(N° 223.)

Chambre des Représentants.

Séance du 18 Juin 1873.

Nouveau système de tarification pour le transport des petites marchandises par le chemin de fer de l'État.

(Pétitions des chambres de commerce de Bruxelles, de Mons et d'Arlon, de la Société industrielle et scientifique de Saint-Nicolas, et de négociants de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Saint-Nicolas, Nivelles, etc., analysées dans les séances des 10, 11, 12, 13, et 16 avril 1872 et dans la séance du 14 novembre 1872.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION PERMANENTE DE L'INDUSTRIE (1), PAR M. DESCAMPS.

Messieurs,

Dans la dernière session, de nombreuses pétitions invitant la Chambre à réclamer du Gouvernement l'adoption d'un nouveau système de tarification des petites marchandises transportées par chemin de fer, furent renvoyées à l'examen de la commission permanente de l'industrie; ces pétitions émanaient de la chambre de commerce et des fabriques de Bruxelles, des chambres de commerce de Mons et d'Arlon, du Cercle industriel et scientifique de Saint-Nicolas, de négociants et industriels de Bruxelles, Anvers, Charleroi, Nivelles, Saint-Nicolas, Chatelet, Turnhout, Fontaine-l'Évêque, etc., etc.

Le système de tarification préconisé par les pétitionnaires a été développé, dans une brochure intitulée : *Nouveau système de tarification des marchandises transportées par chemin de fer.* La question n'est d'ailleurs point nouvelle; soumise déjà à la Chambre, elle a fait, de la part de la commission permanente de l'industrie de 1865, l'objet d'un rapport que nous rappellerons plus loin; elle a, de plus, été traitée dans les rapports rédigés au nom des sections centrales qui ont examiné le budget des Travaux Publics pour les années 1864 et 1872.

(1) La commission est composée de MM. de Lehaye, président, Van Isegheem, Balisaux, Janssens, Vermeire, Descamps, Simonis, Cruyt et Delaet.

Nous n'aurons donc à exposer qu'assez brièvement ici les bases du système dont l'application est si vivement réclamée; le principe de la tarification demandée, c'est d'abolir la prime au groupement des colis en supprimant les frais fixes et en rendant les taxes uniformément proportionnelles au poids des marchandises transportées; son but, c'est l'élimination des intermédiaires et une diminution notable des taxes imposées au petit commerce surtout; c'est, en un mot, la réalisation du système indiqué dans la séance du 25 janvier 1848 par l'honorable M. Frère-Orban, alors Ministre des Travaux Publics : *Rendre le chemin de fer accessible directement au commerce, en supprimant toutes les conditions qui rendent en réalité obligatoire le concours d'agents étrangers.*

Voici en quels termes le système de tarification réclamé par les pétitionnaires est développé par son auteur :

« Les tarifs du Gouvernement belge, actuellement en vigueur pour le transport » des petites marchandises, reposent sur *cinq bases différentes;* de là des » complications excessives dans l'application.

» La tarification que nous proposons, au contraire, aurait pour résultat de » ramener les diverses taxes de ces tarifs à des taxes exactement proportionnelles » aux quantités transportées, ayant *une base unique,* dont le *minimum* est » *uniforme à toutes distances.* Elle présenterait donc l'avantage d'être d'une » application infiniment plus facile que la tarification officielle qui régit actuelle- » ment cette catégorie de transports.

» En outre, ce système permettrait l'affranchissement des marchandises au » moyen de timbres adhésifs, comme cela existe déjà pour les lettres; aussi » est-il permis d'augurer l'accueil qui serait fait à cette innovation par celui » qu'a reçu cette partie de la réforme postale.

» La nouvelle tarification que nous préconisons aurait également pour » conséquence de favoriser exceptionnellement le commerce, attendu qu'elle » se traduit en une diminution de taxe de 40 p °/₀ et au delà sur les tarifs » actuels, tout en assurant à l'État une recette *minimum* de fr. 2-25 par quintal » transporté.

» Ce résultat peut, au premier abord, paraître excessif; mais on reconnaîtra » qu'il devra nécessairement se produire, quand il aura été démontré, comme » nous espérons le faire dans la suite de ce travail, que notre système aura pour » conséquence inévitable de réduire considérablement les bénéfices que les » commissionnaires réalisent aujourd'hui par le groupement des colis. »

Ensuite, après avoir établi que les tarifs actuellement en vigueur ont pour base des *frais fixes* et des *frais variables,* l'auteur démontre que c'est grâce aux frais fixes que le groupement subsiste et il préconise la suppression de ces frais.

Comme conclusion, il propose l'adoption d'un tarif *reposant exclusivement sur des frais variables.*

Le prix de transport des petites marchandises serait calculé de la manière suivante :

1° 30 centimes pour une expédition faite dans un rayon de 10 lieues, du poids *minimum* de 20 kilogrammes, cette taxe progressant de 15 centimes par 10 kilogrammes;

2° 30 centimes par 10 kilogrammes pour toute expédition faite à une distance de plus de 10 lieues.

Les différentes taxes de ce tarif qui comprennent les frais de réception, délivrance d'un bulletin, pesage, inscription, chargement, traction, déchargement et remise à domicile, sont indiquées dans le tableau suivant :

POIDS TRANSPORTÉ.	TRANSPORT EFFECTUÉ	
	DANS UN RAYON de 10 lieues	A TOUTE DISTANCE DE PLUS de 10 lieues.
Kilog.	Fr. c.	Fr. c.
10	» 50	» 30
20		» 60
30	» 45	» 90
40	» 60	1 20
50	» 75	1 50
60	» 90	1 80
70	1 05	2 10
80	1 20	2 40
90	1 35	2 70
100	1 50	3 »

Au taux de ce tarif seraient transportées les marchandises expédiées actuellement aux prix et conditions des tarifs dits : tarif exprès et tarif grande vitesse, c'est-à-dire que ces deux tarifs seraient fusionnés.

D'un autre côté, l'administration accepterait le transport à la petite vitesse des expéditions de tout poids, ainsi que le prescrivait le livret réglementaire du 1er septembre 1848.

Le tarif proposé a donc beaucoup d'analogie avec celui de 1848, mais il présente l'avantage d'annihiler les effets, désastreux pour le Trésor, du groupement des colis, c'est-à-dire que le côté défectueux du tarif de 1848 disparaît.

L'auteur prouve, d'une part, que la fraction de taxe actuellement distraite au profit des commissionnaires est considérable, et que, d'autre part, le nouveau système de tarification réduirait cette fraction à des proportions minimes ; d'après ses calculs, l'adoption du tarif proposé aurait pour conséquence de faire profiter le commerce d'une forte réduction sur les prix de transport, sans que les revenus du Trésor en fussent sensiblement affectés.

Ajoutons que si l'intervention des intermédiaires, aussi onéreuse aux intérêts de l'administration qu'à ceux du commerce, a pu se maintenir jusqu'aujourd'hui, grâce aux imperfections plus ou moins prononcées des divers systèmes de tarifications successivement adoptés, le Gouvernement s'est maintes fois préoccupé du préjudice occasionné au Trésor par le fait de cette intervention. C'est ainsi

qu'en 1852 il soumettait à la Législature un projet de loi par lequel il interdisait le groupement des colis : « On sait, » disait l'exposé des motifs de ce projet « que » c'est en réunissant des colis de tout poids, pour en faire une seule expédition, » que les messagistes font à l'État, à l'aide du chemin de fer même, une concur- » rence contre laquelle le Gouvernement, dans la situation présente des choses, » chercherait en vain à lutter. Le fait de toute absence de proportionnalité entre » les prix et le poids étant inévitable, il serait toujours possible, hors le cas » d'interdiction à prononcer par la loi, de former par la réunion de plusieurs » colis ayant la même localité pour lieu de destination, une seule expédition » dont le prix de transport serait considérablement moindre que la somme des » péages que l'État percevrait si les colis, ainsi groupés, étaient présentés » chacun séparément. »

Et plus loin : « Il est évident que l'intervention des messagistes ne se paye que » par des sommes distraites indirectement des produits qui doivent revenir » à l'État, en raison des transports qu'il effectue. Dès lors, il importe de fermer » l'issue par laquelle s'échappe, au profit de quelques personnes, une partie de » nos ressources réalisables. »

Et c'est pour fermer cette issue, que les art. 36 et suivants du projet de loi interdisaient, sous des peines sévères, le groupement des colis.

Toutefois, le Gouvernement, mieux éclairé sur les conséquences des mesures proposées ne donna pas suite à son projet ; voici, du reste, comment, quelques années plus tard, dans une discussion sur le tarif des petites marchandises, ces mesures étaient appréciées à la Chambre par l'honorable M. de Naeyer.

« Il ne s'agit pas de les écarter (les commissionnaires) pour un coup d'auto- » rité. Le Gouvernement, qui exploite le chemin de fer, s'est fait industriel, et il » faut nécessairement que, dans cette position, il accepte les lois de l'industrie, » les lois de la libre concurrence. Il ne peut avoir la prétention d'écraser ses » rivaux par des coups d'autorité ; il peut avoir la prétention très-légitime de les » vaincre en quelque sorte ; mais comment? *Par une supériorité de services* » *rendus au public.* »

Cette discussion de 1865 ayant été l'occasion de critiques nombreuses dirigées contre la tarification alors en vigueur pour le transport des petites marchandises, le Département des Travaux Publics, pour satisfaire aux légitimes réclamations qui s'y étaient produites, élabora une réforme dont la mise à exécution eut lieu le 1er septembre 1865.

Le point fondamental du nouveau tarif fut un abaissement notable du *minimum* de la taxe ; aussi la réforme fut-elle généralement accueillie avec la faveur la plus marquée ; mais le principe combiné des frais fixes et de la taxe proportionnelle à la distance y étant maintenu, le groupement continua à s'exercer dans des proportions onéreuses pour les intérêts du Trésor. C'est alors que, dans le but de sauvegarder ces intérêts et d'atténuer notablement, sinon d'annihiler la concurrence qui lui était faite par les commissionnaires, le Gouvernement crut devoir, par un traité avec l'une des compagnies les plus puissantes de messagerie, s'assurer, moyennant un tarif de faveur appliqué aux expéditions de cette compagnie, le quasi-monopole du transport, par ses lignes, des marchandises et des finances.

Le commerce s'éleva vivement contre cette convention qui, d'après lui, sacrifiait les intérêts du public sans améliorer notablement ceux du Trésor. Il lui paraissait infiniment plus rationnel que l'administration, par une combinaison plus sage des tarifs, encaissât elle-même une part des bénéfices jusqu'alors dévolus aux commissionnaires et abondonnât l'autre part au public sous forme d'une diminution de tarif.

Le tableau ci-dessous met en regard les prix payés par le public et par la Ce Van Gend pour le transport des marchandises; l'inspection de ce tableau démontrera l'importance du sacrifice consenti par l'État dans le but de restreindre, comme nous venons de le dire, la concurrence qui lui était faite sur ses propres voies :

TARIF N° 2.

Distances par lieues.	5 kilog. ET MOINS.		6 à 10 kilog.		11 à 20 kilog.		21 à 25 kilog.		26 à 30 kilog.		31 à 40 kilog.		41 à 50 kilog.		51 à 60 kilog.		91 à 100 kil.	
	Prix payé par la Ce Van Gend	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.	Prix payé par la Ce Van Gend.	Prix payé par le public.
1	» 15	» 40	» 20	» 50	» 25	» 60	» 25	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 15	» 60	» 25	» 80
2	» 15	» 40	» 20	» 50	» 25	» 60	» 25	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 15	» 60	» 30	» 90
3	» 15	» 40	» 20	» 50	» 25	» 60	» 25	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 15	» 60	» 35	1 »
4	» 15	» 40	» 20	» 50	» 25	» 60	» 25	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 17½	» 65	» 40	1 10
5	» 15	» 40	» 20	» 50	» 25	» 60	» 25	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 60	» 20	» 70	» 45	1 20
6	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 25	» 80	» 50	1 30
7	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 27½	» 85	» 55	1 40
8	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 27½	» 75	» 30	» 90	» 60	1 50
9	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 30	» 80	» 32½	» 95	» 65	1 60
10	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 25	» 70	» 32½	» 85	» 35	1 »	» 70	1 70
15	» 20	» 50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 30	» 70	» 25	» 70	» 32½	» 85	» 45	1 10	» 50	1 30	» 95	2 20
20	» 25	» 60	» 30	» 70	» 35	» 80	» 35	» 80	» 30	» 80	» 42½	1 05	» 55	1 30	» 62½	1 55	1 15	2 60
25	» 25	» 60	» 30	» 70	» 35	» 80	» 40	» 90	» 35	» 90	» 50	1 20	» 65	1 50	» 75	1 80	1 35	3 »
30	» 25	» 60	» 30	» 70	» 35	» 80	» 45	1 »	» 40	1 »	» 57½	1 35	» 75	1 70	» 87½	2 05	1 55	3 40
35	» 25	» 60	» 30	» 70	» 35	» 80	» 50	1 10	» 45	1 10	» 65	1 50	» 82½	1 85	» 95	2 20	1 70	3 70
40	» 25	» 60	» 30	» 70	» 35	» 80	» 55	1 20	» 50	1 20	» 70	1 60	» 90	2 »	1 05	2 40	1 85	4 »
45	» 25	» 60	» 30	» 70	» 37½	» 85	» 57½	1 25	» 52½	1 25	» 75	1 70	» 95	2 10	1 10	2 50	1 95	4 20
50	» 25	» 60	» 30	» 70	» 40	» 90	» 60	1 30	» 55	1 30	» 77½	1 75	1 »	2 20	1 17½	2 65	2 05	4 40

Il est juste de faire remarquer que les frais de camionage sont à la charge de la Ce Van Gend et que l'État n'assume pour les colis qui lui sont remis par cette compagnie que les frais d'expédition et de traction. Toutefois, nous aurons l'honneur de faire remarquer plus loin que les frais de camionage de l'administration des chemins de fer, relativement si élevés aujourd'hui, seraient suscep-

tibles d'une diminution considérable, si l'État concentrait, d'une manière complète, entre ses mains, le trafic de toutes les marchandises.

La commission, dans le but d'élucider autant que possible la question soulevée pour les pétitionnaires, adressa au Gouvernement, en dates du 13 avril et du 15 mai 1872, les questions suivantes :

1° Quels ont été les résultats obtenus de la mise en vigueur de la convention Van Gend pour le transport des petites marchandises ; quelles ont été chaque année, depuis la mise en vigueur de cette convention, les recettes effectuées par ce trafic, et quelle est la comparaison de ces recettes avec celles qui avaient été obtenues antérieurement?

2° Le Gouvernement verrait-il quelque inconvénient, au point de vue des intérêts du Trésor, à dénoncer cette convention et à prendre pour base du transport la tarification préconisée par la Chambre de commerce de Bruxelles et autres pétitionnaires?

3° Quels ont été, pendant le mois de mars 1872, le mouvement et la recette des marchandises transportées aux taux des tarifs ci-après :

A. *Tarif exprès.*

1° Colis de 10 kil. et au-dessous ;

2° Colis de plus de 10 kil. { à une distance maximum de 10 lieues ; à une distance de plus de 10 lieues ;

3° Colis taxés au poids. { à une distance de 10 lieues et au-dessous ; à une distance de plus de 10 lieues.

B. *Tarif grande vitesse.*

1° Colis de 10 kil. et au-dessous ;

2° Colis de plus de 10 kil. (donner le poids réel et le poids taxé). { à une distance maximum de 10 lieues ; à une distance de plus de 10 lieues ;

3° Colis taxés au poids. { à une distance de 10 lieues ; à une distance de plus de 10 lieues.

Opérer la division suivante :

Expéditions de 50 à 100 kilogrammes.
— de 101 à 200 —
— de 201 à 300 —
— de 300 kil. et au-dessus.
(Poids réel et poids taxé.)

C. *Tarif petite vitesse.*

Expéditions taxées au minimum à la 1re classe. (Opérer la division indiquée dans le tarif de la grande vitesse, § 3°, et indiquer les distances.)

La commission demandait, en outre, que le Département des Travaux Publics voulût bien établir le prix de revient approximatif du trafic des petites marchandises et qu'il évaluât les économies qui résulteraient de la simplification des formalités d'expédition, si l'on rendait l'affranchissement des petits colis obligatoire au moyen de timbres adhésifs.

Enfin, la commission exprimait le désir que le Gouvernement lui transmît un rapport sur ces diverses questions avant la fin de la session 1871-1872.

Voici les réponses que le Département des Travaux Publics nous adressa successivement :

Bruxelles, 10 janvier 1873.

» MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» Par lettre du 13 avril dernier, vous demandez un rapport sur diverses questions se rapportant, d'une part, aux transports effectués sous le régime de la convention faite entre l'État et la Compagnie Van Gend, et à l'affranchissement des petits colis au moyen de timbres adhésifs, et, d'autre part, aux prix de revient du transport des petites marchandises.

» J'ai l'honneur de vous informer qu'une réponse ultérieure vous parviendra au sujet des deux premiers points susdits.

» Quant au prix de revient, l'examen de cette question donnant lieu à de sérieuses études qui ne peuvent encore aboutir, il n'est pas possible, pour le moment, de vous renseigner à cet égard.

» Pour satisfaire à la demande contenue dans votre lettre du 15 mai dernier, j'ai l'honneur de vous adresser un tableau annexe litt. *C* (1), renseignant le mouvement et la recette provenant des transports de marchandises effectués aux prix et conditions des tarifs nos 1, 2 et 3, celui-ci comprenant les transports au mimimum divisés, ainsi que vous l'avez demandé, et les transports taxés aux prix de la 1re classe. Ce tableau a été dressé pour le mois de mars 1872 et l'année entière 1871.

» La statistique actuelle de l'administration, ainsi que sa comptabilité n'étant pas encore tenues de manière à pouvoir indiquer les transports effectués à 10 lieues et moins, et à 10 lieues et plus, non plus que les sous-divisions de poids de 50 à 100 kilogrammes, de 101 à 200 kilogrammes, etc., etc., il a été fait un travail spécial dans les stations pour obtenir ce double renseignement pour une période de sept jours du mois d'octobre, et pour les trois services intérieur, mixtes et internationaux.

» La répartition proportionnelle du mouvement accusée par ce travail a été appliquée au mouvement et à la recette du mois de mars 1872 et de l'année 1871, et j'espère que les résultats obtenus de cette manière suffiront à la commission permanente d'industrie.

» Les tableaux *A*, *A*¹, *A*² (1), résument le travail fait dans toutes les stations du chemin de fer de l'État pour la période de sept jours dont il est question ; le tableau *B* donne le mouvement et la recette par service, tel qu'il résulte de la comptabilité de l'administration ; enfin le tableau *C*, déjà indiqué plus haut, divise les transports en parcours de 10 lieues et moins et de 10 lieues et plus.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

« F. MONCHEUR. »

---

(1) Les tableaux sont publiés comme annexes à la suite de ce rapport. (*Voir* pp. 45 et suivantes.)

« Bruxelles, 30 avril 1873.

« Monsieur le Rapporteur,

» Par vos lettres des 13 avril et 15 mai 1872, vous m'avez demandé, au nom de la commission permanente d'industrie, un rapport sur diverses questions relatives au trafic des petites marchandises.

» J'ai eu l'honneur, le 10 janvier dernier, sous le n° 297, de vous adresser un premier travail sur l'une de ces questions, relative au mouvement et à la recette dudit trafic, pendant le mois de mars 1872.

» Comme suite à cet envoi, vous trouverez sous ce pli une note concernant les résultats obtenus de la mise en vigueur de la convention Van Gend pour le transport des petits colis, et les questions qui s'y rattachent.

» Indépendamment des points auxquels il est ainsi donné satisfaction, vos lettres précitées demandaient des renseignements sur la question d'adoption du système d'affranchissement des petits colis au moyen de timbres adhésifs et sur le prix de revient approximatif du trafic de cette catégorie de transports.

» Aucune solution ne peut, pour le moment, être donnée à ces deux derniers points.

» Quant aux timbres adhésifs, sans rien préjuger au sujet de la possibilité de leur adoption, tant au point de vue des difficultés de leur application qu'à celui de la responsabilité de l'administration, cette adoption devrait être subordonnée à la formation d'un tarif spécial.

» Or, pour formuler ce tarif, il faudrait connaître la quantité de mouvement produit par le transport des petites marchandises, et comme corollaire de cette connaissance, le produit moyen donné par chacune des unités de transport.

» Depuis le mois de janvier dernier, j'ai donné des instructions formelles pour l'organisation de la statistique du mouvement et de la recette des marchandises en général, et j'espère être à même bientôt de satisfaire, sous ce rapport, d'une manière complète à vos demandes de renseignements, quant au mouvement et à la recette dont il s'agit.

» En ce qui concerne l'établissement du prix de revient, l'administration s'en occupe avec la plus grande sollicitude; mais le service de la statistique générale, par suite de diverses causes qu'il serait trop long d'énumérer ici, n'ayant été institué que le 1er janvier 1872, le temps ne lui a pas suffi pour résoudre une aussi grosse question.

» Il est à remarquer, en effet, que le calcul du prix de revient exige la répartition *de toutes les dépenses* d'exploitation *entre toutes les unités* de trafic, de quelque nature qu'elles soient, ce qui constitue un travail aussi considérable que difficile, que je ne puis m'engager à fournir dans un délai déterminé.

» Il est à remarquer, en outre, que le prix de revient comporte une série d'études s'appliquant à l'ensemble de l'exploitation, et dont celles se rapportant à une partie quelconque de cette exploitation ne peuvent être séparées.

» *Le Ministre des Travaux Publics,*

» F. Moncheur. »

La dépêche ci-dessus du 30 avril 1873, n° 11226, de M. le Ministre des Travaux Publics, était accompagnée de la note suivante relative aux expéditions effectuées sous le régime de la convention Van Gend. Nous avons consigné en marge les observations que cette note nous a suggérées :

Par lettre du 13 avril dernier, l'honorable M. Descamps demande, au nom de la commission permanente de l'industrie, quelles ont été les recettes réalisées chaque année du chef des expéditions effectuées sous le régime de la convention Van Gend.

Le tableau ci-joint n° 1, page 21, donne ces renseignements.

Il exprime ensuite le désir de voir comparer ces recettes avec celles effectuées antérieurement.

Je suppose qu'il s'agit de comparer les recettes du réseau entier de l'État, pendant quelques-unes des années qui ont précédé la mise à exécution de la convention Van Gend, avec les recettes du même réseau, sous l'empire de cette convention.

Cette comparaison, ainsi que le prouve d'ailleurs la controverse à laquelle a donné naissance la réponse qui a été faite à la section centrale chargée de l'examen du budget de 1870, est fort difficile à établir, parce que les termes de cette comparaison ne sont pas homogènes. En effet, depuis la mise en vigueur de la convention, les tarifs des petites marchandises ont subi des modifications dont les effets ne peuvent être dégagés de ceux qu'a produits l'arrangement Van Gend.

D'un autre côté, le réseau de l'État s'est agrandi, en 1866 et 1867, de 126 kilom.

Hal à Ath, livré à l'exploitation le 16 janvier 1866	39 kil.
Bruxelles à Louvain, le 15 décembre 1866	29 »
Braine à Melle, le 14 janvier 1867	58 »

et en 1871, de 601 kilomètres.

Il est également impossible de traduire en chiffres l'influence que ces agrandissements ont exercée sur les recettes provenant des petites marchandises.

Ce ne sont donc pas les recettes affé-

rentes au réseau complet de l'État qu'il faut comparer entre elles; mais bien celles qui proviennent des relations entre lesquelles la convention Van Gend fonctionne, comparées, à leur tour, avec la progression croissante ou décroissante qu'ont suivie les transports qui nous ont été remis par les messageries Van Gend.

En d'autres termes, il faut savoir si ces messageries n'ont pas augmenté leur trafic dans une proportion plus forte que la surexcitation obtenue par le chemin de fer de l'État, ou si notre trafic n'est pas resté stationnaire pendant que l'autre progressait, ou enfin, si, pendant que nos transports étaient comprimés, ceux des messageries Van Gend n'étaient pas en progrès.

Les chiffres donnés par le tableau n° 2, page 23, établissent cette comparaison pour les années 1869, 1870, 1871, de même que pour les mois de juillet de chacun des exercices 1870, 1871 et 1872.

On voit par ce tableau que, si les recettes Van Gend ont augmenté, en 1870, de 3.61 p. °/₀, alors que celles de l'État fléchissaient de 0.87 p. °/₀, le contraire s'est produit en 1871, l'État ayant obtenu une surexcitation de 16.10 p. °/₀, et Van Gend de 6,04 p. °/₀ seulement.

La comparaison des recettes des mois de juillet susmentionnés est toute en faveur du chemin de fer de l'État.

Le Gouvernement ayant obtenu en 1871, pour les expéditions des tarifs 2 et 4, un accroissement de recette de 16.10 p. °/₀ et Van Gend une augmentation de 6.04 p. °/₀ seulement, on en tire cette conclusion que les transports de l'État, plutôt que ceux de Van Gend, sont en voie de progrès. Mais nous aurons à faire remarquer qu'en 1870 Van Gend a transporté, en dehors des tarifs 2 et 4, c'est-à-dire au taux du tarif 3, pour fr. 44,146-08 et en 1871 pour fr. 57,833-42, soit une augmentation, en 1871, de fr. 13,687-34 ou 32 p. °/₀ pour cette catégorie de transports.

On peut donc dire que le but que le Gouvernement s'était proposé en signant la convention du 24 avril 1867 a été à peu près atteint, à savoir :

1° De soustraire le railway à l'action d'une concurrence dangereuse ;

2° D'assurer la suppression d'un grou-

Dès lors, n'y a-t-il pas là un déclassement? La compagnie Van Gend n'a t-elle point fait transporter au taux du tarif n° 3 des marchandises qu'elle expédiait précédemment au tarif 2; n'est-ce pas là, en un mot, ce qui explique le peu d'importance de l'accroissement obtenu? Nous sommes d'autant plus autorisé à le croire, que, pendant le mois de juillet 1871, pris isolément, les transports de l'État sont en progrès de 13.43 p. °/₀, tandis que Van Gend aurait perdu une partie de ses transports à concurrence de 5.90 p. °/₀, ce qui n'est guère vraisemblable.

Il est évident que, si le déclassement dont nous venons de parler a eu lieu, il modifie sensiblement l'argument produit dans la *note ci-contre*.

Quoi qu'il en soit, pour apprécier les résultats qui font l'objet des tableaux 1 et 2, pages 21 et 23, il faudrait connaître *le mouvement* et la division du trafic *par tarif*. Le Gouvernement possède ces données, et il aurait pu, en les produisant, compléter les chiffres statistiques fournis à la commission d'industrie. Des renseignements statistiques plus complets seraient d'autant plus intéressants à consulter qu'ils expliqueraient certaines singularités dans les résultats accusés. C'est ainsi que, par suite d'une dépression du mouvement, la recette perçue pour le transport des petites marchandises en juillet 1872, ayant subi une diminution comparativement au mois de juillet 1871, cette diminution, contrairement à ce qu'aurait dû faire supposer l'inspection de la première partie du tableau n° 2 a été de 9.38 p. °/₀ pour les transports effectués par l'État, alors qu'elle n'a atteint que 6.34 p. °/₀ pour le trafic opéré par la compagnie Van Gend.

pement qui se pratiquait sur une très-large échelle ;

Nous avons déjà fait remarquer à quel prix ont été obtenus ces résultats en partie contestables d'ailleurs, ainsi que nous le verrons plus loin.

3° De maintenir l'État en possession de son trafic antérieur, en lui procurant, d'ailleurs, la plus grande partie des transports confiés aux messageries. C'est ainsi que la Compagnie Van Gend a dû supprimer les divers services de fourgons au moyen desquels elle effectuait, par les routes ordinaires, en concurrence avec le chemin de de fer de l'État, le transport des marchandises et des finances et que ces transports nous ont été remis.

Elle a aussi dénoncé les traités en vertu desquels elle remettait à des compagnies de chemin de fer concédés des transports qui, en vertu de la convention, sont revenus au railway de l'État.

Mais ce ne sont pas là les seuls avantages que la convention assure à l'État.

Il en est d'autres qui ont aussi leur importance et qui doivent être signalés.

L'inscription sur bordereau et la taxation des colis au départ, le chargement, le déchargement, les soins à donner à ces colis avant l'expédition et après l'arrivée à destination, et enfin le camionage sont opérés par les messageries Van Gend.

Le traité passé avec la Compagnie Van Gend a-t-il réellement eu pour effet de débarrasser l'administration de nombreux détails?

La convention n'a eu en vue que des transports entre certaines stations dénommées. Or, comme le Gouvernement continue à accepter les marchandises *de sa clientèle propre* (colis remis isolément par les expéditeurs aux bureaux des stations), comme, d'un autre côté, il reste chargé de toutes les relations sur lesquelles ne porte pas la convention, il est évident qu'il n'a pu diminuer sensiblement son personnel. En outre, l'exécution de cette convention a dû produire de nouvelles complications dans les détails, déjà si singulièrement compliqués, de la comptabilité : Les marchandises remises par le

public aux bureaux des stations figurent dans tous les documents comme payant la taxe pleine, tandis que les transports des messageries Van Gend y sont portés au taux du tarif réduit du tantième p. °/. indiqué dans la convention. De là complication inévitable dans la comptabilité, à moins qu'on n'ait organisé une comptabilité spéciale pour les transports Van Gend, rouage nouveau qui se traduirait en un surcroît de travail pour le personnel.

Quant un camionage, il est vrai qu'il est opéré par les messageries Van Gend, mais il n'est pas inutile de faire observer que le prix en a été déduit de la taxe payée par elles.

D'un autre côté, il est à remarquer que, dans la plupart des cas, l'administration est exonérée de toute responsabilité autre que celle du transport proprement dit.

Van Gend remet la presque totalité de ses colis dans des paniers ou la charge directement dans des wagons spécialement affectés à son service, les reçoit à l'arrivée et assume la responsabilité des manquants et des avaries qui ne peuvent être attribués au mauvais état du matériel mis à sa disposition.

Il est également à noter que la convention Van Gend, en supprimant toute concurrence, a permis à l'administration de relever à un taux rémunérateur ses tarifs qui avaient été abaissés d'une manière excessive, et ce, afin de pouvoir soutenir une concurrence onéreuse pour le Trésor.

Cette assertion s'accorde peu, il faut l'avouer, avec l'appréciation que, dans le compte rendu des opérations du chemin de fer pendant l'année 1865, l'administration elle-même faisait de la réforme récemment inaugurée. Voici, en effet, ce que disait ce document, page 59 :

« En réformant les tarifs, l'administra-
» tion cherchait, avant toutes choses, à
» favoriser le développement des trans-
» ports et à dégrever, autant que possible,

Il faut encore ajouter que la maison Van Gend, qui garantit au chemin de fer de l'État une recette annuelle et *minimum* de 300,000 francs, perçoit identiquement les mêmes taxes que l'administration ; de sorte que le public a le choix entre les deux administrations et n'a intérêt à se servir de l'intermédiaire de Van Gend que pour autant que ce dernier assure un service plus régulier, en ce qui concerne la remise ou la prise à domicile des marchandises.

Malgré cela, l'honorable M. Descamps demande si le Gouvernement verrait quelque inconvenient, au point de vue des intérêts du Trésor et de ceux du commerce et de l'industrie, à dénoncer cette convention et à prendre, pour base de transport, la tarification préconisée par la Chambre de commerce de Bruxelles et d'autres pétitionnaires.

En ce qui concerne le premier point, je ne puis que m'en référer à ce qui est dit dans le rapport adressé à M. le Ministre, sous la date du 27 décembre 1870.

Voici en quels termes les conclusions de l'administration sont formulées :

« Si l'administration dénonçait le traité, » la Compagnie ne se trouverait-elle pas » en situation d'entamer une lutte avec » le chemin de fer de l'État? Elle le » pourrait d'autant mieux que le Gouver- » nement a relevé sensiblement les prix » du tarif n° 2, depuis la conclusion de » l'arrangement.

» Posée en ces termes (et elle ne semble » le public des charges qui pesaient sur » lui. *Il ne semble pas que le but pro-* » *posé pouvait être plus heureusement* » *atteint qu'il ne l'a été,* puisque la réali- » sation des vues du Gouvernement a été » complète et *qu'elle s'est conciliée, du* » *reste, avec les exigences du Trésor.* »

Remarquons encore que ce relèvement des taxes dont, au contraire, se glorifie aujourd'hui l'administration, a eu lieu aux dépens exclusifs du public — du petit commerce surtout, — ce qui est extrêmement regrettable.

» pas pouvoir l'être autrement), la question se résout d'elle-même, dès l'instant » surtout où les choses se présentent telles » qu'elles sont indiquées au début de cette » note, c'est-à-dire dès l'instant où les » conséquences de la convention ne peuvent être envisagées avec certitude » comme étant désavantageuses pour » l'État.

» Mais si les résultats constatés ne » s'écartent pas, ou s'écartent peu des » prévisions admises avant la signature » du traité, et si l'on est autorisé à en » conclure que rien n'établit l'opportunité » de rompre la convention, il ne s'ensuit pas que les stipulations réciproques » doivent être quand même maintenues » telles qu'elles sont.

» Je suis d'avis, au contraire, qu'il y a » lieu d'entrer en négociation avec la » Compagnie Van Gend, pour obtenir » amiablement la reconnaissance de certains droits qui nous ont été contestés et » poursuivre l'adoption de certains changements utiles autant qu'équitables.

Quant au tarif que la chambre de commerce de Bruxelles a pris sous son patronage et dont l'honorable M. Beeckman, rapporteur de la section centrale qui a examiné le budget des Travaux Publics de 1872, demande l'introduction, ce n'est pas la première fois que l'administration est appelée à l'examiner.

Déjà en 1865, l'honorable M. Vanderstichelen, dans une réponse à la commission permanente de l'industrie, a établi que ce système de tarification présente, à certains égards, des anomalies qui conduiraient en pratique à de sérieux inconvénients et auraient pour effet certain de compromettre les recettes dans une mesure excessive (1). (*Voir* le document

Nous publions aux annexes page 31 la dépêche ministérielle jointe au document n° 77 de 1864-1865 avec les observations qu'elle nous a suggérées.

(1) Le tableau n° 3, p. 24, indique la perte que l'application de ce tarif aurait infligée au chemin de fer de l'État pendant le mois de juin 1871 pour les colis de 20 kilogr. et moins, transportés entre les stations auxquelles s'applique la convention Van Gend.

(1) A la suite du tableau n° 3 nous avons dressé, p. 25, un autre tableau qui démontre que l'application du tarif de faveur de la Compagnie Van Gend aux expéditions du tarif n° 2 du poids de 20 kilogr. et moins est bien plus onéreuse à l'État que ne le serait l'application du tarif réclamé par les pétitionnaires.

n° 77 des documents parlementaires de 1864-1865.)

Il semblerait que ce système était à jamais condamné et que si l'administration devait encore être appelée à se prononcer sur un système de tarification quelconque, on lui soumettrait des idées neuves.

Nous ferons remarquer que ce n'est point à la commission de l'industrie à soumettre à l'administration des idées neuves en fait de tarification ; c'est à celle-ci de trouver, à l'aide d'études approfondies et au moyen des éléments qu'elle possède et qui font défaut à la commission, un système de taxes plus profitables, en même temps, au public et au Trésor que celles qui sont actuellement en vigueur. A défaut d'un système nouveau à produire, la commission de l'industrie, après avoir sérieusement examiné les pétitions des chambres de commerce et l'opinion autorisée de nombreux représentants du commerce et de l'industrie, croit devoir signaler les avantages d'une tarification dont les bases n'ont point, à son avis, été victorieusement combattues jusqu'aujourd'hui par l'administration.

Celle-ci a prétendu, il est vrai, que le système de tarification préconisé par les pétitionnaires présente des anomalies qui auraient pour effet certain de compromettre les recettes dans une mesure excessive; et à l'appui de cette assertion, elle invoque le document n° 77 des documents parlementaires de 1864-1865. Nous croyons donc devoir reproduire ici l'argument capital de la dépêche ministérielle du 7 janvier 1865 à laquelle il est fait allusion et la réponse qui y a été faite au nom de la commission permanente de l'industrie de 1865 par son honorable rapporteur M. De Rongé.

« On sait, disait cette dépêche, 1° qu'en » 1847 les tarifs classaient les expéditions » en articles de messageries (de 1 à 5 » kilogrammes, de 5 à 50 kilogrammes, » et de 50 à 500 kilogrammes), et en » grosse marchandises (500 kilogrammes » et au dessus); 2° qu'en 1848 (1er sep- » tembre), cette distinction disparut par

» la faculté donnée aux expéditeurs » *d'expédier tous poids aux prix de la* » *petite vitesse ;* 3° qu'en 1853 (1er juillet) » et depuis, en 1862, la limite de poids » en vigueur en 1847 a été rétablie, sauf » certains tempéraments qui, en réalité, » l'ont fait descendre à 300 kilogrammes » et même à moins.

» Or, qu'on veuille bien jeter les yeux » sur les chiffres du tableau ci-joint et » on constatera qu'en 1849 (première » année d'application du système du » 1er septembre 1848), le tonnage des » petites marchandises a fléchi de plus de » 50 p. °/₀ et la recette d'une quotité » à peu près égale; tandis qu'en 1854 » (première année d'application ou plutôt » de retour au système de 1847), le ton- » nage des petites marchandises a plus que » doublé et la recette a augmenté de plus » de 50 p. °/₀ relativement à 1852.

» Je pense que la commission d'indus- » trie trouvera cette preuve par analyse » et synthèse suffisamment convaincante » et qu'elle voudra bien admettre que le » même effet se produisant aujourd'hui » sous l'empire de la même cause, on » arriverait à ce résultat que le tonnage » et la recette des petites marchandises » baisseraient au minimum de 50 p. °/₀, » soit d'environ 500,000 quintaux et de » 950,000 francs.

» Ces 500,000 quintaux taxés à la » petite vitesse produiraient environ » 500,000 francs.

« D'autre part, il y aurait une perte assez » notable sur les *minimum* au tarif n° 3. » On peut donc évaluer à 500,000 francs » au *minimum*, la perte à résulter de » cette seule mesure. »

Or, que répond la commission d'industrie?

« Pourquoi le tarif de 1848 a-t-il » amené un déclassement, et pareille » chose serait-elle à craindre dans le tarif » préconisé? C'est ce que nous allons « examiner :

» En 1848, on taxait indifféremment

» aux prix des tarifs de la grande et de la
» petite vitesse.

» Ainsi on taxait à la grande vitesse, à
» raison de :

» 50 centimes de frais fixes par expé-
» dition de 100 kilogrammes et au-des-
» sous.

» Plus 10 centimes de frais variables
» par 100 kilogrammes et par lieue.

» A la petite vitesse, au contraire, on
» taxait :

» Marchandises de première classe,
» 15 centimes de frais fixes par expédi-
» tion de 100 kilogrammes et au-des-
» sous.

» Plus 5 centimes de frais variables
» par 100 kilogrammes et au-dessous.

» Marchandises de deuxième classe,
» 15 centimes de frais fixes par expédition
» de 100 kilogrammes et au-dessous.

» Plus 3 centimes de frais variables par
» expédition de 100 kilogrammes et au-
» dessous.

» En résumé, on payait :

» A la grande vitesse :
» 50 centimes de frais fixes, au lieu de
» 15 centimes de frais fixes à la petite
» vitesse ;

» 10 centimes de frais variables, au lieu
» de 5 centimes, petite vitesse ; marchan-
» dises de première classe ;

» 10 centimes de frais variables au lieu
» de 3 centimes, petite vitesse ; marchan-
» dises de deuxième classe.

» De là déclassement inévitable, sur-
» tout pour les transports à courtes dis-
» tances [1]. »

Et plus loin.

« Le nouveau système de tarification
» nous ramène aux bases fondamentales
» des tarifs du 1er septembre 1848 en ce
» sens que l'administration accepterait les
» transports des marchandises de tous
» poids aux taux des tarifs de la grande
» vitesse et de la petite vitesse. *Mais le*
» *côté défectueux de ces tarifs, que nous*

[1] *Voir* tableau n° 1 (pp. 38 et 39) extrait du rapport de la Commission d'industrie de 1865. (*Note du rapporteur de la Commission d'industrie de 1873.*)

» *signale, avec raison, M. le Ministre*
» *des Travaux Publics*, N'EXISTE PAS DANS
» LE NOUVEAU SYSTÈME.

» Il suffit, en effet, de consulter le
» tableau n° II(1), pour être convaincu que
» l'écart subsistant dans les tarifs de 1848,
» *et qui avait déterminé le déclassement*,
» N'EXISTE PLUS.

» Si, en 1848, lorsque le déclassement
» était très-avantageux, l'administration a
» transporté 60 p. °/₀ des petites mar-
» chandises à la grande vitesse, il n'y a
» rien d'exagéré à supposer que l'on con-
» servera, à la grande vitesse, 80 p. °/₀
» des transports effectués actuellement
» au taux du service accéléré. D'un autre
» côté, les transports de 15, 20, 25 kilo-
» grammes qui sont groupés aujourd'hui
» à la petite vitesse, ainsi que le men-
» tionnent les pétitionnaires, feraient
» également retour à la grande vitesse. »

Votre commission, Messieurs, partage, sur ce point encore l'opinion de la commission de 1865, dont les arguments n'ont d'ailleurs point été sérieusement combattus à cette époque par le Gouvernement.

Puisqu'il n'en est pas ainsi, nous ne pouvons que nous en rapporter à la réponse invoquée plus haut, en y ajoutant cette considération que les exemples de groupement invoqués n'ont aucune valeur attendu que le groupement en dehors de ce que faisaient les messageries Van Gend, avant leur convention, n'existe que peu ou point ; les renseignements fournis par nos stations et nos chefs de service ne laissent aucun doute à cet égard.

La note ci-contre affirme enfin que les exemples de groupement invoqués n'ont aucune valeur.

Il est cependant indubitable que le groupement continue à s'exercer dans une mesure plus ou moins large, sinon par Van Gend, au moins par d'autres commissionnaires. S'il n'en était point ainsi, il serait difficile de s'expliquer que le quintal transporté qui, en 1852, sous le

(1) Pages 40 et 41.

Quant aux messageries Van Gend, elles ne groupent pas, nous pouvons l'assurer de la manière la plus formelle.

Leurs transports sont l'objet d'une surveillance constante et attentive et cependant jamais nous n'avons pu constater à charge de ces messageries, aucune infraction au § 4 de l'art. 3 de leur convention ainsi conçu.

« Les expéditions ne seront point grou-
» pées ; elles seront remises telles quelles
» auront été reçues dans les bureaux
» Van Gend. »

Nous pensons donc qu'il y a lieu de maintenir le barême actuel qui n'est pas trop élevé, et qui a le mérite d'avoir été admis par toutes les compagnies, bien que certaines d'entre elles eussent désiré des prix plus forts.

Modifier le tarif actuel des petites marchandises dans le sens indiqué, ce serait rompre l'uniformité qui existe dans les services mixtes pour les transports de l'espèce ; car on peut prédire avec certitude que les abaissements que l'on réclame ne seraient acceptés par aucune de ces compagnies.

régime du tarif de 1848, rapportait fr. 2-99 en moyenne, ne produit plus aujourd'hui que fr. 2-11, différence qui se traduit, eu égard au chiffre de mouvement en 1871, en un déficit considérable pour le Trésor.

Pour que le groupement ait lieu, il n'est point indispensable, faisons-le remarquer, que les colis soient réunis sous un même emballage. Un commissionnaire qui a 10,20 etc. colis à faire transporter, appartenant à 10 personnes différentes, déclare à l'administration vouloir effectuer le transport de 10,20 etc. colis d'un poids de 50,100 etc. kilogrammes, et l'administration établit le prix de transport d'après ce poids. Ces colis sont bien réellement groupés ; or l'administration peut-elle constater si ces 10 au 20 colis transportés *en masse* appartiennent à 10 personnes différentes ?

Voici les tableaux qui étaient joints à la note que nous venons de reproduire :

TABLEAU N° 1.

Relevé des recettes opérées du chef des transports effectués par chemin de fer, pendant les années 1867, 1868, 1869, 1870 *et* 1871, *pour compte des messageries Van Gend et Ce, conformément à la convention conclue le* 24 *avril* 1867.

PÉRIODES.	RECETTES.	PÉRIODES.	RECETTES.	*Observations.*
1867.		**1869.**		
Janvier	»	Janvier. . . .	30,073 63	
Février	»	Février . . .	30,677 62	
Mars.	»	Mars	35,346 32	
Avril	»	Avril	36,309 38	
Mai	14,662 70	Mai.	30,914 27	
Juin.	21,762 56	Juin	29,658 08	
Juillet	20,505 38	Juillet. . . .	30,947 37	
Août.	23,774 08	Août	33,048 03	
Septembre . . .	25,697 15	Septembre. . .	34,951 14	
Octobre. . . .	29,423 96	Octobre . . .	37,600 23	
Novembre . . .	26,232 78	Novembre. . .	33,750 86	
Décembre . . .	22,178 62	Décembre. . .	30,570 83	
	184,237 23		392,847 76	
1868.		**1870.**		
Janvier	22,374 57	Janvier. . . .	29,007 31	
Février. . . .	32,905 26	Février . . .	31,331 09	
Mars.	36,376 84	Mars	35,356 65	
Avril	33,699 26	Avril	35,746 36	
Mai	33,988 27	Mai.	34,353 49	
Juin.	30,314 07	Juin	32,781 75	
Juillet	29,118 46	Juillet. . . .	34,629 70	
Août.	32,767 41	Août	25,776 19	
Septembre . . .	34,975 77	Septembre. . .	30,271 68	
Octobre. . . .	37,769 38	Octobre . . .	37,816 44	
Novembre . . .	34,337 11	Novembre. . .	36,264 62	
Décembre . . .	31,237 91	Décembre. . .	34,363 30	
	390,264 31		397,898 38	

PÉRIODES.	RECETTES.	RÉCAPITULATION.		AUGMENTATION d'année EN ANNÉE.
1871.		Les huit derniers mois de l'année 1867 ont donné une recette, de fr.	184,237 25	
Janvier	38,412 15			
Février	34,612 45	L'année 1868 a produit la somme de	390,264 51	
Mars.	41,424 33	L'année 1869 a produit la somme de	392,847 76	2,583 25
Avril	36,409 05			
Mai	34,985 96	L'année 1870 a produit la somme de	397,898 58	5,050 82
Juin.	33,663 61	L'année 1871 a produit la somme de	434,227 42	36,328.84
Juillet	33,832 68			
Août.	35,212 80	Total . . .	1,799,475 50	
Septembre . . .	35,757 51			
Octobre. . . .	39,734 54			
Novembre . . .	36,098 92			
Décembre . . .	34,083 42			
	434,227 42			

TABLEAU N° 2.

Relevé comparatif des recettes opérées du chef des transports effectués en service intérieur de l'Etat, entre les stations reprises à la convention Van Gend, aux prix des tarifs n°s 2 et 4, et des recettes provenant des expéditions faites pour compte des messageries Van Gend et Ce aux conditions de la convention conclue le 24 avril 1867, pendant les années 1869, 1870 et 1871.

EXPÉDITIONS EN SERVICE INTÉRIEUR DE L'ÉTAT.			EXPÉDITIONS VAN GEND ET COMP^e.		
1869.	1870.	1871.	1869.	1870.	1871.
1,389,630 55	1,377,432 48	1,599,235 81	341,427 25	353,752 50	376,394 »
Diminution 0.87 p. °/o			Augmentation 3.61 p. °/o		
	Augmentation 16.10 p. °/o			Augmentation 6.04 p. °/o	
Juillet 1870.	Juillet 1871.	Juillet 1872.	Juillet 1870.	Juillet 1871.	Juillet 1872.
112,245 95	127,332 16	115,382 47	31,278 46	29,430 16	27,563 13
Augmentation 13.43 p. °/o			Diminution 5.90 p. °/o		
	Diminution 9.38 p. °/o			Diminution 6.34 p. °/o	

TABLEAU N° 3.

Relevé des expéditions du tarif n° 2 du poids de 20 kil. et moins, effectués en service intérieur de l'État, entre les localités dénommées dans la convention Van Gend et Cᵉ, pendant le mois de juin 1871.

PARCOURS.	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	11 à 20 kil.	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	11 à 20 kil.	5 kil. et moins.	6 à 10 kil.	11 à 20 kil.	Observations.
				PRIX ACTUELS.			PRIX PROPOSÉS.			
De 1 à 5 lieues inclus.	2,167	892	5,529	866 80	446 »	2,117 40	650 10	267 60	1,058 70	
— 6 à 10 —	6,919	2,764	8,284	5,459 50	1,658 40	5,798 80	2,075 70	829 20	2,485 20	
— 11 à 15 —	6,079	2,215	4,529	5,059 50	1,527 80	3,170 50	1,825 70	665 90	2,717 40	
— 16 lieues et plus . .	9,010	5,911	5,727	5,406 »	2,757 70	4,581 60	2,705 »	1,175 50	5,456 20	
Total général. . .	24,175	9,780	22,069	12,771 80	6,169 90	15,668 10	7,252 50	2,954 »	9,697 50	
Résultat de l'application des prix proposés				7,252 50	2,954 »	9,697 50				
Différence en moins . . . . . fr.				5,519 50	5,255 90	5,970 60				

Perte mensuelle, fr. 14,725-80 sur les expéditions du tarif 2 de 20 kil. et moins.

Comme comparaison, nous avons cru devoir dresser le tableau ci-dessous dans lequel nous avons appliqué aux expéditions relatées au tableau n° 3 les prix payés par la compagnie Van Gend; il en résulte que, dans l'hypothèse où l'on aurait substitué le tarif Van Gend au barême d'après lequel ont été réglées les expéditions du tarif n° 2 renseignées à ce tableau, l'administration aurait subi, pendant le mois de juin 1871, une perte de fr. 20,106-10 ou de 58 p. °/₀, et que l'application du même tarif Van Gend, comparée à celle du tarif proposé, fait ressortir encore un déficit de fr. 5,380-30 ou de 27 p. °/₀, perte qui ne serait atténuée dans une certaine mesure, pour les deux cas, que par l'exonération des frais de camionage qui sont à la charge de la Compagnie Van Gend.

Résultats de l'application hypothétique du tarif Van Gend aux expéditions relatées au tableau n° 3.

	COLIS de 5 kil. et moins.	COLIS de 6 à 10 kil.	COLIS de 11 à 20 kil.		
	325 05	178 40	882 25		
	1,383 80	691 »	2,485 20		
	1,215 80	553 25	1,358 70		
	2,252 50	1,173 30	2,004 45		
Total	5,177 15	2,595 95	6,730 60	Total	14,503 70
Différence d'avec le produit résultant de l'application du tarif actuel.	7,594 65	3,573 95	8,937 50	Total de la différence	20,106 10
Différence d'avec le produit du tarif proposé.	2,075 35	338 05	2,966 90	Id.	5,380 30

En d'autres termes, l'application du tarif Van Gend se fût traduite en une recette de fr. 14,503-70, tandis que l'application du tarif dont l'adoption est réclamée par les pétitionnaires eût procuré une recette de 19,884 francs, ou 38 p. °/₀ de plus.

Il résulte clairement de ces chiffres que l'application à *toutes* les expéditions du tarif n° 2, de 20 kilogrammes et moins, de la tarification préconisée par les pétitionnaires, serait bien moins onéreuse à l'État que l'application du tarif de faveur Van Gend. D'ailleurs, le Trésor ne dût-il point bénéficier de la substitution de l'un des tarifs à l'autre, il n'en est pas moins constant que la tarification demandée mériterait la préférence du Gouvernement, comme assurant au public même le bénéfice de l'énorme différence des taxes appliquées par les deux barêmes; en un mot, si l'adoption du tarif devait amener même une dépression des recettes actuellement perçues sur certaines catégories de transports, la réduction notable des taxes devant profiter, dans ce cas, au public exclusivement, ce barême devrait indubitablement être préféré à celui qui, sous le régime de la convention du 24 avril 1867, favorise les intérêts seuls d'une compagnie privilégiée. C'est là une considération puissante qui doit engager le Gouvernement à examiner avec la plus vive sollicitude et à accueillir, s'il est possible, la demande

des pétitionnaires. D'un autre côté, la réduction des taxes aura inévitablement pour effet de ramener vers le chemin de fer un nombre considérable de petits colis qui se transportent aujourd'hui par d'autres voies; et, sans même tenir compte de la cessation du groupement, on peut être assuré que, par le fait seul de l'adoption de la réforme, il se produira bientôt un accroissement de mouvement considérable qui compensera la dépression momentanée des recettes.

Rappelons-nous, en effet, les résultats fournis par la réforme partielle opérée en 1865 et accusés pour le Département des Travaux Publics dans le compte rendu de 1865, dont nous avons reproduit un extrait, p. 13; rappelons-nous que le mouvement des expéditions taxées au minimum, qui était de 509,735 colis en 1864, est monté à 842,982 expéditions en 1866. Ne perdons pas de vue, enfin, que la perte éventuelle et momentanée que pourrait subir l'État par l'application du tarif proposé serait notablement amoindrie, ainsi que nous venons de le démontrer, par la substitution de ce barème à celui qui s'applique actuellement à la catégorie d'expéditions formant le contingent de la compagnie Van Gend.

Avant de terminer ce rapport, disons encore que l'adoption du nouveau tarif permettrait de simplifier notablement la comptabilité, aujourd'hui si compliquée, de l'administration, de réorganiser le service du camionage et de rendre possible l'emploi des timbres adhésifs pour l'affranchissement des petits paquets; l'inauguration du barème nouveau faciliterait, en un mot, les rapports entre le public et l'État, tout en réduisant singulièrement le travail des bureaux de l'administration.

Dans tous les documents statistiques, le nombre de colonnes est double de celui des catégories de transports; actuellement, les états récapitulatifs du mouvement et de la recette des marchandises et des finances comptent 77 colonnes (*voir* un exemplaire de ces états, à la p. 48), dont 26 pour les petites marchandises. Or ce nombre 26 serait réduit à 8. Les chances d'erreur dans le calcul des taxes seraient, en outre, considérablement amoindries et la suppression probable, dans un délai rapproché, de la comptabilité spécialement organisée pour les transports de la Compagnie Van Gend serait un nouvel allégement au travail des bureaux.

Le mouvement des expéditions des petits colis devant augmenter dans de fortes proportions par suite de l'abaissement des prix de transport, les conditions d'existence des entreprises de camionage seraient considérablement améliorées et il n'est pas douteux que, si ce service était mis en adjudication, les frais de remise à domicile subiraient une diminution très-notable.

Enfin, l'emploi de timbres adhésifs serait une des conséquences heureuses de l'adoption de la réforme. Le Gouvernement, malgré des réclamations incessantes dont la Chambre s'est fait plusieurs fois l'interprète depuis quelques années, a reculé jusqu'aujourd'hui devant les difficultés de leur application et la responsabilité qui, d'après lui, en résulterait pour l'administration. Or, ce mode d'affranchissement des petits paquets n'est point une innovation inconnue; il est pratiqué depuis assez longtemps déjà en Allemagne où le Bundesrath vient d'être de nouveau saisi par le Gouvernement d'un projet de loi ayant pour but la simplification du système de taxation et l'abaissement du port des petits paquets.

La commission, désirant s'éclairer de l'expérience réalisée par nos voisins, pria M. le Ministre des Travaux Publics de vouloir bien se procurer et lui transmettre quelques renseignements sur cette question.

M. le Ministre des Travaux Publics nous adressa, en date du 12 mai dernier, la dépêche suivante :

« Bruxelles, 12 mai 1873.

» MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

» En attendant que le Département soit en possession de l'exemplaire du projet de loi sur la taxe des petits paquets en Allemagne, réclamé au Gouvernement impérial pour satisfaire à votre demande du 10 avril dernier, j'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli une copie du rapport du Ministre de Belgique à Berlin sur le même objet.

» Dès que le document prérappelé sera parvenu, je m'empresserai de vous le transmettre.

» Agréez, Monsieur le Rapporteur, l'assurance de ma considération distinguée.

» Au nom du Ministre :

» Pour le Directeur général,

» *L'Inspecteur général,*

» VINCHENT. »

A M. le comte d'Aspremont-Lynden, Ministre des Affaires Étrangères, etc.

« Berlin, le 8 mars 1873.

« MONSIEUR LE COMTE,

» L'administration des postes allemandes transporte des paquets jusqu'au poids de 5 kilogrammes, d'après un tarif fixé par la loi de la Confédération de l'Allemagne du Nord, du 4 novembre 1867, étendue à l'Allemagne entière, par la loi du 28 octobre 1871. Ce tarif n'est pas uniforme comme celui des lettres. Le port varie selon le poids des paquets et selon la distance à parcourir; il est de 2 pfennings par livre pour chaque distance de 5 milles à 30 milles, de 10 pfennings entre 30 et 100 milles, de 20 pfennings au delà de 100 milles. En combinant les poids jusqu'à 100 livres avec les distances jusqu'à 180 milles, on n'obtient pas moins de 1,075 taxes différentes.

» Pour simplifier ce système de taxation et pour abaisser en même temps le port des *petits* paquets, le Gouvernement allemand a soumis, en décembre dernier, au Bundesrath, un projet de loi dont vous trouverez ci-joint le texte avec l'exposé des motifs.

» Ce projet a déjà reçu l'approbation du Bundesrath ; ce sera un des premiers objets sur lesquels le Reichstag, convoqué pour le 12 de ce mois, aura à délibérer.

» Partant du principe que la poste est surtout appelée à transporter les *petits* paquets, le projet de loi établit une taxe uniforme de 5 groschen, par paquet de 5 kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue (jusqu'à 10 milles, la taxe est de moitié). Au delà du poids de 5 kilogrammes, la taxe proportionnelle est maintenue, mais considérablement simplifiée.

» Pour chaque kilogramme au delà des cinq premiers, il sera prélevé une taxe déterminée suivant les distances qui sont ramenées à six zones au lieu de dix-huit.

» Comme 80 p. °/₀ de tous les paquets transportés par la poste sont inférieurs à 5 kilogrammes et que cette proportion ira sans doute en augmentant, par suite de la réduction considérable du port (pour les grandes distances, cette réduction va jusqu'au sixième du port actuel), on voit que le système de l'uniformité de la taxe sera celui qui prédominera.

» L'exposé des motifs fait, d'ailleurs, pressentir que, lorsque la poste pourra, sans inconvénient pour le public, abandonner à l'industrie privée le transport des gros paquets, on pourra étendre à tous les paquets transportés par la poste, et dont le poids maximum resterait à déterminer, le système de l'uniformité de la taxe comme pour les lettres.

» Le même projet de loi diminuera aussi considérablement la prime d'assurance des lettres, portant déclaration de valeur. Cette prime ne sera plus que de ½ sgr. par 100 thalers (un sixième par mille), quelle que soit la distance à parcourir; d'après le tarif en vigueur, on paye de 1 à 3 sgr. par 100 thalers, suivant la distance.

» Agréez, etc.

» (*Signé*) NOTHOMB. »

Votre commission, Messieurs, vous propose le renvoi à M. le Ministre des Travaux Publics des nombreuses pétitions qui ont motivé ce rapport; elle partage complétement l'avis des sections centrales qui ont été chargées de l'examen des budgets des Travaux Publics pour les années 1864 et 1872; elle engage le Gouvernement à soumettre à un examen approfondi le *nouveau système de tarification des marchandises par chemin de fer* et, notamment, les dispositions des art. 4 et 7 du projet de règlement d'exploitation (annexe n° 1, page 29); elle l'invite, enfin, à faire de cette étude l'objet d'un *rapport motivé* qui serait présenté à la Chambre dans la session prochaine.

Le Rapporteur,
J. DESCAMPS.

Le Président,
DE LEHAYE.

ANNEXES.

Annexe n° 1.

NOUVEAU SYSTÈME DE TARIFICATION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR CHEMIN DE FER.

Projet de règlement d'exploitation.

Dispositions réglementaires empruntées au livret du 1er septembre 1848, destinées à remplacer les art. 1 à 11 du livret du 25 décembre 1870.

Art. 1er. Le prix de transport des marchandises désignées par l'expéditeur comme devant être transportées à grande vitesse est établi de la manière suivante :

1° 30 centimes par 10 kilogrammes pour toute expédition faite à une distance de plus de 10 lieues.

2° 30 centimes pour une expédition transportée dans un rayon de 10 lieues du poids maximum de 20 kilogrammes ; cette taxe progressant de 15 centimes par 10 kilogrammes.

Ce prix comprend : Les frais de réception, délivrance d'un bulletin, pesage, inscription, chargement, traction, déchargement et remise à domicile.

Art. 2. Les expéditions du poids de 30 kilogrammes et au-dessous seront transportées par le plus prochain train de voyageurs partant dans la journée, pourvu qu'elles soient inscrites une demi-heure avant le départ ; passé ce délai, l'inscription n'est obligatoire que pour le convoi suivant.

Les expéditions de plus de 30 kilogrammes seront transportées dans la journée de leur acceptation, par les convois de voyageurs à désigner par l'administration.

Art. 3. Les colis encombrants ou d'un chargement difficile ne sont admis aux convois de voyageurs que pour autant qu'ils ne soient pas de nature à entraver la marche de ces convois.

Art. 4. Les marchandises expédiées aux prix indiqués à l'art. 1er sont remises à domicile dans les trois heures de l'arrivée des trains.

Dans tous les cas, celles à destination d'une station du réseau de l'État et déposées au bureau de départ avant quatre heures de l'après-midi, seront remises, pourvu que les formalités de douane ne s'y opposent pas, au domicile du destinataire, le lendemain du jour de l'expédition avant deux heures de relevée.

Passé ce délai, l'administration comptera 25 francs d'indemnité au destinataire.

Art. 5. Les expéditeurs auront la faculté de réclamer le transport des colis de tout poids aux prix et conditions du tarif de la petite vitesse du 25 décembre 1870.

Art. 6. Les huîtres, le poisson frais et la levûre seront toujours transportés par les trains de voyageurs, quel qu'en soit le poids et quoique payant le prix du tarif de la petite vitesse. Ils devront être remis à la station une heure au moins avant le départ.

Art. 7. Les marchandises transportées aux prix indiqués à l'art. 1er à destination d'une station du réseau de l'État pourront être affranchies au moyen de timbres qui seront débités dans toutes les stations. Il y aura des timbres de 15, 30 et 60 centimes.

Les art. 63 et 17 notamment du livret réglementaire du 25 décembre 1870 devront être mis en harmonie avec les art. 4 et 5 ci-dessus renseignés.

ANNEXE N° 2.

Dépêche ministérielle annexée au n° 77 des documents de la Chambre des Représentants, session de 1864-1865.

Bruxelles, le 7 janvier 1865.

MONSIEUR LE REPRÉSENTANT,

J'ai l'honneur de répondre à votre lettre du 20 décembre écoulé.

Le système de tarification des petites marchandises préconisé dans une pétition sur laquelle la commission de l'industrie vous a chargé de faire un rapport, aurait, entre autres, pour effet de faire disparaître le vice capital de la tarification actuelle, vice reconnu par tous les hommes compétents, à savoir la surtaxe excessive que payent les expéditions de faible poids, surtout lorsqu'elles n'ont à franchir que de courtes distances (1).

Mais ce système présente, à certains égards, des anomalies qui conduiraient, en pratique, à de sérieux inconvénients, et qui auraient pour effet certain de compromettre les recettes dans une mesure excessive.

J'en citerai quelques-unes.

Le projet en question divise la voie ferrée en deux zones, l'une de 10 lieues (50 kilomètres), l'autre de plus de 10 lieues (2).

Les taxes pour la seconde zone sont doubles de celles à percevoir dans la première.

Il en résultera, par exemple, qu'un colis de 20 kilogrammes coûtera 30 centimes de Bruxelles à Wetteren (10 lieues) et 60 centimes de Bruxelles à Gand (12 lieues). — Or qui pourra soutenir que la dépense de traction supplémentaire de Wetteren à Gand (dépense qu'on ne saurait pas même apprécier pour un colis de 20 kilogrammes) justifie une surtaxe de cent pour cent au préjudice de Gand. Cet exemple n'est pas choisi ; il en est exactement de même pour toute l'échelle des poids. Ainsi, 100 kilogrammes payeront fr. 1-50 pour Wetteren et 3 francs pour Gand (3).

On remarquera, en outre, que ce système conduit à une autre conséquence, à laquelle mon Département ne saurait souscrire en aucun cas ; c'est qu'à l'occasion d'une réforme des tarifs dans le sens d'un abaissement, il y aurait, au contraire, relèvement des taxes dans un assez grand nombre de cas.

---

(1) Pris dans leur ensemble, les tarifs pour le transport des petites marchandises sont actuellement plus élevés qu'en 1864. (*Note du Rapporteur de la Commission de* 1873.)

(2) Cela n'est pas exact : il s'agit, en effet, de zones autour de chaque point de départ. (*Id.*)

(3) S'il était de principe que les taxes dussent nécessairement être proportionnelles à la dépense de traction, certains tarifs aujourd'hui en vigueur ne renfermeraient que des anomalies. (*Id.*)

Ainsi 100 kilog. payent aujourd'hui, à	2 lieues,	fr.	1 » ;	ils payeront	fr.	1 50
—	—	5	—	1 »	—	1 50
—	—	10	—	1 50	—	1 50
—	—	11	—	1 60	—	3 00
—	—	12	—	1 70	—	3 00
—	—	15	—	2 00	—	3 00
—	—	20	—	2 50	—	3 00
—	—	25	—	3 00	—	3 00
Ainsi encore 200 kilog.	payent à	11	—	3 20	—	6 00
—	—	15	—	4 80	—	6 00
—	—	20	—	5 00	—	6 00

Cette surtaxe se rencontrera même pour des poids inférieurs à 100 kilogrammes.

Ainsi 40 kilogrammes payent aujourd'hui à	11 lieues			1 »	Ils payeront	1 20
—	—	15	—			
—	—	20	—			
—	—	25	—			
Ainsi 70 kilogrammes payent aujourd'hui à	11 lieues			1 15	—	2 10
—	—	15	—	1 40	—	2 10
—	—	20	—	1 75	—	2 10 (1).

L'auteur complète son système par une mesure dont il n'a sans doute pas bien calculé toute la portée :

L'administration, dit-il, accepterait le transport à petite vitesse (au prix de la petite vitessse) des expéditions de *tout poids*, ainsi que le prescrivait le livret réglementaire du 1er septembre 1848.

Je dirai tout dabord que cette faculté inscrite, en effet, dans le livret de 1848, a été reconnue comme étant le vice radical de ce livret.

---

(1) Ces transports ne sont pas ceux du commerce. Du reste, voici ce que nous extrayons d'une brochure sur la même question, publiée en 1865 par un représentant autorisé du commerce (M. Ed. Dartevelle).

« Admettons que des négociants tenant certains articles aient à expédier des quantités de 70, 80 kilogrammes, ils pourront les faire transporter à la *petite vitesse*.

» Ce n'est pas tout : admettons qu'un négociant désire transmettre ou recevoir promptement ses marchandises et qu'il doive payer quelques centimes de plus qu'aujourd'hui, il trouvera une ample compensation dans le bénéfice que lui procureront les transports habituels, lesquels sont généralement de 20, 30, 40 kilogrammes.

».... Nous ferons remarquer que chaque point de départ, pris isolément peut être interessé à voir adopter les prix indiqués dans la brochure pour la première zone, parce que, jusqu'à 60 kilogrammes, les transports sont favorisés. En outre, nous croyons que le négociant consentira aisément à un sacrifice pécuniaire insignifiant pour ses transports dans la deuxième zone, si tant est qu'il y ait sacrifice, eu égard au bénéfice que lui procureraient ses transports dans la première zone. Du reste, comme nous l'avons dit, on a la ressource de la petite vitesse. »

(*Note du Rapporteur de la Commission de 1873.*)

Les prix de la petite vitesse sont ceux des transports en gros, par masses. Or, appliquer la base de ces prix aux transports en détail, c'est courir bénévolement à la ruine. — Que dirait-on d'un de nos grands établissements métallurgiques qui, ayant un magasin de détail dans la capitale, vendrait le kilogramme de fer au même prix de base que celui de ses grands marchés, de mille, de dix mille tonnes?

Les frais de mutation, d'inscription, de perception, de hangars, de matériel, etc., des petites et des grosses marchandises varient parfois de 1 à 100.

Que l'on veuille bien se représenter, par exemple, un wagon de 10 tonnes de verres à vitres ou de clous, composé d'une seule expédition, ou bien, ce même wagon, composé de 500 expéditions séparées pesant chacune 20 kilogrammes, ou bien encore, ces 500 expéditions présentées irrégulièrement en dix jours et ayant nécessité l'expédition de quatre ou cinq wagons à charge incomplète.

Est-il besoin de faire ressortir l'énorme différence de main-d'œuvre, de soins, de travail, de perception, de responsabilité et d'emploi de matériel, que présentent ces deux exemples.

N'est-il pas dès lors contraire à la nature des choses d'admettre que dans les deux cas le prix de base sera le même. Au surplus, si ce principe était vrai, il faudrait le pousser jusqu'à sa dernière limite d'application (1), et, dans ce cas, on en arriverait à percevoir 0.015 centimes pour le transport de 10 kilogrammes et 0.0015 pour le transport du petit paquet de 1 kilogramme.

L'expérience a prononcé à cet égard; non-seulement, il en résulterait une véritable débacle dans la recette, et il ne me sera pas difficile de le prouver tout à l'heure, mais un désordre complet dans le service des articles de messagerie et des plaintes incessantes de la part du public, qui accepterait parfaitement les prix insignifiants du tarif de la petite vitesse, mais qui ne pourrait jamais s'habituer aux conditions de ce tarif, aux délais et aux allures de la petite vitesse, appliqués aux articles de messagerie.

Comment les choses se passeraient-elles en pratique? A chaque expéditeur qui se présenterait, l'employé devrait demander s'il entend expédier à grande ou à petite vitesse. Sur dix expéditeurs, non commerçants, neuf n'en savent rien, parce qu'ils n'apportent pas eux-mêmes le colis à la gare. On expédiera alors au tarif le plus bas, c'est-à-dire à la petite vitesse. Mais au lieu de recevoir son colis dans la journée ou le lendemain, le destinataire le recevra peut-être quarante-huit heures après. De là réclamations, récriminations contre le service du chemin de fer (2), et, comme conclusion, envoi des colis chez les commissionnaires, qui,

---

(1) Pourquoi faudrait-il pousser ce principe jusqu'à sa dernière limite; à l'exemple du barême de 1848, les transports *à la petite vitesse* seraient taxés au poids *minimum* de 100 kilogrammes. (*Note du Rapporteur.*)

(2) Les tarifs de 1848 étaient, au contraire, si populaires que des prostestations presque générales accueillirent ceux du 8 juin 1853 La chambre de commerce de Verviers écrivait notamment :

« La combinaison du 1er juillet est toute dans l'intérêt des commissionnaires de roulage, et » l'on serait tenté de jurer qu'elle a été arrêtée par des commissionnaires en retraite, par des » commissionnaires regrettant le passé. » (*Id.*)

mieux avisés que le public ordinaire, sauront facilement profiter des prix de la petite vitesse et éviter les inconvénients qu'elle entraîne. Cette assertion n'est pas hypothétique. C'est l'histoire du passé et même du présent.

Dans mon opinion, une semblable mesure serait la fortune des commissionnaires.

En fait, l'administration n'aurait d'autre issue, pour faire cesser les plaintes du public, que de donner l'ordre d'expédier à grande vitesse les colis payant pour la petite vitesse.

« Évidemment, dit l'auteur du projet, si une telle combinaison était possible, » elle détruirait tous nos calculs et saperait par sa base toute l'économie de notre » système de tarification. »

Nous allons voir que non-seulement cette combinaison est possible, mais dans quelle mesure les expéditeurs (public et commissionnaires) en ont usé dans le passé.

On sait, 1° qu'en 1847 les tarifs classaient les expéditions en articles de messageries (de 1 à 5 kilogrammes, de 5 à 50 kilogrammes, et de 50 à 500 kilogrammes), et en grosses marchandises (500 kilogrammes et au-dessus); 2° qu'en 1848 (1er septembre), cette distinction disparut par la faculté donnée aux expéditeurs *d'expédier tous poids aux prix de la petite vitesse;* 3° qu'en 1853 (1er juillet) et, depuis, en 1862, la limite de poids en vigueur en 1847 a été rétablie, sauf certains tempéraments qui, en réalité, l'ont fait descendre à 500 kilogrammes et même à moins.

Or, qu'on veuille bien jeter les yeux sur les chiffres du tableau ci-joint et on constatera qu'en 1849 (première année d'application du système du 1er septembre 1848), le tonnage des petites marchandises a fléchi de plus de 50 pour cent et la recette d'une quotité à peu près égale [1]; tandis qu'en 1854 (première année d'application ou plutôt de retour au système de 1847), le tonnage des petites marchandises a plus que doublé et la recette a augmenté de plus de 50 pour cent relativement à 1852.

Je pense que la commission d'industrie trouvera cette preuve par analyse et synthèse suffisamment convaincante et qu'elle voudra bien admettre que le même effet se produisant aujourd'hui sous l'empire de la même cause, on arriverait à ce résultat que le tonnage et la recette des petites marchandises baisserait au *minimum* de 50 p. °/o, soit d'environ 500,000 quintaux et de 950,000 francs.

Ces 500,000 quintaux, taxés à petite vitesse, produiraient environ 500,000 francs. D'autre part, il y aurait une perte notable sur les *minima* du tarif n° 3. On peut donc évaluer à 500,000 francs au *minimum* la perte à résulter de cette seule mesure.

Il serait assez difficile de déterminer exactement la portée financière des autres mesures préconisées par l'auteur du projet en question. Toutefois, il résulte des études faites à mon Département que tout système, pour être efficace, et en admettant qu'il ne touche pas à la question de limite de poids, exposera le Trésor

---

[1] Il a été répondu à cette objection p. 16 du rapport. (*Note du Rapporteur.*)

public à un risque de plusieurs centaines de mille francs, à récupérer par un accroissement de mouvement, dans un délai plus ou moins étendu.

J'estime qu'il en serait à peu près de même du système préconisé par les pétitionnaires.

Ce système, pris dans son entier, exposerait donc le Trésor public à une perte d'environ un million [1], soit plus de 50 p. °/₀ de la recette totale des petites marchandises.

La réforme du tarif des petites marchandises ne tardera pas à être accomplie par les soins de mon Département. Je suis convaincu, pour ma part, que cette réforme est nécessaire, et je suis bien décidé à ne pas reculer devant les conséquences qu'elle entraînera, mais à la condition que cette réforme soit logique, c'est-à-dire qu'elle dégrève, là où il y a réellement excès, et qu'elle maintienne intactes les recettes, là où elles sont modérées et légitimées. Je tiens essentiellement aussi à ce que les conditions de transport soient telles que l'administration puisse offrir au public tous les avantages d'un service régulier et rapide. Je le répète, ce résultat pourrait être compromis, si la réforme avait pour effet d'amener une confusion, une sorte d'alliage hors nature, entre les diverses catégories de transports.

Je vous prie, Monsieur le Représentant, d'agréer l'hommage de ma haute considération.

Le Ministre des Travaux Publics,

JULES VANDERSTICHELEN.

---

[1] On pourrait mieux apprécier la valeur de l'assertion si le Gouvernement, en évaluant le chiffre de la perte à un million produisait les calculs qui l'ont amené à cette supputation. (*Note du Rapporteur.*)

Petites marchandises.

ANNÉES.	TONNAGE. (Quintaux.)	RECETTE.	*Observations.*
1847	433,100	1,048,700	
1848	321,600	814,100	Tarifs du 1er septembre 1848.
1849	207,000	593,500	
1850	222,700	623,000	
1851	231,200	661,600	
1852	246,100	736,100	
1853	436,600	966,800	Tarifs du 1er juillet 1853.
1854	617,700	1,174,300	
1855	688,000	1,319,600	
1856	754,500	1,356,300	
1857	785,400	1,395,300	
1858	832,100	1,456,700	
1859	868,500	1,523,000	
1860	926,100	1,659,900	
1861	986,400	1,776,900	
1862	985,400	1,901,500	

N° 1.

Tableau comparatif. — Tarif du 1er septembre 1848. — Prix de transport à la grande et à la petite vitesse.

N° 1. — *Tableau comparatif. — Tarif du 1er septembre 1848.*

POIDS TRANSPORTÉS.	DISTANCE											
	1 LIEUE.		2 LIEUES.		3 LIEUES		4 LIEUES.		5 LIEUES.		6 LIEUES.	
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.
Kilogr. 10	» 55	(a) » 30	» 55	» 35	» 55	» 40	» 55	» 45	» 55	» 50	» 60	» 55
20	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 70	Id.
30	» 65	Id.	» 65	Id.	» 65	Id.	» 65	Id.	» 65	Id	» 80	Id.
40	» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	» 90	Id.
50	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	1 »	Id.
60	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	1 10	Id.
70	» 85	Id.	» 85	Id	» 85	Id	» 85	Id.	» 85	Id.	1 20	Id.
80	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	1 30	Id.
90	» 95	Id.	» 95	Id.	» 95	Id.	» 95	Id	» 95	Id.	1 40	Id.
100	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 50	Id
	11 LIEUES.		12 LIEUES.		13 LIEUES.		14 LIEUES.		15 LIEUES.		16 LIEUES.	
10	» 65	» 80	» 65	» 85	» 65	» 90	» 65	» 95	» 65	1 »	» 70	1 05
20	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 90	Id.
30	» 95	Id.	» 95	Id.	» 95	Id.	» 95	Id.	» 95	Id.	1 10	Id.
40	1 10	Id.	1 10	Id	1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	1 30	Id.
50	1 25	Id.	1 25	Id.	1 25	Id.	1 25	Id	1 25	Id.	1 50	Id.
60	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 70	Id.
70	1 55	Id.	1 55	Id.	1 55	Id.	1 55	Id.	1 55	Id.	1 90	Id
80	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	2 10	Id.
90	1 85	Id	1 85	Id.	1 85	Id.	1 85	Id.	1 85	Id.	2 30	Id.
100	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id	2 »	Id.	2 »	Id.	2 50	Id.
	21 LIEUES.		22 LIEUES.		23 LIEUES.		24 LIEUES.		25 LIEUES.		26 LIEUES.	
10	» 75	1 30	» 75	1 35	» 75	1 40	» 75	1 45	» 75	1 50	» 80	1 55
20	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 10	Id.
30	1 25	Id.	1 25	Id.	1 25	Id.	1 25	Id.	1 25	Id.	1 40	Id.
40	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 70	Id.
50	1 75	Id.	1 75	Id.	1 75	Id.	1 75	Id.	1 75	Id.	2 »	Id.
60	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	2 30	Id.
70	2 25	Id.	2 25	Id.	2 25	Id.	2 25	Id.	2 25	Id.	2 60	Id.
80	2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	2 90	Id.
90	2 75	Id.	2 75	Id.	2 75	Id.	2 75	Id.	2 75	Id.	3 20	Id.
100	3 »	Id	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 50	Id.

— *Prix du transport à la grande et à la petite vitesse.*

PARCOURUE.								Observations.
7 LIEUES.		8 LIEUES.		9 LIEUES.		10 LIEUES.		
Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
» 60	» 60	» 60	» 65	» 60	» 70	» 60	» 75	(a) Transport bureau restant, avec remise à domicile fr. 0-45.
» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	» 70	Id.	
» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	» 80	Id.	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	1 »	Id.	
1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	
1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	
1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id	1 30	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
17 LIEUES.		18 LIEUES.		19 LIEUES.		20 LIEUES.		
» 70	1 10	» 70	1 15	» 70	1 20	» 70	1 25	
» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	
1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	
1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	1 30	Id.	
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	
1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id	
1 90	Id.	1 90	Id.	1 90	Id.	1 90	Id,	
2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	
2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id.	
2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	2 50	Id.	
27 LIEUES.		28 LIEUES.		29 LIEUES.		30 LIEUES.		
» 80	1 60	» 80	1 65	» 80	1 70	» 80	1 75	
1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	1 10	Id.	
1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	1 40	Id.	
1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	1 70	Id.	
2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	2 »	Id.	
2 30	Id.	2 30	Id.	2 30	Id	2 30	Id.	
2 60	Id.	2 60	Id.	2 60	Id.	2 60	Id.	
2 90	Id.	2 90	Id.	2 90	Id.	2 90	Id.	
3 20	Id.	3 20	Id.	3 20	Id.	3 20	Id.	
3 50	Id.	3 50	Id.	3 50	Id.	3 50	Id.	

N° II. — *Tableau comparatif. — Prix de transport à la*

POIDS TRANSPORTÉS.	DISTANCE											
	1 LIEUE.		2 LIEUES.		3 LIEUES.		4 LIEUES.		5 LIEUES.		6 LIEUES.	
	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse	Grande vitesse.	Petite vitesse.
Kilogr. 10	» 30	(a) » 55	» 30	» 60	» 30	» 65	» 30	» 70	» 30	» 75	» 30	» 80
20	» 30	Id.	» 30	Id	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.	» 30	Id.
30	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id.	» 45	Id	» 45	Id.	» 45	Id.
40	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
50	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.	» 75	Id.
60	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
70	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.
80	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
90	1 35	Id.	1 35	Id.	1 30	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.
100	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
	11 LIEUES.		12 LIEUES.		13 LIEUES.		14 LIEUES.		15 LIEUES.		16 LIEUES.	
10	» 30	1 05	» 30	1 10	» 30	1 15	» 30	1 20	» 30	1 25	» 30	1 30
20	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
30	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
40	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
50	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
60	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.
70	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.
80	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
90	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.
100	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.
	21 LIEUES.		22 LIEUES.		23 LIEUES.		24 LIEUES.		25 LIEUES.		26 LIEUES.	
10	» 30	1 35	» 30	1 60	» 30	1 65	» 30	1 70	» 30	1 75	» 30	1 80
20	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.	» 60	Id.
30	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.	» 90	Id.
40	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.	1 20	Id.
50	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.
60	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.
70	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	d.
80	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.
90	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.
100	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.

grande et à la petite vitesse. (Nouveau système de tarification.)

PARCOURUE.								Observations.
7 LIEUES.		8 LIEUES		9 LIEUES.		10 LIEUES.		
Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	Grande vitesse.	Petite vitesse.	
» 30	» 85	*» 30*	» 90	*» 30*	» 95	*» 30*	1 »	(a) Cette taxe est établie d'après le tarif du 10 juin 1864 (grosse marchandises), actuellement en vigueur.
» 30	Id.	*» 30*	Id.	*» 30*	Id.	*» 30*	Id.	On compte :
» 45	Id.	*» 45*	Id.	*» 45*	Id	*» 45*	Id.	100 kilogrammes à une lieue . . fr. » 15
» 60	Id.	*» 60*	Id.	*» 60*	Id	*» 60*	Id.	Enregistrement. . . . . » 20
» 75	Id.	*» 75*	Id.	*» 75*	Id.	*» 75*	Id.	Chargement et déchargement . . . » 10
» 90	Id.	*» 90*	Id.	*» 90*	Id.	*» 90*	Id.	Avis d'arrivée . . . . . » 10
1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	1 05	Id.	Fr. » 55
1 20	Id.	1 20	Id	1 20	Id.	1 20	Id.	Avec remise à domicile on calculerait :
1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	1 35	Id.	100 kilogrammes à une lieue . . fr. » 15
1 50	Id.	1 50	Id	1 50	Id.	1 50	Id.	Enregistrement. . . . . » 20
								Chargement et déchargement . . . » 10
								Remise à domicile . . . . . » 20
								Fr. » 65
17 LIEUES.		18 LIEUES.		19 LIEUES.		20 LIEUES.		
» 30	1 35	*» 30*	1 40	*» 30*	1 45	*» 30*	1 50	Ne pourront être déclassées et restent conséquemment acquis à la grande vitesse :
» 60	Id.	*» 60*	Id.	*» 60*	Id.	*» 60*	Id.	1° Les transports dont les prix sont indiqués en *italiques ;*
» 90	Id.	*» 90*	Id	*» 90*	Id.	*» 90*	Id.	2° Les transports des commissionnaires (ceux que le public leur confie pour être expédiés au taux de la grande vitesse) ;
1 20	Id.	*1 20*	Id.	*1 20*	Id.	*1 20*	Id.	3° Les transports dont le public désire la transmission dans un bref délai.
1 50	Id.	1 50	Id.	1 50	Id.	*1 50*	Id.	Feront retour à la grande vitesse :
1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1 80	Id.	1° Les transports à courtes distances, qui prennent actuellement d'autres voies, parce que les prix du tarif accéléré sont trop élevés ;
2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2° La catégorie des transports (77,166 quintaux, en 1850) appartenant au petit commerce.
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	
3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	
27 LIEUES.		28 LIEUES.		29 LIEUES.		30 LIEUES.		
» 30	1 85	*» 30*	1 90	*» 30*	1 95	*» 30*	2 »	
» 60	Id.	*» 60*	Id	*» 60*	Id.	*» 60*	Id.	
90	Id.	*» 90*	Id.	*» 90*	Id.	*» 90*	Id.	
1 20	Id.	*1 20*	Id.	*1 20*	Id.	*1 20*	Id.	
1 50	Id.	*1 50*	Id.	*1 50*	Id.	*1 50*	Id.	
1 80	Id.	*1 80*	Id:	*1 80*	Id.	*1 80*	Id.	
2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	2 10	Id.	
2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	2 40	Id.	
2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	2 70	Id.	
3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	3 »	Id.	

SERVICE INTÉRIEUR.

MOUVEMENT *et* RECETTE *des transports effectués du* 21 *au* 27 *octobre* 1872 *inclus, aux conditions des tarifs n*os 1, 2 *et* 3.

DISTANCES en LIEUES.	DESTINATIONS GROUPÉES par ordre de distances de 1 à 10 lieues, ensuite en bloc de 11 à 50 lieues.	TARIF N° 1. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et moins.	6 à 10 kil.	11 kilog. et plus.	AU POIDS. Nombre de colis.	Poids taxé.	TARIF N° 2. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et moins.	6 à 10 kil.	11 kilog. et plus. Nombre de colis	Poids réel.	AU POIDS TAXÉ. 50 KILOG. ET MOINS. Poids réel.	Poids taxé.	51 A 100 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	101 A 200 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	201 A 300 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	301 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.	TARIF N° 3. MINIMA. Nombre d'expéditions.	POIDS RÉEL. 101 à 200 kilog.	201 à 300 kilog.	301 kilog. et plus.	1re CLASSE. 401 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.
											MOUVEMENT.															
1		75	28	14	13	530	137	74	445	11,956	868	900	8,360	8,820	15,893	16,680	2,856	2,930	1,169	1,180	75	1,120	13,803	7,348	204,283	219,670
2		130	34	29	38	1,725	196	113	708	17,773	978	1,020	16,713	17,650	27,606	28,930	6,633	6,760	5,660	5,700	153	4,836	15,893	18,709	175,638	178,890
3		160	49	86	37	2,150	280	196	850	27,883	1,585	1,680	16,561	18,710	31,565	32,910	8,205	8,510	6,597	6,700	548	2,587	18,407	19,708	428,097	459,290
4		220	67	50	79	2,026	358	211	831	17,642	1,649	2,000	26,253	26,860	32,957	34,130	10,449	10,720	2,583	2,590	312	3,164	24,549	27,951	324,986	327,830
5		237	66	122	202	3,323	410	219	903	30,750	3,054	3,300	37,051	39,020	60,585	64,080	20,166	20,480	19,572	20,210	329	2,840	19,881	25,294	404,293	420,210
6		386	115	75	72	3,683	735	345	1,170	26,030	2,367	2,850	45,677	47,590	49,135	50,690	20,313	21,440	11,879	12,160	238	4,345	33,907	32,970	489,962	498,240
7		144	35	38	23	1,040	267	151	580	11,921	2,025	2,180	17,017	18,260	29,813	30,910	5,669	5,840	4,545	4,580	137	3,987	20,863	12,623	238,917	247,770
8		144	35	39	31	1,306	316	179	592	9,155	4,466	5,280	20,221	23,910	31,992	33,890	8,506	8,650	9,507	9,560	146	1,300	16,827	9,777	359,677	372,370
9		661	174	198	111	4,350	1,232	527	1,331	26,762	11,245	12,460	32,220	38,140	64,584	67,120	27,163	28,820	60,575	61,990	259	4,575	30,264	34,686	664,520	672,900
10		164	39	48	51	2,022	3,055	219	467	10,359	8,466	5,390	19,134	20,000	23,765	25,320	5,390	5,450	5,616	5,670	127	2,684	17,797	12,776	417,080	421,300
Total. .		2,321	642	699	657	22,155	6,986	2,234	7,877	190,231	36,703	37,060	239,207	258,960	367,895	384,660	115,350	119,600	127,703	130,340	2,324	31,438	212,191	201,842	3,707,453	3,818,470
11 à 50		2,643	839	195	942	30,222	4,901	2,399	6,532	90,384	94,743	113,930	222,341	231,560	306,116	318,870	96,300	98,170	125,353	127,610	1,130	41,345	162,557	216,829	5,987,379	6,111,220
Ensemble.		4,964	1,481	894	1,599	52,377	11,887	4,633	14,409	280,615	131,446	150,990	461,548	490,520	674 011	703,530	211,650	217,770	253,056	257,950	4,454	72,783	374,748	418,671	9,694,832	9,929,690
											RECETTE.															
1		53 20	25 20	15 40	»	22 70	55 80	36 80	»	234 55	»	18 75	»	103 05	»	150 71	»	28 45	»	10 05	»	7 40	42 15	28 90	»	555 80
2		88 35	30 60	35 40	»	74 75	78 80	57 60	»	387 45	»	24 30	»	183 »	»	239 45	»	53 30	»	50 60	»	34 70	70 70	70 45	»	574 35
3		115 90	42 70	38 94	»	123 10	113 »	91 40	»	461 25	»	49 55	»	196 80	»	322 35	»	77 30	»	61 30	»	26 25	116 95	89 15	»	1,844 25
4		172 40	63 80	57 80	»	82 40	153 »	109 »	»	478 85	»	49 10	»	316 10	»	315 15	»	114 35	»	26 50	»	28 30	182 25	193 35	»	1,625 10
5		169 60	61 65	102 65	»	171 40	164 40	113 80	»	474 95	»	68 25	»	479 45	»	707 15	»	250 40	»	247 15	»	21 30	149 55	143 30	»	1,837 30
6		254 90	114 30	71 20	»	167 50	366 10	201 55	»	677 55	»	57 10	»	459 25	»	643 10	»	258 60	»	195 05	»	44 10	183 70	176 15	»	2,711 15
7		114 70	34 90	47 30	»	69 95	141 60	91 30	»	355 15	»	39 50	»	254 25	»	454 60	»	79 30	»	64 95	»	35 85	183 15	105 20	»	1,388 95
8		106 70	33 85	33 70	»	60 65	157 50	103 05	»	349 45	»	97 10	»	317 47	»	409 05	»	147 80	»	86 10	»	17 15	133 85	87 25	»	1,618 60
9		529 »	171 20	121 80	»	214 35	639 »	315 60	»	984 40	»	211 85	»	602 30	»	1,023 85	»	461 30	»	988 80	»	51 45	327 35	241 60	»	4,408 45
10		132 »	39 »	54 »	»	116 »	169 20	136 30	»	301 20	»	120 90	»	353 39	»	422 15	»	97 05	»	81 55	»	40 10	169 85	89 45	»	4,226 11
Total. .		1,736 75	617 20	578 19	»	1,102 80	2,038 40	1,256 40	»	4,704 80	»	736 40	»	3,265 06	»	4,687 56	»	1,567 85	»	1,812 05	»	306 60	1,559 50	1,224 80	»	20,790 06
11 à 50		2,312 20	815 70	192 25	»	2,349 48	2,707 75	1,603 05	»	3,569 20	»	3,106 09	»	5,965 76	»	7,606 64	»	2,794 29	»	3,614 70	»	702 10	2,801 05	2,414 94	»	67,750 08
Ensemble.		4,048 95	1,432 90	770 44	»	3,452 28	4,746 15	2,859 45	»	8,274 »	»	3,842 49	»	9,230 82	»	12,294 20	»	4,362 14	»	5,426 75	»	1,008 70	4,360 55	3,639 74	»	88,540 14

TABLEAU A^1.

SERVICES MIXTES.

MOUVEMENT *et* RECETTE *des transports effectués du* 21 *au* 27 *octobre* 1872 *inclus, aux conditions des tarifs n*^{os} 1, 2 *et* 3.

DISTANCES en LIEUES.	DESTINATIONS GROUPÉES par ordre de distances de 1 à 10 lieues, ensuite en bloc de 11 à 50 lieues.	TARIF N° 1. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kil.	11 kilog. et PLUS.	AU POIDS. Nombre DE COLIS.	Poids taxé.	TARIF N° 2. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kil.	11 kilog. et plus. Nombre de colis.	Poids réel.	AU POIDS TAXÉ. 50 KILOG. ET MOINS. Poids réel.	Poids taxé.	51 A 100 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	101 A 200 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	201 A 300 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	301 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.	TARIF N° 3. MINIMA. Nombre D'EXPÉDITIONS.	POIDS RÉEL. 101 à 200 KILOG.	201 à 300 KILOG.	301 kilog. et PLUS.	1re CLASSE. 401 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.
	MOUVEMENT.																									
1		12	5	1	6	163	53	29	115	2,259	912	940	4,340	4,630	4,389	3,850	1,744	1,780	2,057	2,070	37	600	3,866	1,486	66,756	67,600
2		68	6	5	38	540	199	206	202	3,735	1,920	2,040	3,412	3,580	5,649	5,850	1,456	1,470	350	350	8	105	1,681	1,378	45,916	46,800
3		35	8	8	6	420	61	30	106	2,322	1,099	1,140	2,968	3,110	4,208	4,300	3,915	3,970	2,680	2,710	24	230	1,994	2,408	80,770	81,450
4		36	8	5	4	189	84	36	77	1,975	890	950	4,394	4,530	3,581	3,670	530	530	1,549	1,570	36	130	2,452	14,200	39,283	39,390
5		8	4	1	3	100	30	13	50	726	303	330	1,362	1,430	2,104	2,160	»	»	364	380	18	160	2,532	2,927	32,366	34,770
6		33	3	5	8	214	64	42	84	1,752	1,374	1,480	3,905	3,950	5,294	5,690	1,578	1,590	»	»	46	1,231	4,750	3,766	46,961	47,080
7		7	1	2	3	138	18	12	37	777	92	100	2,125	2,240	1,481	1,500	»	»	1,500	1,500	7	»	1,289	5,460	15,229	15,290
8		55	8	3	16	324	89	45	89	1,998	1,453	1,590	3,113	3,320	6,386	6,640	3,427	3,490	3,405	3,430	63	574	9,357	8,138	253,140	253,980
9		35	12	20	12	445	74	53	95	1,553	1,301	1,350	2,415	2,540	3,930	4,030	2,020	2,040	390	390	30	200	1,973	4,394	60,933	61,000
10		26	5	1	4	150	16	11	16	264	701	760	836	860	1,355	1,380	219	220	»	»	11	»	220	319	64,143	68,780
Total. .		315	60	51	100	2,683	688	477	871	17,361	10,045	10,680	28,870	30,190	38,377	39,070	14,889	15,090	12,295	12,400	280	3,230	30,114	44,476	705,497	716,140
11 à 50		427	174	151	190	4,672	968	639	845	17,134	23,876	24,740	50,855	52,810	76,237	78,610	21,251	21,770	12,807	13,660	259	5,051	35,037	34,795	1,033,342	1,045,540
Ensemble.		742	234	202	290	7,355	1,656	1,116	1,716	34,495	33,921	35,420	79,725	83,000	114,614	117,680	36,140	36,860	25,102	26,060	539	8,281	65,151	79,271	1,738,839	1,761,680
	RECETTE.																									
1		4 50	1 65	» 35	»	3 55	11 26	6 30	»	26 24	»	4 21	»	24 49	»	24 95	»	15 92	»	15 14	»	1 25	17 60	5 »	»	387 53
2		20 78	2 05	1 90	»	4 84	35 25	22 68	»	53 38	»	7 56	»	16 46	»	22 94	»	11 16	»	1 92	»	» 30	6 55	3 30	»	76 41
3		10 75	3 78	3 55	»	15 98	13 42	9 95	»	35 88	»	7 90	»	19 90	»	30 43	»	29 21	»	13 55	»	1 05	6 87	7 22	»	194 39
4		10 60	2 80	2 »	»	3 37	13 30	6 95	»	17 53	»	7 61	»	36 49	»	31 90	»	3 37	»	18 62	»	» 90	14 04	58 73	»	109 53
5		2 85	1 40	1 10	»	1 12	5 54	3 20	»	10 42	»	3 60	»	11 40	»	15 97	»	»	»	2 66	»	1 50	13 10	14 42	»	114 21
6		11 70	1 10	2 »	»	5 73	11 55	8 40	»	20 80	»	11 94	»	32 46	»	48 01	»	13 10	»	»	»	5 16	23 67	17 01	»	200 77
7		4 35	» 35	1 »	»	6 07	2 70	2 90	»	8 80	»	» 90	»	21 66	»	13 »	»	»	»	9 20	»	»	8 30	18 90	»	73 74
8		22 30	3 70	1 60	»	10 78	22 95	17 75	»	29 20	»	19 71	»	36 15	»	81 51	»	37 22	»	36 83	»	5 50	59 25	62 36	»	1,227 25
9		9 20	3 70	8 60	»	13 89	19 45	15 50	»	24 45	»	15 75	»	28 78	»	49 29	»	25 23	»	4 80	»	1 55	10 75	25 84	»	341 09
10		7 80	1 75	» 40	»	2 82	2 96	2 »	»	3 15	»	7 49	»	9 18	»	15 41	»	2 64	»	»	»	»	1 56	2 58	»	223 33
Total. .		104 83	22 28	22 50	»	68 15	138 38	95 63	»	229 85	»	86 67	»	236 97	»	333 41	»	137 85	»	102 72	»	17 21	161 69	215 36	»	2,948 25
11 à 50		166 03	91 »	82 60	»	127 58	201 20	200 61	»	214 12	»	398 24	»	810 23	»	1,246 06	»	283 07	»	205 99	»	71 84	339 02	300 96	»	6,087 28
Ensemble.		270 86	113 28	105 10	»	195 73	339 58	296 24	»	443 97	»	484 91	»	1,047 20	»	1,579 47	»	420 92	»	308 71	»	89 05	500 72	516 32	»	9,035 53

TABLEAU A^2.

SERVICES INTERNATIONAUX.

MOUVEMENT *et* RECETTE *des transports effectués du* 21 *au* 27 *octobre* 1872 *inclus, aux conditions des tarifs n*^{os} 1, 2 *et* 3.

DISTANCES en LIEUES.	DESTINATIONS GROUPÉES par ordre de distances de 1 à 10 lieues, ensuite en bloc de 11 à 50 lieues.	TARIF N° 1. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kil.	11 kilog. et PLUS.	AU POIDS. Nombre DE COLIS.	Poids taxé.	TARIF N° 2. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kil.	11 kilog. et plus. Nombre de colis	Poids réel.	AU POIDS TAXÉ. 50 KILOG. ET MOINS. Poids réel.	Poids taxé.	51 A 100 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	101 A 200 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	201 A 300 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	301 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.	TARIF N° 3. MINIMA. Nombre D'EXPÉDITIONS.	POIDS RÉEL. 101 à 200 KILOG.	201 à 300 KILOG.	301 kilog. et PLUS.	1re CLASSE. 401 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.
	MOUVEMENT.																									
1		2	1	1	»	»	2	1	5	88	321	330	200	200	»	»	»	»	»	»	5	243	202	»	2,577	2,580
2		»	»	»	»	»	15	11	64	2,593	335	380	752	800	1,156	1,180	813	820	943	950	13	677	744	615	13,219	13,230
3		3	1	»	»	»	»	1	4	171	48	50	157	160	581	590	»	»	931	940	1	»	252	»	1,218	1,230
4		»	»	1	»	»	13	12	21	415	28	30	»	»	138	140	»	»	»	»	»	»	»	»	3,115	3,140
5		1	»	»	»	»	2	»	8	210	44	50	70	70	471	480	»	»	1,067	1,080	1	»	220	»	»	»
6		»	»	»	»	»	2	»	4	165	»	»	123	130	»	»	»	»	348	350	1	161	242	»	4,657	5,590
7		2	»	»	»	»	1	1	2	14	83	90	185	190	648	660	»	»	»	»	1	485	»	»	358	360
8		22	11	2	1	21	5	1	21	557	637	750	1,221	1,280	1,659	1,690	995	1,010	3,552	3,560	10	328	680	317	185,236	186,310
9		5	4	»	2	99	»	»	3	53	98	100	332	350	378	390	»	»	»	»	3	101	»	»	265	430
10		»	»	»	»	»	»	»	2	84	54	70	117	120	687	720	260	260	»	»	3	210	259	»	34,772	34,830
Total. .		35	17	4	3	120	40	27	134	4,350	1,648	1,850	3,157	3,300	5,718	5,850	2,068	2,090	6,841	6,880	48	2,205	2,599	932	245,417	247,700
11 à 50		433	185	158	38	638	131	95	224	4,253	8,645	9,490	12,879	13,920	21,317	22,550	11,297	11,740	33,711	34,360	159	22,468	6 541	4,486	782.042	821,020
Ensemble.		468	202	162	41	758	171	122	358	8,603	10,293	11,340	16,036	17,220	27,035	28,400	13.365	13,830	40,552	41,240	207	24,673	9,140	5,418	1,027,459	1,068,720
	RECETTE.																									
1		1 »	» 80	» 40	»	»	» 60	»	»	2 80	»	6 23	»	» 85	»	»	»	»	»	»	»	1 15	1 »	»	»	6 65
2		»	»	»	»	»	6 90	7 65	»	58 27	»	2 28	»	5 25	»	7 09	»	4 95	»	5 80	»	1 45	1 49	1 23	»	27 34
3		1 55	» 75	»	»	»	»	» 80	»	3 40	»	» 20	»	» 80	»	5 05	»	6 14	»	»	»	»	1 30	»	»	5 21
4		»	»	» 40	»	»	10 90	15 »	»	10 30	»	1 [illegible]	»	»	»	2 94	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17 34
5		» 30	»	»	»	»	» 80	»	»	7 20	»	» 60	»	» 85	»	3 32	»	»	»	9 72	»	»	1 »	»	»	»
6		»	»	»	»	»	1 »	»	»	4 »	»	»	»	1 44	»	»	»	»	»	9 30	»	6 35	6 90	»	»	23 64
7		» 60	»	»	»	»	2 05	» 60	»	2 »	»	5 49	»	2 50	»	7 92	»	»	»	»	»	15 20	»	»	»	6 80
8		12 25	8 75	2 »	»	2 10	2 15	» 55	»	22 62	»	19 99	»	35 88	»	45 27	»	22 05	»	110 36	»	2 50	6 50	6 10	»	594 19
9		1 95	3 40	»	»	7 40	»	»	»	» 79	»	» 92	»	4 79	»	4 76	»	»	»	»	»	1 »	»	»	»	2 37
10		»	»	»	»	»	»	»	»	1 60	»	» 98	»	1 68	»	8 13	»	3 64	»	»	»	1 87	2 18	»	»	192 64
Total. .		17 65	13 70	2 70	»	9 50	24 40	24 60	»	112 98	»	38 02	»	54 04	»	84 48	»	36 78	»	135 18	»	29 52	20 37	7 33	»	876 18
11 à 50		267 77	186 72	286 62	»	373 76	119 48	178 35	»	255 86	»	637 37	»	787 20	»	845 30	»	455 07	»	961 80	»	320 38	151 20	70 42	»	8,345 66
Ensemble.		285 42	199 42	288 42	»	383 26	143 88	202 95	»	368 84	»	675 39	»	841 24	»	929 78	»	491 85	»	1,096 98	»	349 90	171 57	77 75	»	9,221 84

TABLEAU *B*.

MOUVEMENT *et* RECETTE [1] *des transports effectués aux conditions des tarifs n^os* 1, 2 *et* 3.

SERVICES.	TARIF N° 1. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kilog.	11 kilog. et PLUS.	TARIF N° 1. AU POIDS. Nombre DE COLIS.	Poids taxé.	TARIF N° 2. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kilog.	11 kilog. et plus. Nombre de colis.	11 kilog. et plus. Poids réel.	TARIF N° 2. AU POIDS. 50 KILOG. ET MOINS. Poids réel.	Poids taxé.	51 A 100 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	101 A 200 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	201 A 300 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	300 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.	TOTAL. — POIDS TAXÉ.	TARIF N° 3. MINIMA. Nombre D'EXPÉDITIONS.	POIDS RÉEL EN KILOGRAMMES. 101 à 200 KILOG.	201 à 300 KILOG.	301 kilog. et PLUS.	TOTAL.	1re CLASSE. 401 KILOG. ET PLUS. Poids réel. — Tonnes.	Poids taxé. — Tonnes.
Mois de mars 1872 : MOUVEMENT.																											
Intérieur . . . . . Mixtes : *départ* . . . . . Internationaux : *départ*.	27,208	7,414	2,474	6,212	250,581	69,762	32,609	»	83,124	*864,462*	*973,171*	*2,742,641*	*2,907,163*	*4,014,043*	*4,181,118*	*1,285,201*	*1,321,151*	*1,568,442*	*1,600,627*	10,983,230	12,278	*249,654*	*1,060,225*	*1,188,485*	*2,498,364*	*40,939*	41,921
Mixtes : *arrivée*	1,585	511	161	325	20,315	3,525	2,422	»	5,428	*205,610*	*214,698*	*483,250*	*503,102*	*694,729*	*713,312*	*219,061*	*223,426*	*152,155*	*157,962*	1,812,500	1,763	*27,085*	*213,096*	*259,279*	*499,460*	*8,183*	8,291
Internationaux : *arrivée*.	16,792	5,671	»	»	127,136	»	376	»	»	*99,130*	*109,216*	*154,440*	*165,843*	*260,372*	*273,517*	*128,716*	*133,194*	*390,554*	*397,180*	1,078,950	1,136	*135,402*	*50,159*	*29,734*	*215,295*	*3,959*	4,117
Ensemble	45,585	13,626	2,335	6,537	398,032	73,287	35,407	»	88,552	*1,169,202*	*1,297,085*	*3,380,331*	*3,576,108*	*4,969,144*	*5,167,947*	*1,632,978*	*1,677,771*	*2,111,151*	*2,155,769*	13,874,680	15,177	*412,141*	*1,323,480*	*1,477,498*	*3,213,119*	*53,081*	54,329
Mois de mars 1872 : RECETTE.																											
Intérieur . . . . . Mixtes : *départ* . . . . . Internationaux : *départ*.	19,282 89	6,751 46	2,442 50	»	15,311 85	26,047 12	14,752 22	»	41,918 96	»	*21,478 45*	»	*47,738 26*	»	*63,555 57*	»	22,646 74	»	*29,333 69*	184,752 71	»	*4,170 30*	*14,496 58*	*12,194 77*	30,861 65	»	286,169 55
Mixtes : *arrivée*	701 83	309 16	104 67	»	946 68	1,183 23	986 17	»	2,169 78	»	*2,083 63*	»	*4,499 76*	»	*6,786 90*	»	*1,808 67*	»	*1,326 51*	16,505 47	»	*305 84*	*1,719 77*	*1,773 37*	3,798 98	»	36,523 19
Internationaux : *arrivée*.	7,767 93	5,082 02	»	»	10,143 70	»	408 14	»	»	»	*4,198 89*	»	*5,229 99*	»	*5,780 44*	»	*3,057 83*	»	*6,820 01*	25,087 16	»	*606 31*	*297 28*	*134 76*	1,038 35	»	31,485 77
Ensemble	27,782 65	12,142 64	2,547 17	»	26,402 23	27,230 35	16,146 53	»	44,388 74	»	*27,760 97*	»	*57,468 01*	»	*76,122 91*	»	*27,513 24*	»	*37,480 21*	226,345 34	»	*5,082 45*	*16,513 63*	*14,102 90*	35,698 98	»	354,178 51
Année 1871 : MOUVEMENT.																											
Intérieur	227,080	50,307	31,015	»	3,043,609	693,120	279,908	»	725,560	*8,090,331*	*9,293,228*	*28,407,679*	*30,190,858*	*41,484,504*	*43,301,346*	*13,026,782*	*13,403,450*	*15,575,269*	*15,876,476*	112,065,358	97,353	*1,590,847*	*8,191,016*	*9,151,059*	*18,932,922*	*385,165*	394,506
Mixtes : *départ et arrivée*	45,707	18,267	4,120	»	870,166	129,699	63,282	»	157,572	*3,361,992*	*3,510,562*	*7,901,736*	*8,226,329*	*11,359,669*	*11,663,548*	*3,581,923*	*3,653,283*	*2,487,920*	*2,582,869*	29,636,591	36,456	*560,096*	*4,406,572*	*5,361,597*	*10,328,265*	*145,337*	147,216
Internationaux : *départ et arrivée*.	238,484	89,339	61	»	3,200,855	»	29,632	»	»	*2,909,064*	*3,204,972*	*4,532,181*	*4,866,810*	*7,640,778*	*8,026,562*	*3,777,288*	*3,908,710*	*11,461,027*	*11,655,472*	31,662,526	21,137	*2,519,214*	*933,231*	*553,200*	*4,005,645*	*116,795*	121,486
Ensemble	511,271	157,913	35,196	»	7,114,630	822,819	372,822	»	883,132	*14,361,387*	*16,008,762*	*40,841,596*	*43,283,997*	*60,484,951*	*62,991,456*	*20,385,993*	*20,965,443*	*29,524,216*	*30,114,817*	173,364,475	154,946	*4,670,157*	*13,530,819*	*15,065,856*	*33,266,832*	*647,297*	663,238
Année 1871 : RECETTE.																											
Intérieur	182,695 17	50,037 61	30,639 14	»	164,879 87	276,958 38	129,216 67	»	431,900 89	»	*204,300 55*	»	*490,791 70*	»	*653,667 63*	»	*231,929 31*	»	*288,535 24*	1,869,224 43	»	*28,958 97*	*125,187 90*	*104,494 02*	258,640 93	»	2,819,550 44
Mixtes : *départ et arrivée*	18,851 94	8,651 98	3,234 70	»	34,360 38	31,933 18	16,989 89	»	57,829 33	»	*47,062 34*	»	*101,634 70*	»	*153,293 52*	»	*40,851 87*	»	*29,961 47*	372,803 90	»	*6,478 06*	*36,425 49*	*37,560 32*	80,463 87	»	841,148 04
Internationaux : *départ et arrivée*.	120,915 67	77,008 84	46 97	»	233,917 49	»	22,900 23	»	»	»	*115,514 26*	»	*143,880 15*	»	*159,023 45*	»	*84,122 78*	»	*187,620 23*	690,160 87	»	*10,149 13*	*4,976 53*	*2,255 21*	17,380 87	»	848,266 80
Ensemble	322,462 78	135,698 43	33,920 81	»	433,157 74	308,891 56	169,106 79	»	489,730 22	»	*366,877 15*	»	*736,306 95*	»	*965,984 60*	»	*356,903 96*	»	*506,116 94*	2,932,189 20	»	*45,586 16*	*166,589 92*	*144,309 55*	356,485 67	»	4,508,935 25

(1) Les chiffres en caractères ordinaires résultent de la comptabilité même de l'administration, ceux en caractères *italiques* ont été obtenus par le calcul en se basant sur les données du tableau *A*.
Les chiffres de ce tableau répartis proportionnellement au mouvement et à la recette du 21 au 27 octobre des tableaux *A*, *A*[1] et *A*[2] ont servi à établir le tableau *C* qui résume les renseignements demandés, mais approximativement, pour le mois de mars 1872 et même pour l'année 1871.

TABLEAU *C*.

MOUVEMENT *et* RECETTE [1] *des transports effectués aux conditions des tarifs n^os* 1, 2 *et* 3.

SERVICES.	DISTANCES en LIEUES.	TARIF N° 1. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kilog.	11 kilog. et PLUS.	TARIF N° 1. AU POIDS. Nombre DE COLIS.	Poids taxé.	TARIF N° 2. MINIMA. NOMBRE DE COLIS DE 5 kilog. et MOINS.	6 à 10 kilog.	11 kilog et plus. Nombre de colis.	11 kilog et plus. Poids réel.	TARIF N° 2. AU POIDS TAXÉ. 50 KILOG. ET MOINS. Poids réel.	Poids taxé.	51 A 100 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	101 A 200 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	201 A 300 KILOG. Poids réel.	Poids taxé.	301 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.	TARIF N° 3. MINIMA. Nombre D'EXPÉDITIONS.	POIDS RÉEL. 101 à 200 KILOG.	201 à 300 KILOG.	301 kilog. et PLUS.	1re CLASSE. 401 KILOG. ET PLUS. Poids réel.	Poids taxé.
Mois de mars 1872 : MOUVEMENT.																										
Intérieur, *mixtes* et *internationaux* au *départ*.	1 à 10	11,770	2,772	1,303	2,446	103,387	39,240	15,208	»	54,423	238,168	244,043	1,334,803	1,439,212	2,027,494	2,114,058	651,112	673,125	722,627	736,313	6,261	87,060	578,242	583,783	15,304	15,711
	11 à 50	15,438	4,642	874	3,766	147,194	30,522	17,401	»	28,701	626,294	729,128	1,407,838	1,467,951	1,986,549	2,067,060	634,089	648,026	845,815	864,314	6,017	162,594	481,983	604,702	25,635	26,210
Mixtes et internationaux : *arrivée*.	1 à 10	1,927	615	40	112	27,537	1,464	1,118	»	2,731	76,758	82,555	205,398	214,777	287,690	293,162	110,165	111,596	140,113	141,423	1,180	22,665	112,760	150,587	4,266	4,324
	11 à 50	16,150	5,597	121	213	119,914	2,061	1,680	»	2,697	227,982	241,359	432,292	454,168	667,411	693,667	237,612	245,024	402,296	413,719	1,719	139,822	150,495	138,426	7,876	8,084
Ensemble	1 à 10	13,697	3,387	1,343	2,558	130,924	40,704	16,326	»	57,154	314,926	326,598	1,540,201	1,653,989	2,315,184	2,407,220	761,277	784,721	863,040	877,736	7,441	109,725	691,002	734,370	19,570	20,035
	11 à 50	31,888	10,239	992	3,979	267,108	32,583	19,081	»	31,396	854,276	970,487	1,840,130	1,922,119	2,653,960	2,760,727	871,701	893,050	1,248,111	1,278,033	7,736	302,416	632,478	743,128	33,511	34,294
Mois de mars 1872 : RECETTE.																										
Intérieur, *mixtes* et *internationaux* au *départ*.	1 à 10	7,784 90	2,526 31	1,266 38	»	4,482 66	10,963 42	6,046 60	»	23,285 52	»	3,696 91	»	15,267 26	»	21,919 20	»	7,480 98	»	8,801 04	»	1,017 73	5,016 38	4,169 35	»	65,955 82
	11 à 50	11,497 99	4,225 15	1,176 12	»	10,829 19	15,083 70	8,705 62	»	18,633 44	»	17,781 54	»	32,474 »	»	41,636 37	»	15,165 76	»	20,532 65	»	3,152 57	9,480 20	8,025 42	»	220,213 73
Mixtes et internationaux : *arrivée*.	1 à 10	753 83	409 93	22 40	»	581 05	482 17	367 82	»	1,278 64	»	608 79	»	1,354 22	»	1,957 36	»	820 99	»	1,281 87	»	110 25	590 64	752 38	»	14,908 85
	11 à 50	7,745 93	4,981 25	82 27	»	10,509 33	701 06	1,026 49	»	1,491 14	»	5,673 73	»	8,375 53	»	10,609 48	»	4,045 51	»	6,864 65	»	801 90	1,426 41	1,155 75	»	53,100 11
Ensemble	1 à 10	8,538 73	2,936 24	1,288 78	»	5,063 71	11,445 59	6,414 42	»	24,564 16	»	4,305 70	»	16,621 48	»	23,877 06	»	8,301 97	»	10,082 91	»	1,127 98	5,607 02	4,921 73	»	80,864 67
	11 à 50	19,243 92	9,206 40	1,258 39	»	21,338 52	15,784 76	9,732 11	»	19,824 58	»	23,455 27	»	40,846 53	»	52,245 85	»	19,211 27	»	27,397 30	»	3,954 47	10,906 61	9,181 17	»	273,313 84
Année 1871 : MOUVEMENT.																										
Intérieur	1 à 10	106,175	21,808	24,250	»	1,287,419	107,347	134,969	»	191,862	2,259,021	2,280,995	14,722,879	15,938,651	22,643,159	23,675,222	7,099,643	7,361,224	7,859,954	8,022,255	50,797	687,153	4,637,943	4,111,741	117,293	151,708
	11 à 50	120,905	28,499	6,765	»	1,756,190	285,773	144,939	»	233,698	5,831,310	7,012,233	13,684,800	14,252,207	18,841,045	19,626,124	5,927,139	6,042,226	7,215,315	7,854,221	46,556	903,694	3,553,073	4,739,318	237,872	242,698
Mixtes et internationaux (*départ et arrivée*).	1 à 10	37,238	12,202	1,042	»	824,154	53,885	33,606	»	79,304	1,461,351	1,581,378	3,753,623	3,924,867	5,119,689	5,525,681	2,060,154	2,086,293	3,152,028	3,173,156	23,839	113,604	2,302,168	3,103,353	86,864	88,014
	11 à 50	246,953	95,404	3,139	»	3,246,867	75,814	59,308	»	78,268	4,809,705	5,134,156	8,680,294	9,168,272	13,580,758	14,161,129	5,299,057	5,175,700	10,796,919	11,064,885	33,754	2,635,706	3,037,635	2,811,111	175,268	180,718
Ensemble	1 à 10	143,413	34,010	25,292	»	2,111,573	161,232	168,575	»	571,166	3,720,372	3,862,373	18,476,502	19,863,518	28,063,148	29,200,903	9,159,797	9,117,517	11,011,982	11,195,711	71,636	1,130,757	6,910,111	7,515,094	234,157	239,722
	11 à 50	367,858	123,903	9,904	»	5,003,057	361,587	204,247	»	311,966	10,641,015	12,146,389	22,365,094	23,420,179	32,121,803	33,790,553	11,226,196	11,117,926	18,512,231	18,919,106	80,310	3,539,100	6,590,708	7,550,762	113,140	123,516
Année 1871 : RECETTE.																										
Intérieur	1 à 10	78,364 90	21,552 90	22,993 66	»	52,668 40	118,949 19	56,775 86	»	215,589 21	»	39,153 62	»	173,598 99	»	219,232 47	»	83,360 55	»	96,311 35	»	8,802 24	11,772 »	35,163 02	»	662,059 30
	11 à 50	104,330 27	28,484 71	7,615 48	»	112,211 17	158,009 19	72,110 81	»	186,311 68	»	165,116 93	»	317,192 71	»	101,135 16	»	118,568 76	»	192,190 89	»	20,156 73	80,115 90	69,331 »	»	2,157,191 11
Mixtes et internationaux (*départ et arrivée*).	1 à 10	11,773 37	6,982 11	692 91	»	17,961 56	13,012 87	8,260 32	»	29,939 11	»	11,911 31	»	32,211 18	»	16,807 60	»	19,669 17	»	33,089 65	»	2,108 21	12,353 18	15,879 25	»	355,017 78
	11 à 50	121,991 21	78,678 71	2,588 73	»	250,316 31	18,920 31	31,629 80	»	27,890 22	»	117,662 26	»	213,273 37	»	265,509 37	»	105,305 18	»	181,192 05	»	11,518 98	29,048 81	23,936 28	»	1,331,337 03
Ensemble	1 à 10	93,138 27	28,535 01	23,686 60	»	70,629 96	131,962 06	65,036 18	»	275,528 32	»	51,067 96	»	205,810 17	»	296,010 07	»	103,030 02	»	129,131 »	»	10,910 15	57,125 18	51,012 27	»	1,017,107 08
	11 à 50	229,321 51	107,163 12	10,231 21	»	362,527 78	176,929 50	101,070 61	»	211,201 90	»	312,809 19	»	530,166 08	»	669,911 53	»	253,173 91	»	376,682 91	»	31,675 71	109,161 71	93,267 28	»	3,191,828 17

(1) Tous les chiffres de ce tableau résultent de calculs : ils ont été obtenus en répartissant les données du tableau *B*, d'après les bases nombreuses du tableau *A*.

Annexe *D.*

BUREAU D

MOIS D 187

Relevé compte-courant-statistique des feuilles de route des marchandises et finances au départ.

SERVICE (1)

COMPTE STATISTIQUE.

MOUVEMENT.

Direction des transports.	Tarif N° 1. Exprès. Colis de 5 kilog. et moins (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis de 6 à 10 kilog. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis de 11 kilog. et plus. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis taxés au poids. Nombre de colis. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis taxés au poids. Poids taxé. (4)	Tarif N° 1. Petits paquets. Nombre de colis. Taxe uniforme. (2) 2 kilog. et moins. (3)	Tarif N° 1. Petits paquets. De 2 à 10 kilog. et plus. Nombre de colis taxés au minimum. (2) 3 à 5 kilog. (3)	Tarif N° 1. Petits paquets. De 2 à 10 kilog. et plus. (2) 6 à 10 kilogrammes. (3)	Tarif N° 1. Petits paquets. De 2 à 10 kilog. et plus. (2) Poids taxé. (3)	Tarif N° 2. Petites marchandises. De 10 à 500 kilogrammes. Minimum: colis de 5 k. et moins (5)	Tarif N° 2. De 100 kil. et moins. Nombre de colis taxés au minimum. (2) Minimum: colis de 6 à 10 kil. (5) Nombre de minima: Belge. (3)	Tarif N° 2. De 100 kil. et moins. Nombre d'expédition. (2) Minimum: colis de 11 kil. et plus. (5) Nombre de minima: Etranger. (3)	Tarif N° 2. (2) Poids taxé. (5) Poids taxé: Belge. (3)	Tarif N° 2. (2) Au-dessus de 100 kil. Poids taxé: Etranger. (3)	Minimum par expédition.	Tarif N° 3. Grosses marchandises. Classe, section ou série. 1re.	2e.	3e.	4e.	5e.	Tarif spécial.	Prix réduit.	Abonnement.	Tarif N° 4. Finances. Groups de 1,000 francs et au-dessous.	Tarif N° 4. Finances. Groups au-dessus de 1,000 francs.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
									(7)																

RECETTE (chiffres rectifiés).

Tarif N° 1. Exprès. Colis de 5 kil. et moins. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis de 6 à 10 kil. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis de 11 kil. et plus. (4)	Tarif N° 1. Exprès. Colis taxés au poids. (4)	Tarif N° 1. Petits paquets. 2 kil. et au-dessus. Taxe uniforme. (2) 2 kil. moins. (3)	Tarif N° 1. Petits paquets. De 2 à 10 kil. et plus, expéditions taxées. Au minimum. (2) 3 à 5 kil. (3)	(2) 6 à 10 kil. (3)	(2) Au poids. (3)	Tarif N° 2. Petites marchandises. De 10 à 500 kilog. et plus, expéditions taxées. Au minimum. (2) Minimum. Colis de 5 kil. et moins. (5) Minimum. Belge. (3)	Au minimum. (2) Colis de 6 à 10 kil. (5) Minimum. Etranger. (3)	Au poids. De 100 kil. et moins. (2) Colis de 11 kil. et plus. (5) Au poids taxé. Belge. (3)	Au poids. Au-dessus de 100 kil. (2) Poids taxé. (5) Au poids taxé. Etranger. (3)	Tarif N° 3. Grosses marchandises. Expéditions taxées au minimum.	Classe, section ou série. 1re.	2e.	3e.	4e.	5e.	Tarif spécial.	Prix réduit. (6)	Abonnement.	Tarif N° 4. Finances. Groups de 1,000 francs et au-dessous.	Groups au-dessus de 1,000 francs.	Frais divers. Bulletin ou enregistrement.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Assurances.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes (surtaxes non remboursées).	Total général (colonnes 27 à 57 inclus). (8)
27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58

DIFFÉRENCES constatées à l'inscription statistique (8). — RELEVÉ-COMPTE-COURANT (chiffres primitifs).

Ports perçus. En plus.	Ports perçus. En moins.	Ports à recevoir. En plus.	Ports à recevoir. En moins.	Date d'inscription.	Numéro de la feuille de route.	Droits perçus. Parcours sur le chemin de fer. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Droits perçus. Parcours au delà. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Ports à recevoir. Parcours sur le chemin de fer. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Débours. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Parcours au delà. Montant de chaque feuille de route	Total par journée et par destination.	Remboursement. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Prise à domicile à payer à l'entrepreneur du camionnage.
59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
					(7)													

(1) On inscrira le service auquel ce relevé se rapporte : intérieur, Van Gend, Grand Central Belge, Rhénan, etc.
(2) Ces colonnes servent à l'inscription des expéditions de Pepinster à Spa.
(3) Ces colonnes servent à l'inscription des expéditions mixtes à destination des Compagnies qui n'ont pas adhéré aux barêmes intérieur et mixtes du 1er janvier 1871, ainsi qu'aux expéditions internationales.
(4) et (5) Ces colonnes servent à l'inscription des expéditions du service intérieur, ainsi qu'à celles des services mixtes, avec les Compagnies qui ont adhéré au tarif du 1er janvier 1871.
(6) Cette colonne ne doit indiquer que les transports à prix réduit effectués selon convention ou contrat.
(7) La destination est indiquée en tête des inscriptions qui s'y rapportent
(8) Les différences sont consignées en regard de chaque inscription de feuille de route qu'elles concernent. — A la clôture mensuelle par destination les différences majorent ou réduisent les totaux des colonnes 66 et 70, qui, réunis, doivent concorder avec la colonne 58 (Total général de la Recette rectifiée).

NOTA. Au service Anglo-Belge, viâ Goole et Grimsby, les marchandises appartenant aux neuf sections (charges incomplètes) et aux treize sections (charges complètes) que comportent les tarifs nouveaux de ces services s'inscrivent, en ce qui concerne le poids, dans les colonnes 2 à 23 inclusivement du mouvement, et, en ce qui concerne les taxes, dans les vingt-deux colonnes correspondantes de la recette. Les expéditions du Tarif spécial pour Liverpool, s'inscrivent séparément, le poids dans les colonnes 2 à 12 du mouvement, les taxes dans les colonnes correspondantes de la recette. (Ordre de service n° 201, de 1869.)

Au service Anglo-Belge avec Liverpool, Dublin, Belfast, Greenock et Glasgow viâ Anvers, les marchandises appartenant aux dix-neuf sections du tarif normal, s'inscrivent, en ce qui concerne le poids, dans les colonnes 2 à 20 du mouvement, et, en ce qui concerne les taxes, dans les dix-neuf colonnes correspondantes de la recette. Les expéditions du tarif spécial pour Liverpool, s'inscrivent séparément, le poids dans les colonnes 2 à 12 du mouvement, les taxes dans les colonnes correspondantes de la recette. Il en est de même du tarif spécial pour les autres gares en observant toutefois qu'il doit faire l'objet d'inscriptions distinctes.

Aux tarifs spéciaux pour Bâle (Suisse), la grande vitesse s'inscrit dans la 1re colonne du cadre du Tarif n° 2; la petite vitesse, les 1re et 2e classes dans les 3e et 4e colonnes du même cadre du Tarif n° 2; les autres classes respectivement dans les colonnes du cadre du Tarif n° 3, à partir de la colonne (1re classe) jusques et y compris la colonne (Abonnement). (Ordre de service n° 152, de 1869.)

Au service Badois et Wurtembourgeois, la grande vitesse s'inscrit : le mouvement dans la colonne n° 15, la recette dans la colonne n° 38; la petite vitesse (charges incomplètes), les 1re et 2e sections, le mouvement, dans les colonnes 17 et 18; la recette, dans les colonnes 40 et 41; les charges complètes, classes A, B, C, D et E, le mouvement, dans les colonnes 19, 20, 21, 22 et 23; la recette, dans les colonnes 41, 42, 43, 44 et 45.

Au service Anglo-Franco-Belge-Bavarois-Autrichien, la grande vitesse s'inscrit : le mouvement, dans la colonne 15; la recette, dans la colonne 38. La petite vitesse : le mouvement de la classe normale dans la colonne 17; la recette, dans la colonne 40; les catégories A, B, C, D et E des charges complètes, le mouvement, dans les colonnes 18 à 22 inclus; la recette, dans les colonnes 42 à 45 inclus. Les tarifs spéciaux nos 1, 2, 3 et 4 s'inscrivent : le mouvement, dans la colonne 25; la recette dans la colonne 46.

Au service postal des petits paquets, le poids s'inscrit dans les colonnes 7 à 12, du mouvement, et la recette, sauf en ce qui concerne les taxes d'au-delà de Londres et d'Herbesthal, dans les colonnes correspondantes de la recette.

Aux transports Van Gend, les expéditions du Tarif n° 2 s'inscrivent : les minima, dans les colonnes 2, 3, et 4, la recette, dans les colonnes 27, 28 et 29; les nombres d'expéditions et les poids de 25 kil. et moins : dans les colonnes 5 et 6; la recette dans la colonne 30; les nombres d'expéditions et les poids de 26 à 60 kil., dans les colonnes 7 et 8; la recette, dans la colonne 31; les nombres d'expéditions et les poids de 51 à 100 kil., dans les colonnes 9 et 10; la recette, dans la colonne 32; les poids de plus de 100 kil., dans la colonne 11; la recette, dans la colonne 33. Il va de soi que, dans les cas énumérés ci-dessus, les entêtes doivent être modifiés à la main.

Dans les services où les Tarifs spéciaux comprennent plusieurs classes ou catégories, les inscriptions se font dans les colonnes correspondantes du Tarif n° 3 (1re, 2e et 3e classes, sections ou séries).

Observation importante. — Les expéditions à prix réduit pour compte des départements ministériels, expositions, etc., ainsi que celles appartenant aux divers tarifs spéciaux et de transit s'inscrivent séparément, par nature de transport, et ne peuvent en aucun cas, être confondues dans les inscriptions du tarif normal. Un espace d'environ dix lignes, doit être ménagé entre chaque destination pour la clôture et le partage des recettes.

BUREAU D

MOIS D 187

Relevé compte-courant-statistique des feuilles de route des marchandises et finances au départ.

SERVICE

COMPTE STATISTIQUE.

MOUVEMENT.

Direction des transports.	Tarif grande vitesse. Taxe uniforme. Belge.	Taxe uniforme. Étranger.	Poids taxé. Belge.	Poids taxé. Étranger.	Minimum par expédition.	Tarif N° 3. Grosses marchandises. Classe, section ou série. 1er.	2e.	3e.	4e.	5e.	Tarif spécial.	Prix réduit.	Abonnement.	Tarif N° 4. Finances. Groups de 1,000 francs et au-dessous.	Groups au-dessus de 1,000 francs.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	(1)														

RECETTE (chiffres rectifiés).

Tarif grande vitesse. Taxe uniforme. Belge.	Taxe uniforme. Étranger.	Poids taxé. Belge.	Poids taxé. Étranger.	Tarif N° 3. Grosses marchandises. Expéditions taxées au minimum.	Classe, section ou série. 1re.	2e.	3e.	4e.	5e.	Tarif spécial.	Prix réduit.	Abonnement.	Tarif N° 4. Finances. Groups de 1,000 francs et au-dessous.	Groups au-dessus de 1,000 francs.	Frais divers. Bulletin ou enregistrement.	Prise à domicile.	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Provision.	Avis d'arrivée.	Assurances.	Imprévus résultant d'erreurs de taxes (surtaxes non remboursées).	Total général (colonnes 17 à 39 inclus).
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
(1)																							

DIFFÉRENCES constatées à l'inscription statistique. — RELEVÉ-COMPTE-COURANT (chiffres primitifs).

Ports perçus. En plus.	Ports perçus. En moins.	Ports à recevoir. En plus.	Ports à recevoir. En moins	Date d'inscription.	Numéro de la feuille de route.	Droits perçus. Parcours sur le chemin de fer. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Droits perçus. Parcours au delà. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Ports à recevoir. Parcours sur le chemin de fer. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Débours. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Parcours au delà. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Remboursement. Montant de chaque feuille de route.	Total par journée et par destination.	Prise à domicile à payer à l'entrepreneur du camionnage.
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59

(1) *B. N.* Les colonnes 2 à 5 et 17 à 20 en remplacement des colonnes 2 à 15 et 27 à 38 du tableau ci-dessus.