897 que les susdites lignes seront complètement établies en matériel renforcé.

Peut-être conviendrait-il de procéder avec plus de rapidité à cet égard, de façon à achever tout au moins dans un délai par trop éloigné, les grandes lignes d'Ostende à Welkenraedt et de Bruxelles à Sterpenich.

D'autre part, l'emploi de moteurs plus puissants a permis de régulariser la marche des trains internationaux sur la ligne du Luxembourg, et de diminuer, dans une certaine mesure, la durée du parcours.

Depuis quelques mois aussi, l'administration a modifié l'horaire d'un de nos trains internationaux, affecté aux relations entre l'Allemagne et l'Angleterre. La durée du parcours, entre Herbesthal et Ostende, a été diminuée de 20 minutes, et cette diminution a été entièrement obtenue par une accélération de la vitesse de marche.

Les essais qui ont été faits récemment sur la ligne de l'Est ont démontré la possibilité d'obtenir sans danger une vitesse supérieure encore.

Il y a donc, sous ce rapport, de nouveaux progrès à réaliser, et, pour y parvenir, l'administration ne doit pas hésiter à acquérir les locomotives spéciales qu'elle ne possède pas, en ce moment, en nombre suffisant.

Combiné avec l'amélioration du service de nos malles entre Ostende et Douvres — dont nous parlons plus loin — ce progrès nouveau, dans la marche de nos trains rapides, ne pourra que développer de plus en plus le transit des voyageurs par nos lignes.

A différentes reprises, la section centrale a recommandé à la bienveillance de M. le Ministre des Chemins de fer, les chefs et sous-chefs de section ; elle croit devoir insister, comme en 1888 et 1889, en faveur de la création d'un grade nouveau de chef de section principal, avec minimum et maximum de traitement.

Une certaine amélioration sera prochainement apportée à la situation des sous-chefs de section, nous le constatons avec satisfaction. Elle consiste dans l'augmentation projetée des indemnités de déplacement allouées à ces utiles fonctionnaires, à raison des voyages auxquels ils sont astreints. A cet effet, une somme de 14,010 francs, représentant la moitié du crédit nécessaire, est portée en augmentation à l'article 13 du Budget.

TRACTION ET MATÉRIEL.

L'exposé des motifs des amendements au Budget justifie les augmentations de crédit demandées pour le service de la traction et du matériel, augmentations nécessitées, d'une part, par la hausse des combustibles et des rails, et, d'autre part, par l'augmentation du trafic. Nous ne nous y arrêterons pas davantage.

En ce qui concerne l'utilisation meilleure du matériel de traction, l'administration a continué à généraliser, dans la mesure du possible, le système de la *double équipe*, consistant, comme son nom l'indique, à confier la conduite d'une locomotive à deux personnels se relayant de manière à la maintenir en service, aussi longtemps qu'elle ne doit pas être mise hors feu pour cause de réparation ou de nettoyage.

Nous avons eu l'honneur, dans nos rapports précédents, de faire ressortir les avantages de ce système, tant au point de vue de la diminution du capital considérable immobilisé dans le matériel de traction et les bâtiments destinés à le remiser, qu'au point de vue d'un renouvellement plus rapide par suite d'usure en un moindre temps pour un même travail utile.

Ce renouvellement plus rapide permet, en effet, d'appliquer, dans une beaucoup plus large mesure, à la construction de ce matériel les perfectionnements que nos ingénieurs y apportent sans cesse.

Cette réforme a permis de réaliser un autre progrès non moins important.

Sous la conduite d'une seule brigade, le travail effectif d'un même moteur a forcément pour limite le travail que l'on peut demander à un machiniste et à un chauffeur.

D'où cette tendance — aussi peu humanitaire que dangereuse pour la sécurité publique — d'augmenter les heures de service du personnel en vue de multiplier l'effet utile du matériel de traction.

Cet écueil est évité par l'application du système de la double équipe.

La réponse suivante, faite à une demande du rapporteur, indique les progrès réalisés dans cette voie :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Quelles sont les lignes sur lesquelles la double équipe est organisée, tant pour le service des marchandises que pour le service des voyageurs ?

Combien y a-t-il de machines roulant à double équipe :

- a) Pour le service des voyageurs ;
- b) Pour le service des marchandises ;
- c) Pour le service des manœuvres ?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Le roulement à double équipe a tout d'abord été mis en pratique sur la ligne de Luxembourg (Schaerbeek-Arlon).

Mais ce roulement a, peu à peu, pris une grande extension et, à l'heure actuelle, on peut dire que des locomotives desservies par une double équipe circulent sur presque toutes les lignes du réseau.

A la fin du mois de décembre 1890, la situation des locomotives roulant en double équipe s'établissait comme suit :

Locomotives à voyageurs. . .	53
— à marchandises . .	171
— de manœuvre . .	111
Total. . .	335

Au 31 décembre 1889, le total des locomotives de l'espèce ne s'élevait qu'à 269 se répartissant de la manière indiquée ci-après :

Locomotives à voyageurs. . .	58
— à marchandises. . .	152
— de manœuvre . .	102
Total. . .	269

Le progrès est marquant, si l'on se reporte surtout au début de la réforme, c'est-à-dire à 1887.

A la fin de cette dernière année, 60 machines roulaient à double équipe et ce nombre atteignait 162 seulement au 31 décembre 1888.

L'application de ce système rationnel a donc permis, depuis quelques années, de réduire ou plutôt de ne pas augmenter d'un nombre important de moteurs, le parc des locomotives, et de faire produire à celles-ci un travail utile plus considérable tout en diminuant les heures de service de leurs conducteurs.

A différentes reprises, dans la discussion du budget, des critiques ont été adressées au Gouvernement, relativement au renouvellement du matériel, payé sur les fonds budgétaires.

Ce renouvellement, disait-on, est insuffisant et par ce moyen l'administration augmente les bonis d'exploitation au détriment du capital.

Or, comme on l'a fait justement observer — en réponse à ces critiques — il ne suffit pas en cette matière d'établir une comparaison entre les unités de

matériel à différentes époques déterminées; mais il faut tenir compte aussi de la puissance de traction des moteurs, de la capacité et du tonnage des véhicules de transport, en un mot de l'effet utile à retirer du parc de matériel en service.

C'est pour faire ressortir, ces divers cotés de la question, que l'administration a publié dans le compte rendu de 1889 une série de tableaux figurant aux annexes n°s XVI à XXI.

Il en résulte que, si, en ne considérant que les unités de matériel, il y a, depuis l'origine, arriéré dans le renouvellement des locomotives, tenders et véhicules à marchandises; il y a, par contre, avance si l'on a égard à la puissance de traction des moteurs et au tonnage utilisable du matériel roulant.

Exprimée en argent, la balance de renouvellement, depuis l'origine, de tout le matériel de transport, présente une plus-value de 4,422,532 francs.

Nous trouvons au même compte-rendu des renseignements statistiques relatifs à l'emploi du matériel à marchandises.

L'effet utile, c'est-à-dire le parcours annuel moyen par véhicule, a augmenté dans une certaine mesure : il était de 10,504 kilomètres en 1888, et il a atteint 10,695 kilomètres en 1889.

Pendant l'année écoulée, la situation n'a rien laissé à désirer au point de vue de la régularité des transports; le matériel a été suffisant et l'administration eut été, le cas échéant, en mesure de faire face à un mouvement plus actif encore.

TRANSPORTS. — TARIFS.

Constatons tout d'abord avec satisfaction les résultats des efforts faits, depuis 1888, par l'honorable M. Vandenpeereboom, pour assurer — dans la mesure compatible avec les exigences du service — le repos dominical aux agents actifs des trains, comme il l'avait assuré antérieurement au personnel des gares et aux agents des Postes et des Télégraphes.

En 1889, la circulation des trains de marchandises a été réduite, les dimanches et les jours de fêtes légales, autant que cela a été possible. Cette réduction a été opérée dans une mesure telle que, pendant la période du 1^{er} mai au 1^{er} octobre, — la moins active au point de vue du mouvement — 1072 trains sur un total de 1422 ont pu être supprimés.

Dans le même but, l'acceptation et la délivrance des marchandises des tarifs n°s 2 et 3 ont été suspendues, les dimanches et jours fériés légaux, dans toutes les stations du réseau.

Ce sont là d'excellentes mesures : elles ne nuisent à aucun intérêt sérieux et pénètrent de plus en plus dans nos mœurs.

A l'heure actuelle, les fonctionnaires, employés et ouvriers du service actif des chemins de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ont au minimum deux jours de repos par mois, fixés autant que possible le dimanche. Ils disposent en outre, chaque dimanche et jour de fête, de

deux heures de liberté, dans la matinée, pour accomplir leurs devoirs religieux s'ils le désirent.

Voulant assurer à chaque agent un jour de repos par semaine, l'administration étudie le moyen d'étendre encore le repos dominical, sans porter aucun préjudice sérieux aux intérêts du commerce et de l'industrie.

Félicitons de nouveau l'honorable Ministre de l'initiative courageuse qu'il a prise en cette matière; grâce à ses efforts persévérants, la cause est à jamais gagnée aujourd'hui, et quelque soient les revirements politiques que l'avenir nous réserve, cette grande réforme subsistera.

Elle fait d'ailleurs l'objet des études des grandes compagnies de chemins de fer, et de tous les industriels qui ont à cœur le bien être moral et matériel de leurs ouvriers.

Partout l'honorable M. Vandenpeereboom rencontre des imitateurs.

L'opinion publique s'est vivement préoccupée, dans ces derniers temps de l'application, sur le réseau de l'État hongrois, d'un nouveau mode de tarification des voyageurs dit : *tarif par zones*.

Ce système, au dire de ses adeptes, aurait produit, au point de vue tant du mouvement que de la recette, des résultats tellement avantageux que son application ne tarderait pas à s'imposer partout et que partout aussi elle procurerait les mêmes avantages et pour le public et pour l'exploitant.

A première vue, ceux qui connaissent la Hongrie, le peu de densité de sa population, la faible intensité de son mouvement commercial et industriel et, partant, le nombre limité des voyages de ses habitants, le prix élevé des tarifs antérieurs, étaient loin de partager cet enthousiasme. Ils n'ont pas eu tort.

Analysée dans ses détails, cette réforme n'est pas à beaucoup près ce que l'on pense.

Favorisés que nous sommes, et depuis longtemps, par des tarifs de transport notablement inférieurs à ceux de tous les autres pays, l'application du système hongrois en Belgique, aurait pour résultat de dégrever une partie des voyageurs seulement, au détriment de la masse.

Le tableau, annexe n° I, publié à la suite de ce Rapport, indique les barèmes appliqués en France et sur les principaux réseaux de l'Allemagne et de l'Angleterre.

L'attention de la section centrale ne pouvait manquer d'être appelée sur cet important objet et c'est pour en faire l'étude qu'elle a posé cette question au Gouvernement :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Le Gouvernement pourrait-il faire connaître à la section centrale les résultats de l'application en Hongrie du tarif par zones?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Le tarif par zones a été introduit en Hongrie, sur le réseau de l'État, le 1^{er} août 1889.

Les zones sont au nombre de quatorze.

La première va jusqu'à 25 kilomètres, les dix zones suivantes ont chacune 15 kilomètres, les douzième et treizième zones ont 25 kilomètres. La quatorzième zone commence avec le 226^e kilomètre et va jusqu'aux limites extrêmes du réseau de l'État hongrois.

Buda-Pesth et Agram sont considérés comme points extrêmes de tous les itinéraires; le voyageur ne peut joindre les parcours effectués des deux côtés de ces villes.

Il en résulte que les trajets comprenant 225 kilomètres et plus sont très rares.

La zone commence pour chaque voyageur à la station où il prend le train, et le prix est uniforme pour chaque zone.

Ces quatorze zones constituent le groupe dit du « *trafic lointain* ». Indépendamment de ces quatorze zones, il en existe deux autres qui forment le groupe du « *trafic de banlieue* ». Les prix de la première zone s'appliquent aux parcours compris entre deux stations; ceux de la deuxième zone sont dus quand il y a une gare intermédiaire entre le point de départ et le point d'arrivée, quelle que soit d'ailleurs la distance qui sépare la station d'arrivée du point de départ.

Les prix pour le *trafic de banlieue* ne sont applicables qu'aux voyages en train omnibus.

Pour le *trafic lointain* il y a des taxes différentes pour les trains ordinaires et les express.

Le tarif par zone comporte sur le tarif précédent, qui avait le kilomètre pour base, des abaissements de prix de 56 à 60 p. %.

Le nouveau tarif a supprimé toutes les catégories de billets à prix réduits : abonnements, aller et retour, sociétaires, électeurs, émigrants, scolaires, etc., en même temps que la franchise de 25 kilogrammes

de bagages enregistrés auquel chaque billet donnait droit.

Le tableau (annexe II) indique les résultats de la première année d'application du nouveau tarif (mouvement et recette des voyageurs et bagages) comparés à ceux de l'année précédente.

Il résulte de ce document que les augmentations suivantes se sont produites :

	Mouvement.	Recette, fl.
Voyageurs . .	7,771.467	1,818,422
Bagages (colis).	138,939	212,738

La progression pour les voyageurs est donc de 136.7 p. % et 36 p. % pour les bagages.

Cet accroissement de trafic n'a pas occasionné de dépense supplémentaire d'exploitation ; le personnel n'a pas dû être augmenté, il n'a pas fallu commander du matériel ni créer des trains nouveaux.

Pendant les mois d'août et de septembre quelques trains ont été dédoublés ce qui, du reste, avait eu lieu également en 1888, aux jours de grande affluence de voyageurs.

Avant l'application du nouveau tarif, le mouvement des voyageurs représentait à peine un voyage par an et par habitant, alors qu'en Belgique ce rapport dépasse 10.

Un accroissement de trafic pouvait donc se produire en Hongrie, sans augmentation du nombre des trains et des frais d'exploitation. Une meilleure utilisation des trains de voyageurs a été la conséquence de l'introduction du tarif par zones.

L'expérience d'une réduction de taxes pouvait d'autant mieux être tentée en Hongrie que le mouvement étant insignifiant, la recette était peu importante.

Le recette kilométrique qui, en 1888, était de 2,827 florins, a atteint le chiffre de 3,395 florins, soit une progression de 20 p. %.

Sur le chemin de fer de l'État Belge, la recette kilométrique des voyageurs dépasse 13,000 francs avec un mouvement total de 60 millions de voyageurs.

En supposant toutes choses identiques, c'est-à-dire un abaissement des taxes dans les mêmes proportions qu'en Hongrie et un accroissement similaire du trafic, la recette kilométrique de l'État Belge deviendrait 13,600 francs et le mouvement de 142 millions de voyageurs.

Il est certain que l'application du système hongrois n'amènerait pas un accroissement de trafic aussi considérable.

Si cette augmentation se produisait, les installations actuelles deviendraient insuffisantes et le matériel roulant devrait être augmenté dans une très forte proportion.

En comparant le tarif hongrois au tarif des billets simples et d'aller et retour appliqué sur le réseau de l'État Belge (annexe III), on constate que celui-ci est généralement plus avantageux pour les distances où, en Belgique, se produit le mouvement le plus intense.

Ainsi, en faisant abstraction des voyageurs qui, au nombre de 20 millions, jouissent d'un prix inférieur à celui des billets simples ou d'aller et retour, abonnés, sociétaires, étudiants, etc., etc., et en prenant uniquement le mouvement des voyageurs ayant utilisés des billets simples ou d'aller et retour, on constate que, sur 40 millions de voyageurs, l'application du tarif hongrois frapperait d'une majoration de taxe 28 millions, alors que 12 millions seulement seraient favorisés.

En Hongrie, la réforme porte principalement sur la réduction des taxes ; la délimitation des taxes par zones est, pour ce pays, plus apparente que réelle. Les distances de station à station y sont très considérables ; sauf dans les environs de

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

Buda-Pesth, elles atteignent 10, 20, 30, 40, 50, 60 et même 70 kilomètres.

Sur le réseau belge, au contraire, les arrêts ne sont éloignés en moyenne que de 3 kilomètres.

Comme il est dit dans la réponse ci-dessus, l'application du principe de la tarification par zones est en Hongrie plus apparente que réelle puisque, sauf dans les environs de Buda-Pesth — où le trafic de banlieue, soumis à une taxe différente, est surtout développé — il est rare qu'il y ait plus d'une ou de deux stations dans chaque zone.

Le principe irrationnel consistant à faire payer le même prix pour des distances variant de 15 et de 25 kilomètres n'y trouve donc pas souvent son application. Ce serait tout le contraire en Belgique, où les arrêts sont distants de 3 kilomètres en moyenne.

Eu égard à cette situation, la réforme introduite en Hongrie porte donc presque exclusivement sur la réduction des taxes, lesquelles étaient antérieurement doubles environ de celles perçues en Belgique, ainsi que cela résulte de ce tableau :

CLASSES.	HONGRIE.				BELGIQUE.			
	EXPRESS.		ORDINAIRES.		EXPRESS.		ORDINAIRES.	
	Centimes avec timbre et impôt.	Taux minima.	Centimes avec timbre et impôt.	Taux minima.	Centimes.	Taux minima.	Centimes.	Taux minima.
I	47.4	450	43.0	425	9.450	50	7.56	40
II	42.3	400	40.5	75	7.087	40	5.67	30
III	8.7	75	7.5	50	4.725	25	3.78	20

L'application du nouveau tarif hongrois, comportant des abaissements de prix de 36 à 60 p. %, devait nécessairement produire une augmentation dans le mouvement et dans les recettes brutes. Comparativement à l'année antérieure celles-ci se sont accrues de 20 p. %.

La recette nette — et c'est là le point à faire ressortir — a aussi augmenté parce que le mouvement des voyageurs étant très peu important en Hongrie, et le service devant être néanmoins assuré par un certain nombre de trains journaliers, ceux-ci, avant la réforme, étaient fort mal utilisés.

L'accroissement du mouvement, déterminé par le nouveau tarif, n'a donc pas eu pour corollaire une dépense supplémentaire d'exploitation. Tout s'est

borné à une meilleure utilisation des trains préexistants Le nombre de ceux-ci n'a pas été augmenté.

La réponse du Gouvernement à la demande de la section centrale fait ressortir combien les circonstances sont différentes en Belgique.

Elle montre aussi que l'application du tarif hongrois à notre pays aurait comme conséquence — pour 60 millions de voyageurs transportés — d'assurer un avantage à 12 millions seulement et de frapper d'une majoration 28 millions ayant utilisé des billets d'aller et retour et 20 millions jouissant comme abonnés, sociétaires, étudiants ou ouvriers de taxes considérablement réduites.

Quarante-huit millions de voyageurs appartenant surtout aux catégories précitées, la plupart voyageant en 3^e classe, seraient donc frappés au profit de 12 millions seulement.

Une telle réforme fût elle-même praticable chez nous, serait donc antidémocratique : c'est assez dire qu'elle ne saurait avoir l'assentiment de la Chambre ni du pays.

Les mêmes considérations peuvent s'appliquer au tarif par zones introduit tout dernièrement en Autriche et au sujet duquel les renseignements consignés dans la réponse ci-dessous ont été transmis à la section centrale :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE

Dans quelles conditions le tarif par zones a-t-il été introduit en Autriche.

REPOSES DU GOUVERNEMENT.

D'après nos informations, le tarif par zones n'a pas encore été introduit en Autriche pour le transport des marchandises ?

Un tarif par zone a été mis en vigueur, le 16 juin 1890, sur les lignes exploitées par le gouvernement autrichien; le 1^{er} octobre suivant sur les lignes des chemins de fer privés de Buschterad et du Nord de la Bohême.

Les zones sont au nombre de 28 ; savoir :

1 ^{re} zone : de 1 à 10 kil.	15 ^e zone : de 301 à 350 kil.
2 ^e — 11 à 20 —	16 ^e — 351 à 400 —
3 ^e — 21 à 30 —	17 ^e — 401 à 450 —
4 ^e — 31 à 40 —	18 ^e — 451 à 500 —
5 ^e — 41 à 50 —	19 ^e — 501 à 550 —
6 ^e — 51 à 60 —	20 ^e — 551 à 600 —
7 ^e — 61 à 70 —	21 ^e — 601 à 650 —
8 ^e — 71 à 80 —	22 ^e — 651 à 700 —
9 ^e — 81 à 90 —	23 ^e — 701 à 750 —
10 ^e — 91 à 100 —	24 ^e — 751 à 800 —
11 ^e — 101 à 110 —	25 ^e — 801 à 850 —
12 ^e — 111 à 120 —	26 ^e — 851 à 900 —
13 ^e — 121 à 130 —	27 ^e — 901 à 950 —
14 ^e — 131 à 140 —	28 ^e — 951 à 1000 —

Il y a donc 3 zones d'un myriamètre, 2 zones d'un myriamètre et demi, 1 zone de 2 myriamètres, 4 zones de 2 myriamètres et demi et 3 zones de 3 myriamètres chacune.

Le kreutzer, la plus petite unité de monnaie autrichienne, a été pris comme unité kilométrique de la 5^e classe en train ordinaire.

Appliquée à la distance extrême, cette unité détermine le prix pour toutes les distances comprises dans chaque zone.

Les prix de la 2^e classe et de la 1^{re} classe sont respectivement le double et le triple de ceux de la 3^e classe.

Les prix des trains ordinaires sont augmentés de 30 p. % pour les express.

Les taxes-bases sont ainsi par kilomètre :

	Trains ordinaires.		Trains express.	
	Kreutzer.	Centimes.	Kreutzer.	Centimes.
1 ^{re} classe. . .	3.0	7.5	4.5	11.25
2 ^e — . . .	2.0	5.0	3.0	7.5
3 ^e — . . .	1.0	2.5	1.5	3.75

Le nouveau régime a supprimé toutes les réductions qui existaient sous forme billets d'aller et retour, de saison, de dimanche, circulaires, de marché, de sociétaires, de pèlerins, militaires et d'abonnements scolaires.

La 4^e classe a également été supprimée.

Le nouveau tarif ne concède plus que les modérations de prix ci-après :

I. Réduction de 30 p. %.

- a) Aux enfants âgés de deux à dix ans ;
- b) Aux écoliers des établissements d'instruction publique, dans le seul but

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

de se rendre à l'école, dans un rayon de 50 kilomètres, et munis d'une carte personnelle attestée par l'autorité compétente.

c) Aux ouvriers voyageant en 3^e classe, par les trains ordinaires ou mixtes pour se rendre au travail les jours de semaine, dans un rayon de 50 kilomètres, et munis d'un certificat du patron, dûment attesté par l'autorité communale ;

d) Aux ouvriers notoirement connus comme tels faisant en groupe de dix au moins un voyage qui comporte 300 kilomètres ;

e) Aux reclus et à leurs gardiens.

II. Abonnements d'un an.

a) Abonnements sur tout le réseau ;

b) — pour des trajets déterminés de 50 kilomètres et plus.

En opérant la réforme du tarif des voyageurs, le Gouvernement autrichien a supprimé aussi la franchise de 25 kilogrammes de bagages accordée à chaque voyageur. Cette franchise avait donné lieu à de nombreux abus et créait des difficultés au service.

Les taxes précédemment en vigueur sur le réseau de l'État autrichien étaient par kilomètre.

		Voyage simple.		Voyage aller et retour.	
		Kreuzer.	Centimes.	Kreuzer.	Centimes.
Trains ordinaires.	1 ^{re} classe. .	4.75	11.875	3.8	9.5
	2 ^e — . .	3.0	7.5	2.4	6.0
	3 ^e — . .	2.0	5.0	1.6	4.0
Trains express.	1 ^{re} classe. .	5.75	14.375	4.8	12.0
	2 ^e — . .	4.0	10.0	3.4	8.5
	3 ^e — . .	2.5	6.25	2.1	5.25
Trains mixtes.	1 ^{re} classe. .	3.84	9.6	—	—
	2 ^e — . .	2.25	5.625	—	—
	3 ^e — . .	1.5	3.75	—	—
	4 ^e — . .	1.2	3.0	—	—

D'après les évaluations faites, l'application du nouveau tarif, en supposant un mouvement égal à celui produit sous le tarif ancien, devrait donner pour les lignes du Gouvernement un déficit de 1,473,262 florins, compensé jusqu'à concurrence de 500,000 florins par les taxes des bagages qui étaient antérieurement transportés en franchise.

On espérait que le restant du déficit (973.262 florins) serait largement couvert par un accroissement du mouvement. Les renseignements définitifs sur les résultats du nouveau tarif sont encore défaut.

Le tableau ci-après (annexe IV) donne, pour quelques distances, la comparaison des prix du nouveau tarif avec celui précédemment en vigueur, avec le tarif par zones hongrois et avec le tarif de l'État belge.

En Autriche, comme en Hongrie, la réforme a donc porté principalement sur la réduction des taxes, qui antérieurement étaient de beaucoup supérieures à celles payées en Belgique.

A propos du tarif des voyageurs, on a fait observer, en section centrale, que la surtaxe de 25 p. % dont sont frappés les parcours par trains express n'avait pas de raison d'être, le prix de revient du transport étant sensiblement le même que par train ordinaire.

Ajoutons à l'appui de cette thèse que le nombre de places occupées par rapport au nombre de places offertes est supérieur dans les trains express à ce qu'il est dans les trains ordinaires et que, pour les premiers, la recette par voiture-kilomètre dépasse notablement les 25 p. % de surtaxe dont les prix normaux sont majorés.

On peut consulter, à ce sujet, le tableau publié à la page $\frac{A}{50}$ du compte-rendu de l'exercice 1889.

Mais ces considérations doivent-elles seules entrer en ligne de compte et ne faut-il pas aussi avoir égard, dans l'établissement des prix de transport, à l'importance du service rendu, importance évidemment plus grande lorsque le trajet s'effectue plus rapidement?

Si les deux facteurs : prix de revient du transport et produit par voiture, devaient seuls intervenir, il y aurait une autre réforme, bien plus radicale,

à opérer que la suppression de la surtaxe des express. Nous voulons parler de l'augmentation de la taxe en première classe, pour les trains ordinaires. Cette taxe n'est pas en rapport avec la recette effectuée.

En effet, tandis que le produit moyen par voiture-kilomètre de 2^e et de 3^e classe est respectivement de fr. 0-55 et de fr. 0-50, ce même produit n'est que de fr. 0-15 pour la 1^{re} classe.

Cette disproportion est d'autant plus manifeste que le coût des voitures de 1^{re} classe qui ont servi de base à cette statistique dépasse de 70 et de 26 p. % le prix des voitures de 3^e classe, suivant qu'il s'agit de matériel normal ou de matériel léger.

Comme il n'est pas probable que l'on aborde de sitôt la refonte de nos taux de voyageurs, on pourrait tout au moins augmenter le rendement des voitures de 1^{re} classe, en en diminuant le nombre, pour la composition des trains ordinaires. L'exagération sous ce rapport est manifeste : ainsi, pendant l'année 1889, 10 p. % seulement des places offertes ont été occupées. Cette proportion atteint le double de ce chiffre dans les 2^e et les 3^e classes.

Dans le même ordre d'idées, il serait rationnel, semble-t-il, de faire payer un supplément de taxe aux voyageurs qui prennent place dans les nouvelles voitures de luxe des trains rapides internationaux.

Outre que le coût du transport par ces trains est plus élevé à raison même de l'emploi de ce matériel de luxe, on y jouit d'un confortable beaucoup plus complet : il serait équitable que cet avantage se paye.

En ce qui concerne les tarifs de marchandises, un certain nombre de déclassements, ayant — est-il besoin de le dire? — pour résultat des réductions de taxes, ont été opérés pendant les deux dernières années.

L'application des tarifs spéciaux a également été étendue, et certains changements ont été apportés aux conditions réglementaires, tant pour les services intérieurs et mixtes, que pour les transports internationaux.

Ces différentes modifications, effectuées depuis le 2 février 1889, c'est-à-dire postérieurement à celles indiquées au tableau annexé à notre rapport sur le budget de 1889, sont indiquées à l'annexe n° V publiée à la fin du présent rapport.

CHAPITRE III.

POSTES.

Notre administration postale, qui peut être citée comme modèle eu égard à la multiplicité et à la régularité des services qu'elle rend au public, s'efforce constamment de marcher dans la voie des améliorations.

Le mouvement et la recette continuent à progresser.

En 1889 la recette s'est élevée à fr. 16,135,174-13, soit une augmentation de 4.50 p. % par rapport à 1888.

La dépense a cru dans une moindre mesure; le coefficient d'exploitation (rapport de la dépense à la recette brute), qui était en 1888 de 59.22 p. %, est descendu à 57.76 p. % en 1889.

Parmi les majorations de crédits sollicitées pour 1892, figurent les sommes de 71,600 francs et de 92,000 francs aux articles 55 et 56, destinées à l'augmentation des cadres et à l'amélioration de position des commis et auxiliaires ainsi que des facteurs.

A ce propos, la section centrale appelle la bienveillante attention de M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, sur les pétitions émanant de facteurs ruraux, pétitions qui lui ont été renvoyées par la Chambre.

Ces modestes et utiles agents y renouvellent leur demande antérieure tendant à la création d'un cadre unique, au traitement minimum de 1,000 francs et maximum de 1,200 francs après dix années de service.

D'après les renseignements fournis à la section centrale de 1889, une augmentation de dépenses de 250,000 francs serait la conséquence immédiate de l'adoption de cette mesure.

La section centrale ne pense pas qu'il convienne d'aller jusque-là; elle estime toutefois qu'il y aurait lieu d'améliorer la position des facteurs dans une mesure raisonnable.

Le Budget des postes n'a donné lieu en section qu'à une seule observation, déjà indiquée au début de ce travail: elle a trait à la taxe à laquelle sont soumis les journaux dont les abonnements sont encaissés par l'administration.

Cette question n'est pas nouvelle: elle a été soulevée à la Chambre par l'honorable M. Casse, le 19 décembre dernier, dans la discussion du Budget des voies et moyens, et, à la demande de M. le Ministre des Chemins de fer, l'examen en a été renvoyé à la discussion de son Budget.

Auparavant elle avait déjà fait l'objet de débats parlementaires, au Sénat d'abord, en février 1889, à propos d'une pétition de l'Association de la Presse belge; à la Chambre des Représentants ensuite, lors de la discussion du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1889. Dans cette dernière discussion, l'honorable M. Woeste et le rédacteur du présent rapport émirent l'avis que cette taxe était trop élevée et demandèrent au chef du département de la réduire dans de justes proportions.

Le débat au Sénat fut très approfondi.

L'honorable M. Montefiore-Levi, rapporteur de la Commission sur la pétition dont nous venons de parler, appuyé par plusieurs honorables sénateurs, concluait à la suppression de la taxe proportionnelle sur le prix de l'abonnement et à son remplacement par une taxe de 15 centimes représentant les frais d'encaissement. S'autorisant de raisons qui ne nous ont pas convaincu, l'honorable M. Vandenpeereboom s'est opposé à toute modification.

Comme on le sait, les journaux quotidiens dont les abonnements sont renouvelés par la poste sont soumis à une taxe d'affranchissement de fr. 3-60, représentant le port de 360 numéros à raison de 1 centime, et à une taxe proportionnelle de 5 p. % sur le prix de l'abonnement avec minimum de 15 centimes et maximum de fr. 4-50.

Cette taxe étant payée anticipativement, l'administration bénéficie des intérêts pendant six mois sur les sommes avancées; elle bénéficie en outre de 6 centimes environ par abonnement, la plupart des journaux n'expédiant pendant l'année que 354 numéros.

Pour un journal dont le prix d'abonnement est, par exemple, de 20 francs,	
l'administration reçoit par conséquent pour le port	fr. 3 60
Taxe de 5 p. % sur 20 francs	1 »
Intérêt pendant 6 mois des sommes avancées	» 10
Total.	fr. 4 70

Si les 354 numéros de ce journal étaient expédiés sous bande, le prix de l'affranchissement s'élèverait à	fr. 3 54
et les frais de recouvrement, comme quittance ordinaire à	» 10
Ensemble.	fr. 3 64

Soit une différence en moins de fr. 4-06.

Pour justifier cette taxe supplémentaire, que nous trouvons trop élevée, M. le Ministre des Chemins de fer fait état des avantages dont jouissent les éditeurs, savoir : dispense de mettre les journaux sous bande et d'y apposer un timbre; faculté de remettre les journaux en paquets dix minutes seulement — au lieu d'une demi-heure comme c'est le cas pour les numéros isolés — avant le départ du courrier; et, enfin, substitution de l'administration des postes aux éditeurs pour tout ce qui est relatif aux réclamations des abonnés et aux mutations d'abonnements.

Ce sont là, nous le reconnaissons, des avantages sérieux pouvant occasionner à l'administration certaines dépenses supplémentaires notamment en ce qui concerne la distribution dans les grands centres de population.

Mais ces dépenses sont, à notre avis, largement compensées par l'économie que l'administration réalise en ne délivrant plus les timbres qui étaient autrefois apposés sur les bandes des journaux et qui devaient être oblitérés par les agents des bureaux d'expédition.

Ces agents sont, de plus, dispensés du triage des numéros suivant les bureaux destinataires. Les paquets remis par les éditeurs sont, en effet, classés par bureau de destination et par ligne de chemin de fer, de telle sorte que le travail du personnel d'expédition se trouve considérablement réduit.

Il n'est pas douteux que si l'on en revenait à l'ancien système, le personnel des bureaux les plus importants devrait être augmenté.

Le système actuel présente donc des avantages réciproques à l'administration et aux éditeurs, et il semblerait dès lors équitable que ceux-ci ne

dussent payer que le port normal d'affranchissement, soit fr. 3-60 par journal quotidien, plus la taxe ordinaire de recouvrement des quittances, à savoir : 10 centimes jusqu'à 20 francs, et 20 centimes jusqu'à concurrence de 50 francs.

La section centrale espère qu'après un nouvel examen de la question, l'honorable Ministre des Chemins de fer voudra bien adopter cette tarification.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

La section centrale recommande à la bienveillante attention de M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes les observations présentées par un membre de la 4^e section en ce qui concerne l'ouverture des bureaux télégraphiques. Elle espère qu'il pourra y être fait droit.

La question de la concentration dans les mains de l'État de tous les services téléphoniques du pays a été examinée par la section centrale. Celle-ci a posé à ce sujet la question suivante au Gouvernement :

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

Le moment n'est-il pas venu pour le Gouvernement de s'occuper de la reprise des lignes téléphoniques, au moins ne pourrait-il pas dès à présent fusionner les différents réseaux exploités par l'État?

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

En vertu de l'article 25 du cahier des charges annexé à la loi du 11 juin 1883, le Gouvernement est libre de racheter les concessions téléphoniques à partir de la dixième année d'exploitation. L'État doit toutefois prévenir les concessionnaires une année à l'avance.

A l'égard des réseaux les plus anciens, qui ont été concédés respectivement à la Compagnie liégeoise du Téléphone Bell (Liège), à la Compagnie belge du Téléphone Bell (Bruxelles, Anvers, Gand, Verviers, Charleroi et La Louvière) et à un particulier (Louvain), le droit de reprise ne s'ouvre qu'à la fin de l'exercice 1892.

Il importe de maintenir la distinction, établie en Belgique comme dans tous les autres pays, entre la correspondance téléphonique s'exerçant dans les limites du réseau ou groupe, et celle qui s'effectue entre deux réseaux ou groupes (téléphonie locale et téléphonique interurbaine).

Le service des communications à grande distance exige des installations spéciales

DEMANDES DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSES DU GOUVERNEMENT.

et un personnel supplémentaire, ce qui justifie le paiement d'une taxe indépendante du prix de l'abonnement aux réseaux ou groupes locaux. Le Gouvernement vient d'instituer, dans ce service, un régime d'abonnements à prix réduits (voir le document annexé).

Une fusion générale des réseaux ne pourrait s'opérer que moyennant une augmentation correspondante des redevances de l'abonnement local, au détriment de la majorité des adhérents, qui use peu de la téléphonie à longue portée. Il est nécessaire, en outre, de tenir compte de la dépression qu'une mesure de l'espèce produirait dans le mouvement et les recettes du télégraphe.

Ces considérations s'appliquent également au cas d'une fusion partielle. Le Gouvernement continuera à se préoccuper d'étendre l'aire d'exploitation des réseaux ou des groupes locaux, en évitant de compromettre les intérêts du Trésor.

Les diverses concessions accordées à l'industrie privée sont les suivantes :

1885 : Liège, Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroy, Verviers, Spa, Mons, Louvain et La Louvière.

1885 : Namur, Courtrai-Roulers.

1887 : Malines.

Le droit de rachat en ce qui concerne les sept premières concessions — de beaucoup les plus importantes — pourra donc s'exercer à la fin de 1892, et le Gouvernement devra, dans l'affirmative, notifier sa décision aux concessionnaires, au plus tard le 31 décembre de l'année courante.

La section centrale engage le Gouvernement à exercer ce droit de rachat; elle pense même qu'il ne faudrait pas attendre jusqu'à la fin de 1897 pour réunir dans ses mains tous les réseaux du pays et qu'il conviendrait de négocier avec les trois autres concessionnaires le rachat anticipé — soit pour le 1^{er} janvier 1895 — de leurs réseaux respectifs.

Il est peut-être utile de rappeler ici que le rapporteur soussigné a eu l'honneur — dans la discussion du budget de 1889 — de poser à la Chambre la question qui nous occupe en ce moment et de réclamer l'exploitation par l'État de toutes les lignes téléphoniques du pays.

Il croit avoir démontré alors, que cette concentration seule était de nature à vulgariser l'emploi du téléphone et à rendre au public tous les services qu'il est en droit d'attendre de cette merveilleuse invention.

C'est ce qu'ont compris tout d'abord l'Allemagne (Prusse-Bavière-Wurtemberg), le Grand-Duché de Luxembourg et la Suisse, qui se sont réservés le monopole des communications téléphoniques.

C'est ce qu'a compris plus tard la France, qui, comme nous, a commis la faute de donner des concessions à l'industrie privée — et qui a racheté celles-ci (loi du 16 juillet 1889) en recourant même à la voie de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

En Italie, une loi autorisant l'État à racheter les réseaux établis est actuellement soumise à la législature.

L'initiative privée, en cette matière, ne saurait donner pleine satisfaction à l'intérêt public, par la raison que, ayant uniquement en vue une opération lucrative, elle se bornera à exploiter les grands centres de population en délaissant les autres parties du pays. C'est bien ce qui a eu lieu en Belgique.

Il est du devoir de l'État, au contraire, organisant un service public, dont tous doivent profiter, de faire certains sacrifices dans un but d'intérêt général, et il les fera d'autant plus aisément que, bénéficiant d'un autre côté des exploitations fructueuses, il établira une certaine compensation entre les bonnes et les mauvaises lignes, de telle sorte que les résultats de l'ensemble soient encore satisfaisants.

L'État seul est donc en situation — de même que pour le service des Télégraphes — de créer un réseau téléphonique complet, rendant au public, moyennant des taxes modérées, tous les services qu'il peut en attendre.

Mieux qu'aucune société concessionnaire, l'État pourra d'ailleurs organiser un service économique, à raison de cette double circonstance qu'il emprunte les capitaux à un taux peu élevé et que, dans beaucoup de cas, il pourra confier le service nouveau aux agents des Postes et Télégraphes.

Avantage pour le public de posséder un réseau complet avec des taxes relativement peu élevées, et meilleure organisation, du service, telles sont les conséquences de l'adoption de la mesure que nous réclamons.

Rappelons à ce propos l'organisation téléphonique du Grand-Duché de Luxembourg, que l'on peut donner comme modèle et dont nous avons eu l'honneur d'entretenir la Chambre dans la séance du 13 mars 1889.

« D'après le dernier arrêté du 9 mars 1887, l'abonnement annuel est de 80 francs pour toutes les localités où il existe un bureau téléphonique de raccordement, de même que pour toute localité où un tel bureau n'existe pas, mais qui est situé à moins de 1,500 mètres d'une ligne principale à laquelle cette localité peut être raccordée. Pour chaque kilomètre de ligne spéciale en plus, jusqu'au point de jonction à une ligne principale, l'abonnement annuel est majoré de 50 francs.

» Un abonné d'une localité possédant un bureau de raccordement ou situé à moins de 1,500 mètres d'une ligne principale peut donc correspondre

avec tous les abonnés du grand-duché moyennant une taxe annuelle de 80 francs.

» A l'heure actuelle, il existe dans ce pays 34 bureaux de raccordement desservant 752 abonnés.

» Dans ces conditions, avec une taxe d'aussi minime importance, l'administration fait, paraît-il, ses frais.

» Or, le grand-duché de Luxembourg, pour une population de 210.000 habitants, a une superficie de 2,389 kilomètres carrés, ce qui fait 80 habitants par kilomètre carré.

» En Belgique, la population est de 6 millions d'habitants pour 29,457 kilomètres carrés, soit 203 habitants par kilomètre carré, et l'activité commerciale et industrielle de nos voisins n'est certainement pas comparable à celle de notre pays. Quel essor n'auraient donc pas pris chez nous les communications téléphoniques si celles-ci avaient été organisées par l'État avec un tarif réduit, 80 francs au plus pour la même agglomération et une taxe double, par exemple, pour les relations interurbaines.

» Dans le grand-duché de Luxembourg, il y a 3 1/2 abonnés par 1.000 habitants; en Belgique, 1 abonné tout au plus, tandis que nous devrions en avoir le double de nos voisins. »

Nous n'insisterons pas davantage.

Sans se prononcer en termes explicites sur la question de rachat, le Gouvernement, dans la discussion que nous venons de rappeler, s'est engagé à ne plus accorder de concessions nouvelles et à établir les lignes dont l'utilité lui serait démontrée, comme il l'avait fait en 1886, à Ostende-Middelkerke-Nieuport (Bains).

Fidèle à cette promesse, il a repris, en 1889, le réseau de Termonde-Alost-Lokeren-Saint-Nicolas, et établi, en 1890, les réseaux de Bruges-Blankenberghe-Heyst, Tournai et Huy (ce dernier non encore achevé).

La section centrale espère que l'administration continuera à développer ce service et que les études qui se poursuivent, en ce moment, relativement à un réseau comprenant Tirlemont-Landen, Hasselt, Saint-Trond et Waremme, auxquels il conviendrait d'adjoindre Hannut, aboutiront promptement à une solution.

Le Gouvernement a, en outre, pris à ses charges, à la grande satisfaction de tous, et en vertu de conventions avec les sociétés concessionnaires, l'établissement et l'exploitation d'un certain nombre de bureaux téléphoniques publics, annexés, en majeure partie, aux bureaux télégraphiques.

Quant aux services interurbains et internationaux — dont l'administration s'est toujours réservé l'exploitation — ils continuent à se développer d'une manière très satisfaisante.

MARINE.

Les augmentations de crédits, sollicitées par les amendements au budget

primitif, sont suffisamment justifiées par l'exposé des motifs, pour que nous n'ayons pas à nous y arrêter.

Le mouvement des voyageurs transportés par nos malles — inférieur en 1889 de 2,478 par rapport à 1888, bien que la recette globale fût supérieure de fr. 12,651-70 — a repris, en 1890, sa marche ascensionnelle.

La dépression constatée en 1889 était due d'ailleurs à cette double circonstance, qu'en 1888 le Grand Concours de Bruxelles avait attiré un certain nombre d'étrangers dans notre pays, tandis que l'année suivante l'exposition internationale de Paris avait produit un effet absolument contraire.

Le tableau suivant résume les chiffres comparatifs du mouvement et de la recette, pendant les années 1889 et 1890 :

Service des paquebots entre Ostende et Douvres.

Résumé comparatif du mouvement et de la recette de 1890-1889.

NATURE DES RECETTES.	MOUVEMENT.			RECETTES.	
	Année 1890 (Approximati- vement pour les deux der- niers mois.)	Année 1889	Différences pour 1890.	Année 1890 (Approximati- vement pour les deux der- niers mois.)	Année 1889.
Voyageurs. Nombre.	75,849	53,556	+ 22,293	491,889 05	355,782 75
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe . .	24,199	17,455	+ 6,744	56,867 65	41,019 25
Cabines particulières Nombre.	2,809	2,068	+ 741	21,001 "	14,994 "
Bagages. Kilogr.	13,550	10,890	+ 2,660	944 50	784 40
Petits colis —	3,330,806	3,066,045	+ 264,761	190,202 33	179,078 88
Finances Groups	2,664	3,294	— 630	1,332 "	1,647 "
Journaux. Kilog.	82,830	78,050	+ 4,830	2,496 40	2,341 50
Chiens. Nombre.	277	187	+ 90	1,288 05	869 55
Chevaux —	14	10	+ 4	562 10	401 50
Voitures,	"	"	"	"	"
Produits extraordinaires	"	"	"	162 20	357 "
Subside du gouvernement anglais	"	"	"	113,307 27	113,481 21
Totaux.				880,052 55	710,757 04

Différence présumée en plus pour 1890. 169,295 51

En 1890, le nombre des voyageurs a donc augmenté de 22,293 et la recette totale dépasse de fr. 169,295-51, celle de l'année précédente.

Le mouvement des colis-postaux et des colis-journaux entre l'Angleterre et l'Allemagne s'est aussi développé.

Comme on le sait, l'administration belge a, depuis un certain temps déjà,

reconquis une partie du service de la poste anglo-allemande. Et dans le but de faciliter ce service international, des voitures-postes allemandes, desservies par des employés allemands, circulent maintenant entre la frontière et Ostende.

Ces résultats satisfaisants prouvent la faveur, de plus en plus grande, dont notre ligne de paquebots jouit auprès du public et des administrations postales étrangères, depuis qu'un service rapide leur est assuré.

Nous sommes heureux, à ce propos, d'adresser nos félicitations à l'honorable M. Vandenpeereboom qui, personnellement, a fait tous ses efforts pour nous doter du service actuel. Ce service est bien supérieur à celui de Flessingue dont les bateaux ne filent que 15 à 16 nœuds à l'heure et dont les arrêts sont fréquents à cause des brouillards. Il est très supérieur aussi au service par Douvres-Calais qui a fait de tristes expériences avec ses malles rapides anglaises tant vantées au début et mises de côté aujourd'hui.

Actuellement entre Ostende et Douvres, il y a, dans les deux sens, trois départs quotidiens, dont deux sont effectués par des bateaux à grande vitesse et un seulement par nos anciennes malles.

Pour le service accéléré, l'administration dispose de deux steamers achetés en Angleterre et de trois steamers fournis par la Société Cockerill de Seraing.

Comme vitesse et comme consommation de combustibles, ces derniers, ont complètement répondu aux prévisions que nous avons eu l'honneur d'exprimer dans notre rapport sur le budget de 1889.

Les chiffres indiqués au tableau ci-après, donnent, pour 1890, les résultats à ce double point de vue :

Année 1890.

		Durée moyenne par traversée.	QUANTITÉ de charbon consommé par traversée.
Princesse Henriette.	Anglais.	5 22	25 ^T 85
Princesse Joséphine	—	5 19	25 91
Flandre	Belge.	5 59	16 07
Prince Albert	—	5 59	15 72
Ville de Douvres.	—	5 51	15 95

Pendant l'année écoulée, la différence moyenne, entre la durée du trajet des malles belges et des malles anglaises, n'est donc que de 15 minutes au profit de ces dernières.

Par contre, les nôtres — qui développent une force moindre de

2,200 chevaux — ont consommés 16 tonnes de charbon en moins par double traversée. Nous avons indiqué 12 tonnes seulement dans notre rapport précédent et étions restés, par conséquent, bien en dessous de la réalité.

En évaluant le combustible employé à 22 francs la tonne seulement, cela représente, pour un double voyage, par année, la somme de 150,000 francs; à cette somme il convient d'ajouter 25,000 francs au moins, pour différence dans le coût de l'équipage, soit une différence total de 155,000 francs.

Ce n'est pas tout encore : les malles anglaises coûtent 260,000 francs de plus que les nôtres, et pour que notre comparaison soit exacte, il faudrait tenir compte de l'intérêt et de l'amortissement supplémentaires sur cette somme.

Tels sont les résultats acquis aujourd'hui. Ils ne doivent pas nous arrêter dans la voie du progrès, ils doivent tout au contraire nous engager à faire plus et mieux encore à l'avenir.

Pour compléter le service et remplacer les deux anciennes malles qui effectuent le trajet pendant la nuit, et que les voyageurs ne prennent qu'à contre cœur, le moment est venu de faire l'acquisition de deux steamers plus rapides encore, filant 22 nœuds et effectuant la traversée en 2 ³/₄ heures au maximum.

Tel serait le programme à imposer aux constructeurs, et afin de donner satisfaction à tous les intérêts — à l'intérêt du service et à l'intérêt de l'industrie nationale — il conviendrait, à notre avis, de commander l'un de ces steamers en Angleterre et l'autre en Belgique.

Nous sommes convaincus que nos habiles constructeurs, qui ont vaincu avec un succès complet les difficultés rencontrées antérieurement, sauront de nouveau se mettre à la hauteur de la tâche qui leur serait dévolue.

Mais pour que l'œuvre soit parfaite, il faut aussi, comme nous l'avons dit dans la première partie de ce travail, que le Gouvernement complète — par l'achat de locomotives-express, du dernier type, qui ont fait leur preuves aujourd'hui — son armement pour les trajets rapides vers Cologne et l'Allemagne du Nord d'une part, et vers l'Allemagne du Sud, la Suisse et l'Italie d'autre part.

La période des études et des expérimentations est passée, le moment d'agir est venu.

Par l'accélération de la vitesse des trains et par la modification des horaires, nous devons nous efforcer de diminuer, dans une notable mesure, le trajet par la Belgique et développer ainsi le mouvement de transit des voyageurs par notre pays.

La section centrale est convaincue que l'honorable Ministre des Chemins de fer, nous dotera bientôt de ce progrès nouveau; la Chambre, nous n'en doutons pas, sera heureuse de mettre à sa disposition, tous les crédits nécessaires à cette fin.

SITUATION FINANCIÈRE.

Si nous examinons, dans son ensemble, la situation de notre grande entreprise de transports, nous constatons que le *capital utile*, engagé à titre de premier établissement et devant servir de base aux charges financières, s'élevait au 31 décembre 1889, à fr. 1,501,452,773-39, dont fr. 54,694,548-14 avaient été amortis.

Rappelons que l'intérêt appliqué aux comptes réglant les relations entre le chemin de fer et le Trésor public, a été calculé à raison de 4 p. % l'an, jusqu'au 31 décembre 1886 et qu'à cette même date, le total des sommes restant à amortir à échéances annuelles variant de vingt-huit à quatre-vingt-neuf ans, s'élevait à fr. 1,215,348,182-25.

Pour plus de simplicité, ces diverses échéances ont été ramenées à une échéance moyenne de soixante-quatorze ans et huit mois et le taux d'intérêt a été abaissé à 3 1/2 p. % — taux de la dette 4 p. % convertie — soit une annuité totale de 3.79 p. % avec l'amortissement, dans le délai que nous venons d'indiquer.

Quant aux capitaux portés au compte de premier établissement depuis le 1^{er} janvier 1887, ils seront, comme antérieurement, amortis en quatre-vingt-dix ans au taux de 3 1/2 p. %, soit au moyen d'une annuité totale de 3.66 p. %.

Pour la période complète d'exploitation de 1835 à 1889 inclusivement, les comptes ainsi arrêtés accusent un solde actif total de fr. 135,183,608-77, lequel représente le bénéfice net, au-delà de toutes les charges, intérêts et amortissements des capitaux engagés compris, dans les conditions que nous venons de rappeler.

A cette somme — constituant le *fonds de réserve* de l'entreprise — il convient d'ajouter la valeur des objets de consommation et des matières premières payées par les ressources budgétaires : elle s'élevait au 31 décembre 1889, à fr. 20,116,503-70.

Telle est, résumée en quelques chiffres, la situation satisfaisante de notre railway national.

Le Rapporteur,

ALFRED ANCION.

Le Président,

P. TACK.



Tableau indiquant, en centimes, les prix kilométriques généralement appliqués en Allemagne, en Angleterre et en France, pour le transport des voyageurs.

DÉSIGNATION DES PAYS.	VOYAGES SIMPLES.							VOYAGES ALLER ET RETOUR.					
	TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.				TRAINS EXPRESS.			TRAINS ORDINAIRES.		
	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	4 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.	3 ^e cl.
Allemagne.													
État Prussien	11.25	8.3375	5.8375	10. »	7.5	5. »	2.5	15. »	11.25	7.5	15. »	11.25	7.5
— de Bade	11.375	8. »	5.625	10. »	6.625	4.25	—	17. »	12.75	9.375	14.25	10. »	6.625
— de Bavière	11.375	8. »	—	10. »	6.625	4.25	—	—	12.75	—	—	10. »	6.625
— de Saxe	11.25	8.3375	5.8375	10. »	7.5	5. »	2.5	—	11.25	7.9125	—	10. »	6.625
— de Wurtemberg	11.375	8. »	5.625	10. »	6.625	4.25	—	17. »	12.75	9.375	14.25	10. »	6.625
Alsace-Lorraine	11.375	8. »	5.625	10. »	6.625	4.25	—	16.625	11.375	8. »	14.25	10. »	6.625
Mecklembourg	11.25	7.9125	5.8375	11.25	7.9125	5.8375	—	16.875	11.875	8.75	16.875	11.875	8.75
Mein-Neckar	10.5	7. »	5. »	8.75	5.75	3.75	—	14. »	9.25	5.75	14. »	9.25	5.75
Ligne militaire	—	—	—	—	7.5	5. »	—	—	—	—	—	11.25	7.5
Hesse Supérieure	—	—	—	10. »	7.5	5. »	—	—	—	—	—	11.125	7.5
Louis de Hesse	11.375	8. »	5.625	10. »	6.625	4.25	2.5	17.0625	12. »	8.4375	15. »	9.9375	6.375
Lübeck-Büchen	11.25	8.3375	5.8375	10. »	7.5	5. »	2.875	15. »	11.25	7.5	15. »	11.25	7.5
Palatinat	11.375	8. »	—	10. »	6.625	4.25	—	15. »	10. »	6.375	15. »	10. »	6.375
Weimar-Géra	11.25	8.125	5.625	11.25	8.125	5.625	3.25	—	12.1875	8.4375	—	12.1875	8.4375
Werra	11.25	8.3375	5.8375	11.25	8.3375	5.8375	—	—	14.25	7.5	15. »	11.25	7.5
Grand-Duché { Trafic local	—	—	—	7.5	5.625	3.75	3.125	—	—	—	13.75	10.625	6.875
d'Oldenbourg. { — de transit.	—	—	—	10. »	7.5	5. »	—	—	—	—	15. »	10. »	6.65
Angleterre.													
London Chatham and Dover Rail- way	19.518	13.012	6.506	19.518	13.012	6.506	—	29.278	19.518	13.012	29.278	19.518	13.012
London Calédonien	13.012	9.759	6.506	13.012	9.759	6.506	—	21.687	16.265	10.842	21.687	16.265	10.842
London and South Western	13.012	9.759	6.506	19.518	13.012	6.506	—	29.278	19.518	13.012	29.278	19.518	13.012
London and North Western Railway. { Chester à Holyhead	19.518	14.638	9.759	19.518	14.638	9.759	—	32.531	(1)	19.518	32.531	(1)	19.518
— { Lancaster à Carlisle	19.518	13.012	9.759	19.518	13.012	9.759	—	32.531	(1)	19.518	32.531	(1)	19.518
— { Divers autres lignes	19.518	13.012	6.506	19.518	13.012	6.506	—	32.518	(1)	13.012	32.531	(1)	13.012
— { Réseau ancien	13.012	8.433	6.506	13.012	8.433	6.506	—	21.687	(1)	13.012	21.687	(1)	13.012
France.													
État	12.32	9.24	6.776	12.32	9.24	6.776	(2)	18.48	13.86	10.164	18.48	13.86	10.164
Compagnie de l'Est	—	—	—	—	—	—	(3)	14.79	11.09	8.132	14.79	11.09	8.232
— du Midi	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— du Nord	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— d'Orléans	12.32	9.24	6.776	12.32	9.24	6.776	—	18.48	13.86	10.164	18.48	13.86	10.164
— de l'Ouest	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
— Paris-Lyon-Méditerranée	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Les prix des billets aller et retour en 2^e classe sont ceux du double du billet simple moins une fraction déterminée.

(2) Prix appliqués dans les relations avec Paris seulement.

(3) Prix appliqués dans les relations autres que Paris.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT HONGROIS

Relevé comparatif du trafic des voyageurs et des bagages pendant la période du
(résultats)

MOIS DE	PÉRIODE DU 1 ^{er} AOÛT 1889 AU 31 JUILLET 1890.						
	Nombre de billets délivrés pour le trafic			PIECES de bagages expédiés.	Recettes en florins (impôt compris) pour		
	rapproché (1).	éloigné (2).	TOTAL.		voyageurs.	bagages.	TOTAL.
Août	592,465	613,483	1,205,948	76,868	1,258,973	73,074	1,332,047
Septembre	637,909	599,966	1,237,875	68,062	1,060,963	65,923	1,126,886
Octobre	629,833	521,080	1,150,913	57,539	939,165	51,303	990,468
Novembre	607,653	441,709	1,049,362	45,417	786,164	43,318	829,482
Décembre	551,608	386,213	937,821	37,711	694,591	37,940	732,531
Janvier	514,154	348,505	862,659	33,319	637,397	32,146	669,543
Février	503,346	335,032	838,378	31,126	623,350	30,402	653,752
Mars	596,825	423,354	1,020,179	34,834	781,953	35,906	817,859
Avril	681,330	538,459	1,219,789	44,262	946,637	42,992	989,629
Mai	728,425	506,331	1,234,756	50,856	978,423	49,917	1,028,340
Juin	739,690	514,886	1,254,576	58,642	1,002,675	57,833	1,060,508
Juillet	812,920	598,436	1,411,356	66,125	1,152,195	65,924	1,218,119
TOTAL . . .	7,629,158	5,827,151	13,456,309	604,761	10,862,486	589,678	11,452,164

(1) Le trafic rapproché comprend 2 zones : la 1^{re} s'étend depuis la station de départ jusqu'à la station suivante, la 2^{de} depuis la

(2) Le trafic éloigné comprend 14 zones : la 1^{re} va de 1 à 25 kilomètres, les suivantes jusqu'à la 11^e zone inclusivement de 15 en sans distinction.

ANNEKE N° 2.

1^{er} août 1889 au 31 juillet 1890 et la période correspondante de l'année précédente définitifs).

PÉRIODE DU 1 ^{er} AOÛT 1888 AU 31 JUILLET 1889.					AUGMENTATION DANS LA PÉRIODE DU 1 ^{er} AOÛT 1889 AU 31 JUILLET 1890				
NOMBRE des billets délivrés.	PIÈCES de bagages expédiés.	Recettes en florins (impôt compris) pour			du NOMBRE des billets délivrés.	PIÈCES de bagages expédiés.	des recettes en florins (impôt compris) pour		
		voyageurs	bagages.	TOTAL.			voyageurs	bagages.	TOTAL.
532,227	47,987	965,827	36,822	1,002,649	673,121	28,831	293,146	36,252	329,398
521,761	50,912	928,181	39,168	967,349	716,114	17,150	132,782	26,755	159,537
504,577	45,591	815,726	36,312	852,038	646,336	11,948	123,439	17,991	141,430
417,767	35,577	643,820	27,675	671,495	631,595	9,840	142,344	15,643	157,987
404,899	32,591	622,306	25,450	647,756	535,922	5,120	72,285	12,490	84,775
372,488	30,276	562,074	26,280	588,354	490,171	3,043	75,323	5,866	81,189
334,294	25,560	512,223	21,586	533,839	504,084	5,557	111,097	8,816	119,913
445,972	27,639	643,913	24,172	668,085	604,207	7,195	138,040	11,734	149,774
496,721	34,744	768,314	28,120	796,434	723,068	9,548	178,323	14,872	193,195
535,436	41,817	817,407	33,817	851,224	699,320	9,039	161,016	16,100	177,116
558,945	47,534	859,062	38,583	897,645	695,631	11,108	143,613	19,250	162,863
589,758	48,615	908,181	38,955	947,136	851,598	17,510	244,014	26,969	270,983
5,684,845	468,822	9,047,064	376,940	9,424,004	7,771,467	135,939	1,815,422	212,738	2,028,160

station de départ jusqu'à la 2^e station.

15 kilomètres, les 12^e et 15^e zones, de 25 en 25 kilomètres, enfin, la 14^e zone se rapporte aux distances supérieures à 225 kilomètres

Tableau indiquant les prix perçus sur les chemins de

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	TARIF BELGE (trains ordinaires) (1).					
	VOYAGES SIMPLES.			VOYAGES ALLER ET RETOUR.		
	1 ^{re} classe	2 ^e classe.	3 ^e classe.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
1 ^{re} station	—	—	—	—	—	—
2 ^e —	—	—	—	—	—	—
4 à 5 kilomètres	» 40	» 30	» 20	» 65	» 50	» 35
6 kilomètres	» 50	» 35	» 25	» 75	» 55	» 40
7 —	» 55	» 40	» 30	» 85	» 65	» 45
8 —	» 65	» 50	» 35	1 »	» 75	» 50
9 —	» 70	» 55	» 35	1 40	» 85	» 55
10 —	» 80	» 60	» 40	1 25	» 95	» 65
11 —	» 85	» 65	» 45	1 35	1 »	» 70
12 —	» 95	» 70	» 50	1 50	1 40	» 75
13 —	1 »	» 75	» 50	1 60	1 20	» 80
14 —	1 40	» 80	» 55	1 70	1 30	» 85
15 —	1 15	» 90	» 60	1 85	1 40	» 95
16 —	1 25	» 95	» 65	1 95	1 50	1 »
17 —	1 30	1 »	» 65	2 40	1 55	1 05
18 —	1 40	1 05	» 70	2 20	1 65	1 40
19 —	1 45	1 10	» 75	2 30	1 75	1 15
20 —	1 55	1 15	» 80	2 45	1 85	1 25
21 —	1 60	1 20	» 80	2 55	1 95	1 30
22 —	1 70	1 25	» 85	2 70	2 »	1 35
23 —	1 75	1 35	» 90	2 80	2 10	1 40
24 —	1 85	1 40	» 95	2 95	2 20	1 50
25 —	1 90	1 45	» 95	3 05	2 30	1 55
26 —	2 »	1 50	1 »	3 15	2 40	1 60
30 —	2 30	1 75	1 45	3 65	2 75	1 85
35 —	2 65	2 »	1 35	4 25	3 20	2 15
40 —	3 05	2 30	1 55	4 85	3 65	2 45
45 —	3 45	2 60	1 75	5 45	4 40	2 75
50 —	3 80	2 85	1 70	6 05	4 55	3 05
55 —	4 20	3 15	2 40	6 70	5 »	3 35
60 —	4 55	3 45	2 30	7 30	5 45	3 65
65 —	4 95	3 70	2 50	7 90	5 90	3 95
70 —	5 30	4 »	2 65	8 50	6 40	4 25
75 —	5 70	4 30	2 85	9 10	6 85	4 55
80 —	6 05	4 55	3 05	9 70	7 30	4 85
85 —	6 45	4 85	3 25	10 30	7 75	5 15
90 —	6 85	5 15	3 45	10 90	8 20	5 45
95 —	7 20	5 40	3 60	11 50	8 65	5 75
100 —	7 60	5 70	3 80	12 10	9 10	6 05
110 —	8 35	6 25	4 20	13 35	10 »	6 70
120 —	9 10	6 85	4 55	14 55	10 90	7 30
130 —	9 85	7 40	4 95	15 75	11 80	7 90
140 —	10 60	7 95	5 30	16 95	12 75	8 50
150 —	11 35	8 55	5 70	18 15	13 65	9 10
160 —	12 10	9 10	6 05	19 40	14 55	9 70
170 —	12 90	9 65	6 45	20 60	15 45	10 30
180 —	13 65	10 25	6 85	21 80	16 35	10 90
190 —	14 40	10 80	7 20	23 »	17 25	11 30
200 —	15 15	11 35	7 60	24 20	18 15	12 40
225 —	17 05	12 80	8 55	27 25	20 45	13 65
226 —	17 40	12 85	8 55	27 35	20 55	13 70
250 —	18 90	14 20	9 45	30 25	22 70	15 45
300 —	22 70	17 40	11 35	36 30	27 25	18 15

(1) Comme en Belgique les prix des coupons subissent une augmentation de 25 p. % sur les lignes de l'Etat hongrois pour les

parcours en train express.

Tableau donnant la comparaison des prix de tarif par zone introduit en Autriche
et avec ceux appliqués sur

DISTANCES EN KILOMÈTRES.	1 ^{re} CLASSE EXPRESS.						2 ^e CLASSE EXPRESS.						3 ^e CLASSE EXPRESS.					
	AUTRICHE		Hongrie.	BELGIQUE. — Voyage		AUTRICHE	Hongrie.	BELGIQUE. — Voyage		AUTRICHE	Hongrie.	BELGIQUE. — Voyage						
	ancien tarif	nouveau tarif.		simple.	aller et retour			ancien tarif.	nouveau tarif			simple.	aller et retour.	ancien tarif.	nouveau tarif.	simple.	aller et retour.	
5	» 75	1 125	1 30	» 50	» 40	» 50	» 75	1 03	» 40	» 30	» 375	» 375	» 65	» 25	» 20			
15	2 25	2 25	1 30	1 45	1 15	1 50	1 50	1 03	1 10	» 875	1 »	» 75	» 65	» 75	» 575			
20	3 »	2 25	1 30	1 90	1 525	2 »	1 50	1 03	1 45	1 15	1 25	» 75	» 65	» 95	» 775			
25	3 75	3 375	1 30	2 40	1 90	2 50	2 25	1 03	1 80	1 425	1 625	1 125	» 65	1 20	» 95			
30	4 50	3 375	2 61	2 85	2 375	3 »	2 25	2 08	2 15	1 725	1 875	1 125	1 30	1 45	1 15			
35	5 25	4 50	2 61	3 35	2 65	3 50	3 »	2 08	2 50	2 »	2 25	1 50	1 30	1 70	1 325			
45	6 75	5 625	3 91	4 30	3 425	4 50	3 75	3 12	3 20	2 575	3 »	1 875	1 95	2 15	1 725			
58	8 50	7 325	5 22	5 50	4 40	6 »	4 875	4 05	4 15	3 30	3 75	2 45	2 61	2 75	2 20			
65	9 »	7 325	5 22	6 15	4 925	6 75	4 875	4 05	4 65	3 70	4 25	2 45	2 61	3 10	2 475			
73	10 75	9 »	6 52	6 90	5 525	7 50	6 »	5 22	5 20	4 15	4 75	3 »	3 26	3 45	2 775			
82	12 05	11 25	6 52	7 75	6 20	8 50	7 50	5 22	5 85	4 65	5 25	3 75	3 26	3 90	3 10			
90	13 25	11 25	7 83	8 55	6 825	9 25	7 50	6 26	6 40	5 125	5 75	3 75	3 91	4 30	3 425			
100	14 75	11 25	7 83	9 45	7 575	10 25	7 50	6 26	7 10	5 675	6 50	3 75	3 91	4 75	3 80			
125	18 25	14 075	10 45	11 85	9 45	12 75	9 375	8 35	8 90	7 10	8 »	4 70	5 22	5 95	4 725			
150	22 »	16 875	13 06	14 20	11 35	15 25	11 25	10 45	10 65	8 525	9 50	5 625	6 52	7 40	5 675			
175	25 75	19 70	14 36	16 55	13 25	17 75	13 125	11 48	12 45	9 925	11 25	6 575	7 17	8 30	6 625			
200	29 50	22 50	15 67	18 90	15 125	20 50	15 »	12 53	14 20	11 35	12 75	7 50	7 83	9 45	7 575			
225	33 50	28 125	18 28	21 30	17 025	23 »	18 75	13 63	15 95	12 775	14 50	9 375	9 13	10 65	8 525			
250	37 25	28 125	20 90	23 65	18 90	25 50	18 75	15 15	17 75	14 175	16 »	9 375	10 45	11 85	9 45			
275	40 25	33 75	20 90	26 »	20 80	28 »	22 50	15 15	19 50	15 60	17 50	11 25	10 45	13 »	10 40			
300	44 »	33 75	20 90	28 40	22 70	30 50	22 50	15 15	21 30	17 025	19 25	11 25	10 45	14 20	11 35			
325	47 25	39 275	20 90	30 80	24 60	33 25	26 25	15 15	23 10	18 45	20 75	13 125	10 45	15 40	12 30			
375	54 50	45 »	20 90	—	—	38 25	30 »	15 15	—	—	22 50	15 »	10 45	—	—			
425	61 75	50 625	20 90	—	—	43 25	33 75	15 15	—	—	27 25	16 875	10 45	—	—			
475	69 »	56 25	20 90	—	—	48 25	37 50	15 15	—	—	30 25	18 75	10 45	—	—			
525	76 »	61 875	20 90	—	—	53 25	41 25	15 15	—	—	33 »	20 625	10 45	—	—			
575	83 25	67 50	20 90	—	—	58 25	45 »	15 15	—	—	36 50	22 50	10 45	—	—			
625	90 50	73 125	20 90	—	—	63 25	48 75	15 15	—	—	39 75	24 375	10 45	—	—			
675	97 75	78 75	20 90	—	—	68 25	52 50	15 15	—	—	42 75	26 25	10 45	—	—			
725	104 75	84 375	20 90	—	—	73 25	56 25	15 15	—	—	46 »	28 125	10 45	—	—			
775	112 »	90 »	20 90	—	—	78 25	60 »	15 15	—	—	49 »	30 »	10 45	—	—			
800	115 75	90 »	20 90	—	—	80 75	60 »	15 15	—	—	50 75	30 »	10 45	—	—			
825	119 25	95 625	20 90	—	—	83 25	63 75	15 15	—	—	52 25	31 875	10 45	—	—			

ANNEXE N° 4.

le 16 juin 1890 pour le transport des voyageurs avec ceux du tarif par zone hongrois
le réseau de l'État belge.

1 ^{re} CLASSE ORDINAIRE.					2 ^e CLASSE ORDINAIRE.					3 ^e CLASSE ORDINAIRE.				
AUTRICHE		Hongrie	BELGIQUE. — Voyage		AUTRICHE		Hongrie.	BELGIQUE. — Voyage		AUTRICHE		Hongrie	BELGIQUE. — Voyage	
ancien tarif.	nouveau tarif.		simple	aller et retour	ancien tarif.	nouveau tarif.		simple	aller et retour.	ancien tarif	nouveau tarif.		simple.	aller et retour.
» 625	» 75	1 01	» 40	» 325	» 375	» 50	» 83	» 30	» 25	» 25	» 25	» 52	» 20	» 175
1 875	1 50	1 04	1 15	» 975	1 125	1 »	» 83	» 90	» 70	» 75	» 50	» 52	» 60	» 475
2 50	1 50	1 04	1 55	1 225	1 50	1 »	» 83	1 15	» 925	»	» 50	» 52	» 80	» 625
3 »	2 25	1 04	1 90	1 325	1 875	1 50	» 83	1 45	1 15	1 25	» 75	» 52	» 95	» 775
3 75	2 25	2 03	2 30	1 825	2 25	1 50	1 67	1 75	1 375	1 50	» 75	1 04	1 15	» 925
4 25	3 »	2 09	2 65	2 125	2 75	2 »	1 67	2 »	1 60	1 75	1 »	1 04	1 35	1 075
5 50	3 75	3 13	3 45	2 725	3 50	2 50	2 50	2 60	2 05	2 25	1 25	1 56	1 75	1 375
7 »	4 875	4 18	4 40	3 525	4 50	3 25	3 24	3 30	2 65	3 »	1 625	2 09	2 20	1 775
8 75	4 875	4 18	4 95	3 95	5 »	3 25	3 24	3 70	2 95	3 25	1 625	2 09	2 50	1 975
9 70	6 »	5 22	5 55	4 425	5 50	4 »	4 18	4 15	3 325	3 75	2 »	2 61	2 80	2 225
10 75	7 50	5 22	6 20	4 975	6 25	5 »	4 18	4 65	3 725	4 25	2 50	2 61	3 10	2 50
11 »	7 50	6 27	6 85	5 45	7 »	5 »	5 01	5 15	4 10	4 50	2 50	3 13	3 45	2 725
12 25	9 375	6 27	7 60	6 05	7 75	6 25	5 01	5 70	4 55	5 »	3 125	3 13	3 80	3 025
15 25	9 375	8 36	9 45	7 575	9 50	6 25	6 68	7 10	5 675	6 50	3 125	4 18	4 75	3 80
18 25	11 25	10 45	11 35	9 075	11 50	7 50	8 36	8 55	6 825	7 75	3 75	5 22	5 70	4 55
21 25	13 125	11 49	13 25	10 60	13 50	8 75	9 19	9 95	7 95	9 »	4 37	5 74	6 65	5 30
24 25	15 »	12 54	15 15	12 10	14 25	10 »	10 03	11 35	9 075	10 25	5 »	6 27	7 60	6 03
27 25	18 75	14 63	17 05	13 625	16 25	12 50	11 07	12 80	10 225	11 50	6 75	7 31	8 55	6 825
33 25	18 75	16 72	18 90	15 125	18 25	12 50	12 12	14 20	11 35	12 75	6 75	8 36	9 45	7 575
33 25	22 50	16 72	20 80	16 65	20 »	15 »	12 12	15 60	12 475	14 »	7 50	8 36	10 40	8 325
36 25	22 50	16 72	22 70	18 15	22 »	15 »	12 12	17 10	13 625	15 25	7 50	8 36	11 35	9 075
39 25	26 25	16 72	24 60	19 675	25 »	17 50	12 12	18 55	14 775	16 50	8 75	8 36	12 30	9 85
45 25	30 »	16 72	—	—	28 75	20 »	12 12	—	—	19 25	10 »	8 36	—	—
51 »	33 75	16 72	—	—	32 50	22 50	12 12	—	—	21 75	11 25	8 36	—	—
57 »	37 50	16 72	—	—	36 25	25 »	12 12	—	—	24 25	12 50	8 36	—	—
63 »	41 25	16 72	—	—	40 »	27 50	12 12	—	—	26 75	13 75	8 36	—	—
69 »	35 »	16 72	—	—	43 75	30 »	12 12	—	—	29 25	15 »	8 36	—	—
75 75	48 75	16 72	—	—	47 50	32 50	12 12	—	—	32 »	16 25	8 36	—	—
80 75	52 50	16 72	—	—	51 25	35 »	12 12	—	—	34 50	17 50	8 36	—	—
86 75	56 25	16 72	—	—	55 »	37 50	12 12	—	—	37 »	18 75	8 36	—	—
92 75	60 »	16 72	—	—	58 75	40 »	12 12	—	—	39 50	20 »	8 36	—	—
95 75	60 »	16 72	—	—	60 75	40 »	12 12	—	—	40 75	20 »	8 36	—	—
96 50	63 75	16 72	—	—	62 50	42 50	12 12	—	—	42 »	21 25	8 36	—	—

ANNEXE N° 5.

*Tableau des réductions de prix de transport de marchandises accordées
depuis le 2 février 1889, jusqu'au 1^{er} janvier 1891.*

I. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

Conditions réglementaires.

- 1^{er} mai 1889. Les articles 18, 19 et 64 des conditions réglementaires sont complétés et modifiés pour l'assimilation, aux marchandises en vrac, des envois de toute nature, présentés par charges incomplètes, en réclamant l'emploi exclusif d'un wagon.
- 1^{er} novembre 1889. L'article 43 des conditions réglementaires est complété en ce sens que le nombre des moutons, admis aux prix de la 3^e catégorie du tarif n° 6, sans majoration, est porté de 30 à 60. Les prix de la 3^e catégorie sont augmentés de 25 p. % pour chaque fraction indivisible de 30 moutons excédent le nombre de 60.
- 1^{er} — — Revision de l'article 64^{bis} des conditions réglementaires, concernant le pesage au départ et à l'arrivée des marchandises à petite vitesse (charges complètes et incomplètes.)
- 21 mars 1890. Les dispositions du dernier alinéa du littéra C de l'article 17 est modifié et complété dans le sens d'une réduction des prix de transport applicables aux envois à charges incomplètes de et vers les embranchements au chemin de fer de l'État.

Classification générale des marchandises.

- 1^{er} mars 1889. Déclassement des roseaux de la 2^e à la 3^e classe.
- 1^{er} — — Classification des pierres et des dalles en pierre ou en marbre sciées, mais non polies, savoir :
- A la 4^e classe : lorsqu'elles sont sciées sur une seule face ;
- A la 3^e — — — — — plusieurs faces.
- 1^{er} avril 1889. Classification du bisulfite de soude, du sulfate de magnésium et de la naphthaline à la 3^e classe.

1 ^{er} mai 1889.	Classification de la <i>mitraille</i> d'acier, de fer ou de fonte (1) à la 4 ^e classe.
1 ^{er} — —	Déclassement de l' <i>asphalte</i> de la 2 ^e à la 3 ^e classe.
1 ^{er} — —	Classification du <i>feldspath en poudre</i> à la 3 ^e classe et du <i>feldspath en pierre</i> à la 4 ^e classe.
15 juillet 1889.	Déclassement de la 2 ^e à la 3 ^e classe des <i>osiers verts ou secs non écorcés</i> .
1 ^{er} décembre 1889.	Classification de l' <i>acide carbonique liquide</i> à la 2 ^e classe.
1 ^{er} mars 1890.	Classification de la <i>terre ferrugineuse calcinée</i> à la 4 ^e classe.
15 avril 1890.	Classification du <i>zinc brut en barres</i> (<i>barreaux de zinc, chevillage de zinc</i> à la 2 ^e classe).
1 ^{er} juin 1890.	Classification à la 4 ^e classe des <i>mélasses ordinaires</i> (<i>résidu de la fabrication du sucre en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs</i>).
15 — —	Déclassement de la <i>naphtaline brute</i> de la 3 ^e à la 4 ^e classe.
1 ^{er} août 1890.	Classification des bois européens en buches de 2 ^m 30 et moins à la 4 ^e classe.
1 ^{er} — —	Déclassement du <i>pyrolignite de fer</i> de la 2 ^e à la 3 ^e classe.
1 ^{er} octobre 1890.	Déclassement de la <i>pâte à papier</i> de la 2 ^e à la 3 ^e classe.
1 ^{er} novembre 1890.	Classification des <i>plaques magnésiques</i> à la 3 ^e classe.
1 ^{er} décembre 1890.	Déclassement des arbres et arbustes vivants ainsi que des plantes vivantes de la 1 ^{re} à la 2 ^e classe.

TARIFS SPÉCIAUX.

1 ^{er} mars 1890.	TARIF SPÉCIAL N° 3 D'EXPORTATION MARITIME. — Y sont introduits : <i>Noir, os débouillis et os pulvérisés pour engrais</i> .
1 ^{er} — —	TARIF SPÉCIAL N° 7 (prix de la 4 ^e classe). — Y sont introduits : <i>Les pierres et les dalles en pierre sciées sur plusieurs faces mais non polies</i> .
1 ^{er} avril 1889.	<i>Le bisulfite de soude et du sulfate de magnésie</i> .
1 ^{er} août 1890.	<i>Le pyrolignite de fer</i> .
1 ^{er} octobre 1890.	<i>L'eau de tan</i> .
1 ^{er} novembre 1890.	<i>Les plaques magnésiques</i> .
1 ^{er} mai 1889.	TARIF SPÉCIAL N° 11. — Y sont admises : <i>Les mitrailles d'acier, de fer ou de fonte (1)</i> .
1 ^{er} novembre 1889.	TARIF SPÉCIAL N° 12. — Il est créé un nouveau tarif

(1) Sont taxés comme mitrailles : les vieux fers et aciers ; les vieux projectiles en fer ou en acier ; les vieux rails des chemins de fer et des mines ; les vieilles traverses en fer et les vieux bandages de roues hors d'usage ; les autres vieilles pièces de roues ; les déchets de fer et d'acier ; les déchets de fer blanc.

- spécial n° 12 contenant tous les prix applicables suivant les tarifs spéciaux n° 8, 12, 13 et 31 aux transports de minerais et produits assimilables à ceux-ci.
- 1^{er} juillet 1890. Réduction de 200,000 et de 100,000 kilogrammes respectivement à 100,000 et à 50,000 kilogrammes des minima des poids fixés pour jouir des prix réduits du tarif spécial n° 12, en faveur des minerais et des produits assimilables à ceux-ci.
- 1^{er} octobre 1890. Les *blendes grillées* sont admises aux prix des catégories 4 et 7.
- 13 décembre 1890. Les *pyrites de fer* sont rangées aux catégories 1, 3 et 8.
- 15 avril 1889. TARIF SPÉCIAL N° 14. — Réduction de 200,000 et de 100,000 kilogrammes respectivement à 100,000 et à 50,000 kilogrammes des minima de poids fixés pour jouir des prix réduits du tarif spécial n° 14, en faveur des combustibles expédiés vers le Luxembourg belge.
- TARIF SPÉCIAL N° 22. — Le tarif spécial n° 22, introduit le 1^{er} mai 1886, pour les transports de goudron minéral solide à l'importation maritime et consacrant, sur les prix de la 4^e classe, une réduction de fr. 4-35 avec minimum de perception de fr. 5-25, a été étendu aux stations de Bascoup (l'Étoile) et Herstal.
- TARIF SPÉCIAL N° 24. — Le tarif spécial n° 24, d'importation maritime en faveur des envois de planchettes entrant en Belgique, en franchise temporaire de droits de douane et destinées à la confection des caisses d'emballage, a été successivement étendu aux stations de Boussu, Gosselies-Ville, Seraing, Baudour, Allain, Antoing et Tournai.
- TARIF SPÉCIAL N° 28. — Extension de ce tarif, créé en faveur de la chaux destinée à l'agriculture, des matériaux d'empierrement, etc., aux produits ci-après :
- 15 février 1889. *Tan ayant servi.*
- 20 mars 1889. *Graviers en général quel qu'en soit l'usage.*
- 1^{er} mai 1890. *Engrais communs et vidanges en tonneau.*
- 1^{er} septembre 1890. *Moellons bruts* SANS DISTINCTION QUANT A L'USAGE AUQUEL ILS SONT DESTINÉS.
- 1^{er} mars 1889. TARIF SPÉCIAL N° 31. — Prix de la 4^e classe réduit de fr. 0-75. Extension de ce tarif aux *minerais de fer grillés et aux pyrites grillées.*
- 1^{er} mars 1889. TARIF SPÉCIAL N° 33. — Nouveau tarif spécial consacrant d'importantes réductions sur les prix du tarif normal en faveur des expéditions de sable compor-

tant au minimum 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

1^{er} novembre 1889. **TARIF SPÉCIAL N° 54.** — Nouveau tarif spécial consacrant l'application de la 4^e classe en faveur des perches à houblon de plus de 6 mètres.

TARIF SPÉCIAL PROVISOIRE. — Le tarif spécial provisoire mis en vigueur le 15 avril 1886, prorogé jusqu'au 1^{er} mars 1890, en faveur des combustibles, a été successivement étendu aux stations suivantes : Sluyskill, Sluyskill-Pont, Philippine, Terneuzen, Staceghem, Dieghem, Saventhem, Thielt, Melle, Deerlyek, Rumbek, Hamme, Boesinghe, Zonnebeke, Vichte, Néchin, Templeuve, Santbergen, Hérinnes-Warcoing, Sweveghem, Ingelmunster.

1^{er} mars 1890. Ce tarif spécial provisoire est supprimé.

Tarif spécial applicable au transport des charbons anthraciteux de la Basse-Sambre et du pays de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse.

1^{er} août 1890. Les minima de tonnage de 200,000 et de 100,000 kilogrammes fixés pour jouir de ce tarif spécial sont réduits respectivement à 100,000 et à 50,000 kilogrammes.

BARÈME.

1^{er} juillet 1889. Réduction de fr. 0-05 par 100 kilogrammes pour la grande vitesse et de fr. 0-05 par 1,000 kilogrammes pour la petite vitesse sur les prix du barème C applicables aux relations avec les lignes de la Flandre Occidentale. (Relations avec le chemin de fer d'Anvers à Gand exceptées.)

II. SERVICES INTERNATIONAUX ET DE TRÁNSIT.

Service Belge-Néerlandais.

Conditions réglementaires.

1^{er} juillet 1890. Revision des articles 12, 13 et 16 concernant la manutention des marchandises.

Classification des marchandises :

1^{er} mai 1889. Les dalles en pierre et en marbre sciées sur une seule face ont passé du tarif spécial n° I au tarif spécial n° II. La graine de moutarde a été rangée à la 2^e section et l'agalite (nématholite) à la 3^e section.

- 13 juin 1889. Les crasses de plomb et de zinc qui étaient rangées à la 5^e section ont été admises au tarif spécial n° I.
- 27 février 1890. Admission à la 5^e section de l'acide sulfureux dissous dans l'eau. Introduction de la station de Desselghem au tarif spécial n° IV et de la station de Delft au tarif spécial n° X.
- 13 avril 1890. Admission au tarif spécial n° I du zinc en barres (barreaux de zinc, chevillage de zinc.)
- 1^{er} juin 1890. Le pétrole brut de la Russie en barils est admis à la 5^e section.
- 1^{er} août 1890. Admission à la 4^e section des acides chlorhydrique (muriatique) et sulfurique transportés en wagons-citernes.
- 2 octobre 1890. Admission à la 5^e section du chlorure de zinc liquide en bouteilles.
- 1^{er} novembre 1890. Admission des plaques magnésiques à la 5^e section.

Frais accessoires.

- 1^{er} septembre 1890. Modification des dispositions relatives au pesage des marchandises.

Service Anglo-Belge via Harwich.

- 13 février 1889. Classification des savons et tapis à la 2^e section.
- 20 mai 1889. Classification du linoléum, des paillassons et de la toile cirée à la 2^e section.

Service Anglo-Belge via Harwich et service Anglo-Belge avec Grimsby via Anvers.

- 1^{er} juillet 1890. Réduction de fr. 0-05 par 1,000 kilogrammes des prix du barème dans les relations avec le chemin de fer de la Flandre Occidentale.
- 1^{er} juillet 1890. Introduction de la laine lavée à la 2^e section.

Service Belge-Sud-Ouest-Allemand.

Classification générale des marchandises.

- 18 mars 1889. Introduction de l'agalite (nématholite) au tarif spécial II.
- 28 décembre 1889. Introduction du schiste bitumineux solide au tarif spécial III.
- 31 décembre 1889. Introduction de l'acide muriatique (acide hydrochlorique, esprit de sel, acide chlorhydrique) en wagons-citernes fournis par les expéditeurs au tarif exceptionnel 5.

Prix en général.

- 13 août 1889. Modifications apportées dans la perception des frais de location de bâches du chemin de fer.
- 1^{er} septembre 1889. Application, en service avec le chemin de fer du Palatinat, aux transports de bois de longueur effectués sur deux wagons à chevalets ou wagons accouplés, de la même taxe que lorsqu'il est fait usage d'un seul wagon.
- 1^{er} septembre et 1^{er} octobre 1889 } Réduction des taxes applicables aux envois effectués de
et 18 juin 1890. } ou vers la station de Beveren (Waes) et celles du
chemin de fer de la Flandre Occidentale.
- 1^{er} juin 1889. Revision du fascicule VII^b du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand (trafic avec le chemin de fer du Wurtemberg).
- 1^{er} septembre 1890. Revision du fascicule II du tarif Belge-Sud-Ouest-Allemand [trafic avec Bâle et Delle (transit)].

Prix spéciaux ou exceptionnels.

- 1^{er} octobre et 28 novembre 1889. } Octroi de prix exceptionnels aux transports de *sable*
d'Arlon vers le Grand-Duché de Luxembourg.
- 1^{er} octobre 1889. Revision du tarif exceptionnel des pierres Néerland-Alsacien-Lorrain.
- 23 juillet 1889. Réduction de fr. 4-50 par tonne accordée sur les prix pour le transport des scories par quantités de 100 tonnes du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine vers les ports belges et Terneuzen.
- 10 juillet 1890. Abaissement à 50 et 100 tonnes des minima de tonnage de 100 et 200 tonnes exigés pour jouir des réductions de fr. 0-75 et 1 franc par tonne, accordées sur les prix de transport des minerais du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine vers la Belgique.

Service Belge-Rhénan-Westphalien.

- 1^{er} février 1890. Introduction d'un tarif exceptionnel applicable aux envois de houille, coke et briquettes de charbon des Bassins de Mons, du Centre, de Charleroi, de la Basse-Sambre et de Liège, à destination de la plupart des stations des chemins de fer Rhénans-Westphaliens.
- 1^{er} juin 1890. Revision des tarifs Belge-Rhénan-Cologne, Minden et Belge-Berg-Marche, du 1^{er} octobre 1880, ainsi que des fascicules IV^a et IV^b du tarif Belge-Sud-Ouest-

Allemand (relations avec les lignes du Sarrebrück et de la Moselle), et remplacement de ces diverses publications par un tarif nouveau *Belge-Rhénan-Westphalien*.

Service Anglo-Belge-Rhénan-Westphalien.

1^{er} août 1890. Introduction d'un nouveau tarif Anglo-Belge-Rhénan-Westphalien pour les expéditions à grande vitesse et les envois à petite vitesse par charges incomplètes.

Service Anglo-Belge-Bavarois.

Classification générale des marchandises.

14 février 1890. Déclassement de l'acide muriatique expédié en wagons-citernes.

Prix en général.

22 juillet 1889. Abaissement des taxes applicables de et vers les stations du chemin de fer de la Flandre Occidentale.
 16 octobre 1889. Réduction des taxes applicables aux envois de paniers à fruits, neufs, expédiés vides pour être renvoyés pleins.
 15 septembre 1889. Extension du tarif général à diverses stations belges et à quelques stations bavaraises.
 9 mai 1890. Extension du tarif général à une station bavaroise.

Prix spéciaux ou exceptionnels.

15 septembre 1889. Extension à Anvers (Sud) du tarif exceptionnel pour riz.
 — — Extension à deux nouvelles stations bavares du tarif exceptionnel pour *articles de la Thuringe*.
 — — Extension à une nouvelle station bavaroise du tarif exceptionnel pour *verres en tables*.
 18 mai, 23 septembre et 18 novembre 1889. Extension à diverses stations belges du tarif exceptionnel pour bois.
 15 septembre 1889. Extension aux envois de *chromate et bichromate de soude* du tarif exceptionnel M.
 8 août et 28 novembre 1890. Extension du tarif exceptionnel pour bois à une station bavaroise et à divers articles nouveaux.
 15 juillet 1890. Extension à divers articles nouveaux du tarif exceptionnel applicable aux envois de certaines marchandises par charges incomplètes.

Service Anglo- et Belges-Allemands réunis.1^{er} juin 1890.

Mise en vigueur d'une publication nouvelle indiquant, pour l'ensemble, des services directs entre la Belgique, l'Angleterre, Givet et les stations néerlandaises, des chemins de fer Malines-Terneuzen et Gand-Terneuzen, d'une part, et l'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Bâle et Delle (transit), d'autre part, les conditions réglementaires, les prescriptions générales concernant l'application des tarifs, la classification des marchandises et les frais accessoires non compris dans les taxes de transport.

Service Belge-Austro-Hongrois.*Prix en général.*

16 août 1890.

Extension du tarif à deux stations austro-hongroises.

Prix spéciaux et exceptionnels.

— —

Extension de certains tarifs exceptionnels à diverses stations belges et austro-hongroises.

Extension au dégras de peaux et au blanc de baleine des tarifs exceptionnels des ports de mer nos 2^b et 4.

— —

Mise en vigueur de nouveaux tarifs exceptionnels pour le transport de la laine de toute espèce, des machines agricoles, instruments aratoires, machines industrielles, vins en fûts ou en caisses, cuirs, papiers, graines et semences, kaolin (terre à porcelaine), crasse de cornues, déchets de rotins, laine peignée, fils à tisser et autres, œufs, jaunes et blancs d'œufs, lin teillé, lin brut, étoupes et déchets d'étoupes, arbres et arbustes vivants, chanvre et oignons comestibles.

Service Belge-Allemand-Russe.

27 mai 1889.

Extension aux envois de *lins, étoupes et filasses de lin* du tarif de réexpédition à Elbing pour le transport des *chanvres*, etc.

Service Anglo-Belge-Néerlandais-Italien.1^{er} février 1889.

Extension à de nouvelles stations italiennes du tarif exceptionnel pour le transport des denrées alimentaires.

- 15 juin 1889. Extension à de nouvelles stations italiennes du tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes, etc.
- 14 août 1890. Extension à diverses stations belges et italiennes du tarif exceptionnel des denrées alimentaires.

Service Franco-Belge-Nord.

Classification générale des marchandises.

- 15 octobre 1889. Déclassement des *osiers bruts non écorcés* de la 2^e à la 3^e classe et de la *terre d'ombre* de la 1^{re} à la 3^e classe sur le parcours belge.
- 21 novembre 1889. Déclassement du *chlorydrate* et du *muriate d'ammoniaque* de la 1^{re} à la 2^e classe sur le parcours belge.

Prix spéciaux ou exceptionnels.

- | | | | |
|-------------------------------|---------|---|---|
| 28 février | } 1889. | { | Création de tarifs exceptionnels pour les transports de
<i>ciments, vins de champagne, plaques de blindage,</i>
<i>minéraux de zinc, résidus de minéraux et porcelaines.</i> |
| 1 ^{er} mai | | | |
| 23 octobre | | | |
| 1 ^{er} novembre | | | |
| 15 décembre | | | |
| 22 décembre 1890. | | | Mise en vigueur d'un nouveau tarif commun exceptionnel grande vitesse n° 1 ^{bis} , pour les transports <i>d'huitres</i> et de <i>poissons frais</i> au départ de certaines stations françaises vers la Belgique. |
| 1 ^{er} octobre 1889. | | | Revision du tarif spécial des houilles Franco-Belge-Nord. |
| 14 mars 1890. | | | Revision du tarif commun exceptionnel temporaire grande vitesse n° 2 ^{bis} , applicable aux transports de poissons effectués de certaines stations françaises vers la Belgique. |
| 1 ^{er} juillet 1890. | | | Suppression des majorations de taxes prévues pour les envois empruntant les lignes du chemin de fer de la Flandre Occidentale. |
| 9 mars 1889. | | | Abaissement de 100 à 50 tonnes du minimum de tonnage exigé pour l'octroi de la réduction de fr. 0-40 par tonne sur les prix de transport des matériaux pour la construction, la réparation et l'entretien des routes (pavés, etc.), vers la France. |

Service Franco-Belge-Anzin.

- 3 août 1890. Mise en vigueur de prix réduits pour les transports de matériaux pour la construction, la réparation et l'entretien des routes (pavés, etc.), vers les gares de la Compagnie d'Anzin.

Service Belge-Suisse.*Prix en général.*

1^{er} juin 1889. Revision des fascicules III et V du tarif entre la Belgique et les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse et de l'Union-Suisse.

Prix spéciaux ou exceptionnels.

Mai 1889. Mise en vigueur de prix réduits pour les transports de *sucres, bois et pierres.*

15 mars 1890. Introduction d'un tarif exceptionnel pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations du chemin de fer du Gothard.

1^{er} juillet 1890. Suppression des majorations de taxes prévues en service Belge-Suisse pour les envois empruntant les lignes du chemin de fer de la Flandre Occidentale.

3 août 1890. Publication d'un livret-barème pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations des chemins de fer du Central-Suisse, de la vallée de l'Emme, du Jura-Neuchâtelois et du Jura-Simplon.

1^{er} juin 1890. Revision du tarif exceptionnel pour les transports de houille, coke et briquettes de charbon vers les stations des chemins de fer du Nord-Est-Suisse (y compris les lignes du Bötzbërg), de la Vallée de la Töss et de l'Union-Suisse.

Tarif de l'Union-Postale-Universelle.

1889 et 1890. Extension du tarif de l'Union-Postale-Universelle aux pays ci-après : Ile Maurice, Indes Britanniques, Aden et Zanzibar, Nouvelle Guinée, Australie Méridionale, île de Chypre, République d'Uruguay, Nouvelle Zélande, Dominion du Canada, Colombie.

3 mars 1890. Admission à l'échange, par la voie d'Ostende-Londres, des colis postaux de et vers la République Argentine et l'île de Bornéo.

28 août 1890. Revision du tarif de l'Union-Postale-Universelle.

