

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 DÉCEMBRE 1892.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1893 ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1893, déposé en février 1892, comprenait des crédits pour. fr. 105,462,487 »

Ce projet avait été arrêté provisoirement, en prenant pour base le Budget amendé pour l'exercice 1892; on y ajoutait seulement le complément de certains crédits, dont la première partie figurait à ce dernier et avait été justifiée dans la note préliminaire.

Le projet amendé ne comporte plus que la somme de fr. 102,183,500 »
soit une diminution sur le chiffre précédent de 1,278,987 »

Comparativement au Budget de 1892, la diminution du Budget amendé de 1893 s'élève à fr. 1,133,528 »

Mais si l'on tient compte des annulations de crédits prévues pour l'exercice 1892, la différence entre la dépense effective de ce dernier exercice et le Budget amendé de 1893 se réduit à 280,528 francs.

Le tableau suivant fait ressortir les différences tant partielles que totales entre les principales subdivisions des Budgets comparés de 1892 et de 1893:

(1) Budget, n° 6, VIII (session extraordinaire de 1892).

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. FLÉCHET, ANCION, FRIS, NOËL, HANREZ et HELLEPUTTE.

Au chapitre des chemins de fer on constate une réduction de 1,859,095 francs par rapport au Budget de 1892; elle est due, pour la plus grande part, à la baisse de prix des combustibles.

Bien que plusieurs articles du Budget des postes présentent des augmentations nécessitées par l'extension du service, il y a une diminution de 58,285 francs sur l'ensemble : elle résulte de la suppression de la seconde moitié de l'indemnité accordée, à titre de minimum postal garanti, au service de navigation à vapeur entre Anvers et New-York, dont l'exploitation a pris fin le 1^{er} juillet 1892.

Quant à l'augmentation de 591,419 francs prévue à la section des « Télégraphes et Téléphones », elle est motivée — à concurrence de 80 % environ — par l'extension qu'il faudra donner au service téléphonique, comme conséquence de la reprise par l'État, à dater du 1^{er} janvier 1893, des réseaux concédés de Liège, Bruxelles, Anvers, Gand, Verviers-Spa, Charleroi et Louvain.

Le tableau ci-après donne le mouvement et les recettes pour les années 1891 et 1892 :

*Mouvement et recette de l'ensemble du réseau exploité par l'État
en 1891 et 1892.*

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTES BRUTES (État et Sociétés concessionnaires).		RECETTES NETTES (au profit du Trésor).	
	UNITÉS.	1892 (¹)	1891	1892 (¹)	1891	1892 (¹)	1891

Dix premiers mois.

Voyageurs.	Voyage	57,766,146	57,022,450	40,074,644 84	39,851,120 15	58,684,497 12	58,461,722 51
Bagages	Quint.	242,514	229,209	1,089,598 69	982,705 51	1,060,940 84	955,660 56
Petites marchandises	Kilog.	205,860,759	206,157,498	7,817,555 85	7,658,344 44	7,569,891 18	7,408,057 88
Grosses marchandises	Tonne.	21,152,563	21,612,728	64,552,458 81	66,708,602 95	62,206,916 57	64,570,180 61
Finances	Group	728,850	727,000	210,008 47	190,168 25	205,575 52	185,957 14
Équipages.	Expéd.	1,560	1,328	54,926 74	46,816 22	55,192 59	45,290 37
Chevaux et bestiaux.	—	45,500	46,112	1,172,584 72	1,201,956 95	1,155,480 46	1,162,678 44
Produits extraordinaires . . .	—	•	•	2,753,655 20	2,810,451 29	2,726,029 89	2,805,588 01
RECETTES TOTALES.				117,485,191 52	110,459,145 74	115,750,525 97	115,550,935 12
EN MOINS EN 1892				1,944,954 42		1,820,611 15	

(¹) Chiffre approximatif, à cause de l'intercalation du mois d'octobre, dont les résultats ne sont pas encore définitivement arrêtés.

Novembre et décembre (évaluation).

A défaut d'éléments suffisants d'appréciation, on a inscrit, pour 1892, le chiffre global de 1891. Il se décompose comme suit :

	RECETTES BRUTES (État et Sociétés concessionnaires).		RECETTES NETTES (au profit du Trésor).	
	1892	1891	1892	1891
Voyageurs et bagages	25,506,000	6,550,507 01	22,551,000	6,505,542 40
Marchandises et produits extraordinaires . .		16,755,558 58		16,226,065 90
TOTAUX	25,506,000	25,506,065 59	22,551,000	22,551,608 30
TOTAUX pour les douze mois	140,791,191 52	142,756,211 55	156,261,525 97	158,082,545 42
EN MOINS EN 1892	1,945,020 01		1,821,219 45	

D'après ces renseignements, les recettes nettes de 1892 au profit du Trésor présentent, par rapport à celles de 1891, une diminution de fr. 1,821,219 45^c.

Comparées aux évaluations du Budget des Voies et Moyens pour 1892, les recettes nettes de ce même exercice accusent un mali de fr. 1,758,676 05^c.

Si nous analysons les résultats des dix premiers mois des années 1891 et 1892, nous constatons que la dépression de recettes que nous venons de signaler doit être attribuée à la diminution du trafic des grosses marchandises.

D'autre part, en 1892, les recettes des voyageurs n'accusent, pour les dix premiers mois, qu'une très faible progression sur celles des mois correspondants de 1891 : certains mois — notamment septembre et octobre — sont même en diminution sensible, par suite de l'épidémie cholériforme qui a sévi chez nos voisins et fait, dans notre pays, un certain nombre de victimes.

Aujourd'hui la situation paraît vouloir s'améliorer, mais à raison des diminutions de tarif récemment décrétées et des réductions nouvelles qui doivent l'être incessamment, le Gouvernement a néanmoins agi avec prudence en ne portant au Budget des Voies et Moyens pour 1893 qu'une recette brute de 156,500,000 francs au profit du Trésor.

La réduction de recettes de l'exercice 1892 est heureusement compensée par une diminution de dépenses équivalente. Le produit net de l'exploitation au profit du Trésor, ainsi que le boni annuel du compte définitif qui résume

les résultats financiers de l'entreprise, sont donc sensiblement les mêmes que pour l'année 1891.

Dans le but de faire ressortir par quelques chiffres la situation de nos chemins de fer, pendant la période de 1885 à 1891 — comprenant la gestion de l'honorable M. Vandenpeereboom — nous avons dressé le tableau ci-dessous :

ANNÉES.	Recettes brutes de l'exploitation, recettes diverses comprises.	Dépenses d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation au profit du Trésor.	Boni de l'exploitation en tenant compte du service financier.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen des combustibles consommés.	Prix moyen des rails en acier employés.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		F. C.	F. C.	F. C.
1885	119,773,906 35	70,054,675 50	45,154,202 58	(¹) 5,459,545 •	5144	58 35	5 05	151 08
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	45,600,575 22	(¹) 5,856,520 •	5171	56 56	5 10	150 42
1887	124,157,740 12	66,689,605 26	52,884,214 88	10,780,865 14	5118	55 72	4 70	108 •
1888	151,612,616 45	69,971,528 50	57,046,772 85	15,075,285 24	5198	55 16	5 74	115 65
1889	156,920,084 54	74,714,552 80	57,798,754 52	15,321,501 60	5207	54 57	6 68	115 52
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	52,461,682 14	9,915,507 28	5220	59 50	10 96	152 50
1891	142,815,489 49	84,464,020 •	55,697,801 58	10,544,205 78	5240	59 14	10 26	154 •
1892	(²) 140,791,191 52	(²) 82,404,405 •	(²) 55,856,920 97	(²) 10,450,000 •	5240	58 52	7 78	159 50
Moyennes annuelles.	151,729,045 21	74,732,579 58	52,512,612 82	9,922,878 25	5201	56 69	7 11	128 53

(¹) En calculant — au taux de 3 1/2 p. ‰, comme pour les années suivantes — les intérêts des comptes établis entre le chemin de fer et le Trésor.

(²) Chiffres approximatifs.

En tenant compte de l'arriéré — valeur argent — dans le renouvellement du matériel et de la diminution de valeur des approvisionnements, au 31 décembre 1891, par rapport au 31 décembre 1884, s'élevant au total à fr. 5,522,657 33 c^s, le boni annuel moyen ci-dessus est réduit à fr. 9,482,548 59 c^s.

Ces résultats sont assurément satisfaisants; nous pouvons d'autant plus nous en féliciter que, pendant cette période, une somme importante a été consacrée à améliorer la position du personnel inférieur attaché au chemin de fer et que, dans la mesure compatible avec les besoins du service, le repos dominical a été assuré.

EXAMEN EN SECTIONS.

Adopté sans observations par la 1^{re} section, le projet de Budget n'a soulevé dans les autres sections que des discussions peu importantes.

La question du personnel des lignes téléphoniques, dont la reprise par l'État aura lieu le 1^{er} janvier 1893, a fait l'objet de l'examen des 2^o, 3^o et 5^o sections. Nous y reviendrons ultérieurement.

Un membre de la 2^o section désire connaître les intentions du Gouverne-

ment en ce qui concerne les réductions de tarifs des produits tant agricoles qu'industriels.

A propos du même objet, un membre de la 3^e section demande le tableau des détaxes accordées dans ces derniers temps.

D'autres observations relatives aux tarifs des charbons sont présentées par la 4^e section, laquelle insiste notamment pour qu'une réduction de taxe soit accordée aux viticulteurs de Hoeylaert.

Des membres de la 3^e section présentent diverses observations relatives aux conditions de recrutement du personnel du Département au point de vue de la connaissance des langues française et flamande.

Un autre membre croit le moment opportun de racheter le Grand-Central; à son avis, cette opération faciliterait la création de Bruxelles-port de mer.

Un membre de la 4^e section demande des renseignements sur l'emploi des traverses métalliques.

Un membre de la 5^e section exprime le vœu de voir terminer à l'amiable les procès auxquels donnent lieu les accidents de chemin de fer. On lui fait observer que l'État est entré dans cette voie si bien que, à la suite du dernier accident, arrivé à Bruxelles (Nord), il n'a été engagé qu'un seul procès.

Un autre membre est d'avis que les feuilles de signalement des employés et agents du Département devraient être communiquées aux intéressés, afin que ceux-ci puissent, le cas échéant, se justifier.

Un troisième membre se plaint de ce que l'avancement des agents inférieurs des postes soit plus lent que précédemment.

La 5^e section croit qu'une position spéciale pourrait être faite à certains agents des postes qui sont responsables de sommes très considérables. A l'appui de cette manière de voir, il est fait mention de la situation du percepteur de Bruxelles, dont le traitement n'est que de 5,000 francs alors qu'il est comptable d'un mouvement de 113 millions.

Un membre de la 6^e section demande quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la suppression d'une des trois classes de voyageurs.

Sauf dans la 2^e section, où deux membres se sont abstenus, toutes les sections ont adopté le Budget à l'unanimité.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

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

A la suite de ce double examen, elle a posé au Gouvernement quelques questions que nous reproduirons, ainsi que les réponses qui y ont été faites, lorsque nous nous occuperons, dans la suite de ce rapport, des chapitres du Budget auxquels elles se rattachent.

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

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale s'est occupée tout d'abord de la question de la reprise par l'État des chemins de fer concédés.

Le régime actuel a pour conséquence de soumettre certaines zones du pays desservies par ces derniers, à des taxes plus élevées que celles qui sont dotées de lignes de l'État, dont le service est en outre généralement plus complet et mieux organisé.

Il en est notamment ainsi dans la Flandre occidentale, desservie en majeure partie par un réseau exploité par une compagnie anglaise et dont les tarifs pour voyageurs étaient, jusque dans ces derniers temps, très élevés.

C'est depuis l'année courante seulement que les tarifs de l'État ont été appliqués à ce service, et encore ne le sont-ils pas en ce qui concerne les abonnements.

Au moment où de toutes parts on réclame des réductions de tarif en faveur de l'agriculture et de l'industrie, la question qui nous occupe se pose avec plus d'opportunité que jamais.

L'État, en effet, qui doit surtout avoir en vue l'intérêt public et qui dispose de capitaux empruntés à un taux modéré, peut limiter ses recettes dans la mesure de ce qui est nécessaire pour assurer largement le paiement de toutes les charges du chemin de fer, intérêt et amortissement des capitaux compris.

Mais il n'en est pas de même des sociétés privées, qui ont à se préoccuper des intérêts financiers de leur entreprise, et qui pourraient, là où un accroissement de mouvement ne viendrait pas compenser les réductions réclamées, ne pas suivre l'Administration des chemins de fer de l'État dans la voie des dégrèvements. Il en résulterait une inégalité flagrante dans les conditions de production des industries similaires du pays, inégalité absolument contraire à la justice distributive.

D'autre part, il est d'importance majeure, que le Gouvernement puisse organiser nos relations internationales par voie ferrée, conformément à ce que commande l'intérêt public.

La section centrale croit devoir se borner à ces quelques considérations générales; elle exprime le vœu de voir le Gouvernement mettre à l'étude la question du rachat de tous les chemins de fer concédés.

*
* *

Un membre de la section centrale signale la difficulté qu'on éprouve à se rendre compte des résultats de l'exploitation des chemins de fer par le seul examen des documents parlementaires mis à la disposition du public. Il serait utile, à son avis, que celui-ci pût s'initier davantage aux opérations de notre railway national.

Aujourd'hui, pour connaître les résultats de l'exploitation, il faut rapprocher les chiffres du Budget des Chemins de fer de ceux du Budget des Voies et Moyens, et encore le compte, ainsi établi, ne donne-t-il que le résultat de l'exploitation proprement dite sans avoir égard au service financier.

Sans doute, le compte rendu des opérations du chemin de fer, paraissant

chaque année, donne à ce sujet tous les renseignements désirables, mais ce compte rendu n'est pas publié avec les documents parlementaires.

Il semble que l'on pourrait combler, dans une certaine mesure, la lacune signalée, en reproduisant, comme annexe au projet de Budget, le bilan, le compte d'exploitation et le compte financier relatifs à l'exercice précédent.

Le même membre fait observer qu'en ce qui concerne le service de la marine, aucun compte d'exploitation n'est établi, de telle sorte qu'il est impossible — même en se livrant à un travail de compilation — d'établir les résultats de l'exploitation du service de nos paquebots.

Ne conviendrait-il pas de dresser, pour le service de la marine, comme cela se fait pour le chemin de fer, un bilan, avec compte d'exploitation et compte financier?

La section centrale appelle sur cette réforme la bienveillante attention de M. le Ministre des Chemins de fer.

*
* *

Faisant droit à une observation présentée dans la 5^e section, à propos de la communication aux intéressés de leur feuille de signalement, la section centrale a prié M. le Ministre des Chemins de fer de lui faire connaître les règles adoptées en cette matière.

En réponse à cette demande, on nous a communiqué la circulaire suivante :

« Propositions annuelles d'avancement. »

» Le 27 février 1884.

» Afin que chaque employé ait connaissance de la manière dont il a été classé dans l'ordre de mérite (*R. A.* n° 782), ensuite des signalements dressés par les chefs immédiats et de service, M. le Ministre a décidé que l'on suivrait désormais la marche indiquée ci-après :

» I. — Après avoir reçu les feuilles de signalement et les états d'avancement présentés par les chefs de service, les directeurs réuniront ces fonctionnaires afin d'arrêter, en conférence, pour l'ensemble du personnel de chaque branche d'administration, le classement qui doit servir de base aux promotions dans la limite des vacances d'emplois (*R. A.* n° 808).

» II. — Les chefs de service recevront des extraits du procès-verbal de classement dans les quarante-huit heures qui suivront la séance, et les notifieront, sans aucun retard, aux chefs immédiats.

» III. — Ces derniers communiqueront ce classement, pour visa, à leurs subordonnés, et ceux-ci seront admis à y joindre éventuellement leur réclamation qui fera l'objet d'un examen spécial et, au besoin, d'une enquête, conformément aux prescriptions réglementaires (art. 157, *R. A.* n° 1498).

» Afin de permettre d'inscrire en temps utile les réclamations qui viendraient à se produire, les directions devront terminer le travail de classement au plus tard le 30 avril de chaque année.

» IV. — Pour l'année 1884, les propositions d'ensemble devront, *exception-*

nellement, être soumises par les directions, le 5 avril prochain, à l'effet de faire coïncider la notification des promotions du premier semestre avec la date du 1^{er} mai, qui termine la période cinquantenaire de la loi décrétant la construction des chemins de fer en Belgique.

» *L'Administrateur*,

» JUL. JANSSENS. »

Des employés ayant signalé que la communication prescrite n'avait pas été faite, des instructions récentes ont été données, afin d'assurer à l'avenir la parfaite exécution de cet ordre de service.

*
* *

Un membre signale la situation faite à ceux des agents du chemin de fer, qui perdent, lorsqu'ils abandonnent le service de l'État, tout droit à une pension de retraite, alors que, d'après lui, leurs traitements ont été établis en tenant compte des avantages de cette pension. Ce membre espère que M. le Ministre des Chemins de fer voudra bien examiner cette question avec bienveillance.

*
* *

Une dernière observation a été présentée dans la discussion générale; elle est relative au service de contrôle et de comptabilité créé à la suite de détournements qui ont eu lieu dans l'une des gares de Bruxelles. D'après plusieurs membres, les services que ce contrôle peut rendre ne sont pas en rapport avec les dépenses qu'il nécessite, et l'on pourrait, de ce chef, économiser plusieurs centaines de mille francs. A leur avis, il y aurait lieu de réduire ce contrôle au strict nécessaire — comme cela se fait en France et en Angleterre — et d'user de la plus grande sévérité, en cas de malversation de la part des employés. Dans ces conditions, jamais, selon eux, les sommes qui pourraient être détournées n'atteindraient le montant de la dépense du service nouveau de contrôle et de vérification inauguré il y a quelques années.

A défaut d'éléments d'appréciation suffisants, la section centrale ne peut se prononcer sur ce point; elle se borne à le signaler à l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer.

CHEMIN DE FER.

Voies et travaux.

La question suivante a été posée au Gouvernement à propos de l'emploi des traverses métalliques :

DEMANDE.

Quel est le résultat des expériences faites au sujet de l'emploi des traverses métalliques?

Le Gouvernement est-il fixé sur l'usage qu'il convient d'en faire?

RÉPONSE.

Les essais n'ayant pas réussi, le Gouvernement n'a pas l'intention d'étendre l'usage des traverses métalliques.

La section centrale ne peut que regretter l'insuccès des essais qui ont été faits sur le réseau de l'État.

Les traverses métalliques ont cependant donné des résultats satisfaisants dans d'autres pays, de même qu'en Belgique, sur les lignes du Grand-Central. Le compte rendu de la direction des voies et travaux de cette société pour l'exercice 1891, constate en effet que les 11,000 traverses du poids de 68 kilogrammes, fournies par les usines de Thy-le-Château et posées en 1886, sont encore *toutes* dans les voies, en parfait état de conservation.

La section centrale espère que la décision du Département des Chemins de fer n'est pas définitive et que, dans l'intérêt de notre industrie sidérurgique, il voudra bien examiner s'il n'y aurait pas lieu de procéder à des expériences nouvelles.

Traction et matériel.

Le chiffre élevé de 16,408,740 francs prévu à l'article 21 pour « entretien, réparation et renouvellement du matériel, » a appelé l'attention de la section centrale.

Elle prie M. le Ministre des Chemins de fer de bien vouloir, à l'avenir, donner, dans le compte rendu des opérations du chemin de fer, des renseignements détaillés en ce qui concerne ce poste important.

D'après un membre de la section, le montant de la dépense dont il s'agit serait trop considérable et nullement en rapport avec les charges supportées, de ce chef, par des sociétés privées, exploitant un réseau analogue à celui de l'État. Cela proviendrait — entre autres causes — de la multiplicité des types de locomotives employés; il conviendrait, à l'avenir, de n'adopter de types nouveaux qu'après des essais absolument concluants.

Ce membre critique le modèle de locomotive-fourgon en usage pour les trains légers; à son avis, le poids de cette machine est trop considérable, et il est irrationnel d'accoupler le moteur au fourgon.

Le même membre pense enfin que de sérieuses économies pourraient être réalisées sur l'article du Budget dont nous nous occupons, en intéressant — comme cela est le cas pour la traction — le personnel des ateliers aux économies à faire sur les consommations et à l'effet utile du travail à obtenir. On suivrait, dans cette voie, les exemples donnés par l'industrie privée.

La Chambre ayant manifesté le désir de terminer à bref délai la discussion de tous les Budgets, la section centrale n'a pu, faute de temps, recueillir les renseignements lui permettant d'examiner d'une manière approfondie les observations qui précèdent. Elle ne peut donc se prononcer en connaissance de cause sur cette importante question. Celle-ci pourra d'ailleurs être traitée dans la discussion même du Budget.

La section centrale appelle toute l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer sur le chauffage et l'éclairage des trains. Elle pense que, sur certaines lignes, l'éclairage laisse à désirer et pourrait être amélioré.

TARIFS.

L'importante question des tarifs des marchandises, qui a fait au sein des

sections l'objet de plusieurs observations que nous avons rapportées, ne pouvait manquer d'appeler toute l'attention de la section centrale.

Une solution est d'autant plus nécessaire que la crise de l'agriculture et de l'industrie s'accroît chaque jour davantage, et qu'il est peu de moyens plus efficaces de leur venir en aide que l'abaissement des frais de transport. Ceux-ci, en effet, dans un grand nombre de cas, constituent un des facteurs les plus importants du prix de revient.

La bonne situation financière de notre railway lui-même permet d'ailleurs de donner satisfaction aux légitimes demandes qui se sont produites.

Le rôle de l'État exploitant des chemins de fer ne peut être assimilé à celui d'un industriel dont le but est de faire fructifier, dans la plus large mesure possible, les capitaux qui lui sont confiés. Le premier a pour devoir, avant tout, d'encourager le développement de toutes les branches du travail national et de leur faciliter la production à bas prix. Et cela est vrai surtout dans un pays essentiellement exportateur comme le nôtre, qui doit chercher à écouler sur les marchés lointains les produits d'une industrie toujours croissante.

Le chemin de fer — les hommes compétents sont généralement d'accord sur ce point — doit produire non seulement toutes ses charges, intérêt et amortissement des capitaux compris, mais il convient que dans les années de prospérité les bonis d'exploitation augmentent, dans une certaine mesure, le fonds de réserve de l'entreprise, afin de compenser les malis des années de crise.

De ce qui précède il résulte — abstraction faite de toute considération étrangère à la question elle-même — que la réduction des tarifs se justifie dès l'instant où les résultats de l'exploitation, pendant une certaine période, pouvant être considérée comme normale, sont tels que les bonis dépassent la mesure de ce que la prudence commande de porter en augmentation de la réserve.

En est-il actuellement ainsi? Nous croyons pouvoir répondre affirmativement en invoquant les chiffres repris au tableau que nous avons inséré plus haut.

Il résulte de ce tableau que, pendant la période de 1885 à 1892, le bénéfice annuel moyen du chemin de fer, au profit du Trésor, établi en tenant compte du service financier, s'est élevé à 9 millions de francs environ.

Or, eu égard aux conditions mêmes dans lesquelles s'est faite l'exploitation, la moyenne des résultats obtenus, pendant cette période, peut être considérée comme normale.

En effet, nous avons vu, en 1885 et 1886, la crise des transports s'accroître pour atteindre, pendant cette dernière année, son point culminant. La diminution de recettes, résultant d'une situation industrielle peu favorable, a trouvé une certaine compensation dans la réduction des frais d'exploitation, due en grande partie à la baisse de prix des combustibles et des rails. Ceux-ci, à ce moment, sont descendus aux taux les plus bas qui aient jamais été atteints.

De 1887 à 1891, la recette augmente, et avec celle-ci la dépense, notamment à dater de 1890, par suite de la hausse de prix des charbons et des métaux. Mais cette hausse n'est que de courte durée : le malaise industriel nous ramène, en 1892, des prix moins élevés, en même temps qu'il provoque une dépression dans les recettes, comparativement à l'année précédente.

De ce qui précède nous pouvons donc conclure que les résultats moyens

obtenus pendant la période que nous venons d'analyser peuvent être considérés comme l'expression assez exacte de ceux sur lesquels nous sommes en droit de compter à l'avenir, à moins de circonstances calamiteuses.

Le moment est donc venu d'appliquer une partie des bonis réalisés à des réductions de taxes dans l'intérêt de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Décrétées avec prudence et intelligence, ces réductions ne constitueraient pas absolument une perte sèche pour le chemin de fer, car elles trouveraient une certaine compensation dans le développement inévitable du trafic en même temps qu'une compensation indirecte dans l'accroissement de la richesse publique provoquée par le développement du travail national.

Néanmoins, la situation générale du Trésor ne permettant pas au Gouvernement de sacrifier une part quelconque de ses recettes, l'abaissement des tarifs du chemin de fer doit avoir pour corollaire la création de ressources nouvelles équivalentes.

Le Gouvernement a compris qu'il avait pour devoir d'entrer dans la voie que nous venons d'indiquer : pendant la session dernière, il a déposé un projet de loi dans le but de créer des ressources destinées à compenser des réductions de tarifs évaluées à 3,500.000 francs et compensées, à concurrence de 1,200,000 francs, par certains relèvements des charges incomplètes. La diminution de recettes s'élèverait donc à 2,400,000 francs. Ce projet, déposé à nouveau dans la séance du 20 juillet dernier, est soumis en ce moment aux délibérations de la section centrale.

D'après les renseignements fournis antérieurement par le Gouvernement, les réductions projetées avantageront surtout les grandes industries du charbon, du fer et des verres à vitre; l'agriculture, d'autre part, y serait intéressée à concurrence de 500,000 francs environ, par suite des abaissements accordés au transport des engrais et des pierrailles destinées à la construction ou à l'amélioration des routes.

Lorsque le Gouvernement aura fait connaître avec précision les tarifs nouveaux dans leur ensemble, il y aura lieu de les examiner en détail.

Néanmoins, la section centrale croit devoir, dès à présent, faire remarquer, que la part faite à l'agriculture est absolument insuffisante. Aux réductions ci-dessus énoncées en faveur de cette branche importante de notre activité nationale, il y aurait lieu d'ajouter des dégrèvements au profit de nos industries agricoles et notamment de l'industrie sucrière.

La section centrale est également d'avis que, dans la matière qui nous occupe, il faudrait procéder non pas seulement par voie de tarifs spéciaux, mais surtout par mesure générale, c'est-à-dire créer une cinquième classe du tarif n° 4, avec minimum de tonnage déterminé.

Nous n'avons pas à examiner ici quelles sont les ressources auxquelles le Gouvernement a l'intention de demander la compensation des sacrifices qu'il est disposé à faire sur les recettes des chemins de fer; toutefois quelques membres croient devoir faire observer qu'à côté de celles indiquées dans le projet de loi dont nous avons parlé plus haut, il est d'autres taxes dont l'établissement donnerait satisfaction à de légitimes intérêts agricoles, tout en produisant des revenus importants au Trésor public.

La section centrale espère que la discussion du projet de loi en question

aura lieu à bref délai, car il importe qu'une solution intervienne sans retard. Cela est d'autant plus nécessaire que, sans attendre la création de ressources nouvelles, des réductions de tarifs ⁽¹⁾ — dont l'importance annuelle est évaluée à 1,500,000 francs — ont été depuis quelques mois consenties au profit de l'industrie, tandis que rien n'a été fait en ce qui concerne l'agriculture. Il y a là une inégalité de traitement qu'il est juste de faire disparaître.

A la suite de ce rapport, nous publions les réductions de tarifs successivement accordées depuis le 1^{er} janvier 1891, c'est-à-dire postérieurement à celles indiquées au tableau annexé au rapport sur le Budget de 1891.

*
* *

La mauvaise utilisation des voitures de 1^{re} classe, notamment quand il s'agit des trains ordinaires, a fait l'objet de l'examen de la section centrale. En 1891, le nombre des places occupées, par rapport à celles offertes, s'est élevé à 40.87 % seulement, et le produit par voiture-kilomètre n'a atteint que 14 centimes, tandis qu'il a été respectivement de 38 et de 50 centimes pour les 2^e et 3^e classes.

Certains membres de la section pensent que par la division des voitures en deux classes — comme cela se pratique aux États-Unis d'Amérique et sur certaines lignes anglaises ⁽²⁾ — on remédierait à cette fâcheuse situation. Ils voudraient, par contre, qu'à tous les express fussent attachées des voitures de luxe dont les places seraient sujettes à une notable surtaxe.

D'après d'autres membres, la division des voitures en trois classes étant entrée dans nos mœurs, la suppression de l'une d'elles soulèverait dans le pays la plus vive opposition; ils ne peuvent donc s'y rallier. A leur avis, il existe d'autres moyens de porter remède, dans une certaine mesure, aux inconvénients signalés. Il y aurait lieu, tout d'abord, de supprimer, dans les trains ordinaires, un certain nombre de coupés de première classe; ceux-ci sont généralement trop nombreux et en grande partie inoccupés. Il faudrait ensuite augmenter les prix des parcours, qui ne sont point en rapport avec ceux des deux autres classes, eu égard à leurs prix de revient respectifs.

La section centrale prie M. le Ministre des Chemins de fer de soumettre cette importante question aux études de son administration.

Avant d'aborder un autre sujet, mentionnons l'observation d'un membre de la section, relative aux abonnements de 3^{me} classe. Dans le but de faciliter le paiement de ces abonnements aux voyageurs généralement peu fortunés de cette classe, il voudrait que ce paiement pût s'effectuer en plusieurs termes échelonnés mais établis de façon à donner toute garantie à l'Administration.

(1) Ces réductions sont indiquées par un astérisque, au tableau-annexe inséré à la fin de ce rapport.

(2) *Cheshire Lines Company, Eastern Midlands, Glasgow and South Western, Great Northern* (sauf sur certaines sections), *Great Northern* d'Écosse, *Manchester, Sheffield and Lincolnshire* (sauf dans le trafic de la banlieue de Manchester), *Midland, North British* (sauf sur certaines sections).

Bien que l'honorable Ministre des Chemins de fer se soit antérieurement prononcé contre ce système, la section centrale le prie néanmoins de bien vouloir le soumettre à un nouvel et bienveillant examen.

POSTES.

Notre administration postale s'efforce constamment de marcher dans la voie du progrès. La régularité qu'elle apporte dans l'accomplissement des services de plus en plus nombreux qu'elle rend au public mérite d'être signalée.

Le mouvement et la recette continuent à progresser.

En 1891, la recette a atteint fr. 17,021,803 17, soit une augmentation de 3 44 % par rapport à 1890.

La dépense totale s'est élevée à peu près dans la même proportion ; le coefficient d'exploitation (rapport de la dépense à la recette brute), qui était, en 1890, de fr. 57 90, est descendu, en 1891, à fr. 57 28 %.

Le fait le plus saillant de l'exercice 1891 a été la réunion à Vienne du quatrième congrès de l'Union postale : plusieurs actes importants y ont été signés dans le but de faciliter les échanges internationaux des valeurs et des colis postaux, et d'instituer un service international d'abonnements aux journaux par la voie de la poste.

A la suite de ce congrès, les colonies australiennes sont entrées dans l'Union, de telle sorte qu'à l'heure actuelle il ne reste plus guère en dehors de celle-ci que la Chine, qui ne possède pas de service postal organisé, et les colonies du sud de l'Afrique, dont l'adhésion peut être considérée comme prochaine.

Signalons ici une innovation proposée par un membre de la section centrale, dans le but de faciliter — tant au point de vue du personnel que du public — la distribution des cartes-postales de cinq centimes et des timbres-poste de dix centimes. Il s'agirait simplement d'installer dans les bureaux importants des distributeurs automatiques, employés, paraît-il, pour cet usage en Angleterre. On éviterait ainsi l'encombrement des guichets par tous ceux — et le nombre en est considérable — qui demandent un seul timbre ou une seule carte-postale.

De semblables appareils pourraient également être placés dans les gares importantes, pour la distribution des tickets d'entrée.

La section centrale engage M. le Ministre des Chemins de fer à soumettre cette idée à l'examen de son administration.

Par de nombreuses pétitions renvoyées à la section centrale, les facteurs des postes sollicitent une augmentation de traitement.

A différentes reprises — tant dans les discussions en section centrale qu'à la Chambre, — la sollicitude du Gouvernement a été appelée sur la situation de ces modestes fonctionnaires, dont le travail et la responsabilité augmentent chaque année, par suite de l'extension des opérations des postes et des services financiers nouveaux qui y ont été annexés.

Parmi tous les petits employés de l'État, il en est assurément peu d'aussi méritants et ayant plus de titres à une amélioration de position que les facteurs des postes.

Mais — comme le disait M. le Ministre des Finances dans la discussion de

son dernier Budget — 'a question des petits traitements ne peut faire l'objet de propositions isolées : elle doit être examinée dans son ensemble, et si des augmentations sont reconnues nécessaires, il y aura lieu de rechercher les moyens d'y faire face.

La section centrale exprime le vœu de voir le Gouvernement se livrer à l'étude dont il s'agit.

TÉLÉPHONES.

L'Administration a continué à développer cet important service, tant par la création de groupes téléphoniques et de bureaux auxiliaires nouveaux que par l'établissement de bureaux locaux ouverts au public ainsi que par l'extension donnée à la téléphonie interurbaine.

Mais le fait le plus important est la reprise par l'État, à dater du 1^{er} janvier 1893, de l'exploitation des réseaux concédés de Liège, Bruxelles, Anvers, Gand, Charleroy, Verviers — Spa et Louvain.

Cette reprise aura lieu conformément aux conditions de l'article 26 du cahier des charges, c'est-à-dire moyennant une annuité à payer aux sociétés concessionnaires jusqu'à l'expiration de leurs concessions soit, jusqu'en septembre 1908.

Cette annuité, qui comprend l'intérêt et l'amortissement du capital de rachat, a été évaluée à 882,600 francs par le Gouvernement, et portée au Budget de la Dette publique pour 1893.

Ce mode de procéder a été justifié dans le rapport de la section centrale qui a examiné ce dernier Budget, et nous adhérons, pour le surplus, aux considérations qui y sont développées.

La section centrale félicite le Gouvernement de la décision qu'il a prise de concentrer dans ses mains toutes les lignes téléphoniques du pays ; elle estime que cette solution était indispensable pour vulgariser l'emploi du téléphone et rendre au public tous les services qu'il est en droit d'attendre de cette merveilleuse invention.

Qu'il soit permis à votre rapporteur — à l'appui de cette manière de voir — de reproduire ici quelques-unes des considérations qu'il a eu l'honneur de présenter dans le rapport de la section centrale qui a examiné le Budget de l'exercice 1891 :

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

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

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

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

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

Un grand pas — de beaucoup le plus important — dans la voie de l'unification du service téléphonique est donc sur le point de s'accomplir, mais l'œuvre ne sera complète qu'après la reprise des réseaux de Mons, Namur, Courtrai — Roulers, La Louvière et Malines.

Le réseau de Mons sera repris à dater du 1^{er} janvier 1894; notification en a été faite au concessionnaire. Quant aux autres concessions, le droit de rachat ne pourra s'exercer qu'en 1895.

La concentration dans les mains de l'État de toutes les lignes téléphoniques aura certainement pour conséquence de développer considérablement ce service public.

Peu de pays, en effet, et par la densité de la population et par leur activité commerciale et industrielle, sont dans des conditions plus favorables que la Belgique pour user largement de ce mode de correspondance.

Il importe donc que l'Administration, dans l'examen des projets d'installation qui lui seront soumis, tienne largement compte des nécessités de l'avenir, et que le Gouvernement n'hésite pas à solliciter des crédits suffisants pour y pourvoir dans la mesure nécessaire.

Lorsqu'il s'agit d'un service public qui doit nécessairement prendre de grands développements, faire petit est toujours onéreux; l'Administration des chemins de fer en a fait dans bien des cas la coûteuse expérience.

Il est un autre point important que la section centrale signale à toute l'attention de l'honorable Ministre des Chemins de fer : c'est la nécessité de créer pour le service téléphonique une comptabilité spéciale, permettant de déterminer pour chaque exercice les résultats financiers de l'entreprise.

A cette fin, il faudra, comme cela existe pour le chemin de fer, établir un bilan annuel avec compte d'exploitation et compte financier, de telle sorte que l'on puisse déterminer exactement, après amortissement suffisant, le produit net du capital engagé dans l'entreprise.

Lorsque ce produit dépassera le taux de la dette, c'est-à-dire lorsque l'exploitation soldera en boni, l'Administration pourra entrer dans la voie de la réduction des taxes d'abonnements et étendre successivement le service à des localités nouvelles, dont l'exploitation — au début tout au moins — ne pourrait se faire que moyennant certains sacrifices.

La situation réservée au personnel des réseaux concédés repris par l'État, qui a fait l'objet de l'examen de plusieurs sections, a également attiré l'attention de la section centrale. Une question à ce sujet a été posée au Gouvernement. Bien que le même renseignement ait été demandé par la section centrale qui a examiné le Budget de la Dette publique, nous croyons utile de le reproduire, parce qu'il se trouve ici à sa véritable place :

DEMANDE.

Quel est le règlement qui a été adopté pour la reprise du service téléphonique en ce qui concerne le personnel attaché aux compagnies concessionnaires ?

RÉPONSE.

Les conditions relatives à l'admission au service de l'État du personnel des réseaux téléphoniques concédés sont développées dans l'avis ci-joint.

Ces conditions ont été inspirées par l'intérêt du service et par celui des agents des concessionnaires.

Aucun emploi de bureau n'étant accordé dans le Département, si ce n'est à la suite d'un examen, le commis et le personnel féminin auront à subir, au cours du troisième trimestre de l'exercice prochain, l'épreuve imposée pour l'admission en qualité d'élève, d'auxiliaire ou de commis, la rigueur des programmes ordinaires ayant d'ailleurs été adoucie en certains points.

Dès le début de l'année prochaine, l'Administration donnera au personnel des cours préparatoires aux diverses épreuves prescrites.

Elle procédera aux admissions dans l'esprit le plus large, en cherchant à concilier les nécessités du service avec les intérêts des candidats.

M. le Ministre des Chemins de fer nous a fait parvenir, en outre, un ordre de service, daté du 23 juillet 1892, contenant le dispositif des conditions relatives à la reprise du personnel.

Ce document étant assez étendu, nous ne croyons pas devoir le reproduire, mais nous le joignons au dossier de la section centrale. La partie qui concerne le personnel ouvrier a d'ailleurs été publiée en annexe au rapport de la section centrale du Budget des Voies et Moyens.

La section centrale estime que les conditions faites aux agents des sociétés concessionnaires sont de nature à concilier les intérêts de ceux-ci et les intérêts du service.

Elle ne doute pas, au surplus — comme a bien voulu le promettre l'honorable Ministre dans la réponse que nous venons de reproduire, — que l'appréciation des examens auxquels les agents employés devront se soumettre, aura lieu dans l'esprit le plus large.

SITUATION FINANCIÈRE.

Si nous examinons, dans son ensemble, la situation de nos chemins de fer, nous constatons que le *capital utile*, engagé à titre de premier établissement et devant servir de base aux charges financières, s'élevait, au 31 décembre 1891, à 1,345,418,244 20 c, dont fr. 62,871,538 86 c avaient été amortis.

Rappelons que l'intérêt appliqué aux comptes réglant les relations entre le chemin de fer et le Trésor public, a été calculé à raison de 4 % l'an jusqu'au 31 décembre 1886, et qu'à cette même date le total des sommes

restant à amortir, à échéances annuelles variant de vingt-huit à quatre-vingt-neuf ans, s'élevait à fr. 1,215,348,182 25 c.

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

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

Pour la période complète d'exploitation de 1833 à 1889 inclusivement, les comptes ainsi arrêtés accusent un solde actif total de fr. 156,187,707 41 c., lequel représente, dans les conditions que nous venons de rappeler, le bénéfice net, au delà de toutes les charges, intérêts et amortissements des capitaux engagés compris.

Telle est, traduite en quelques chiffres, la situation financière de notre railway national.

Le Rapporteur,
ALFRED ANCIEN.

Le Président,
P. TACK.



ANNEXE.

RÉDUCTIONS DE TARIFS ACCORDÉES EN 1891.

a) Services intérieur et mixtes.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

- 1^{er} avril. Déclassement des *cercles en bois* de la 1^{re} à la 2^e classe.
Classification du *colcothar* (*peroxyde de fer*) à la 3^e classe,
du *sulfostéatite cuprique*, du *sang en fûts* et du *sang desséché* à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification de la *ramie* (*chinagrass*) à la 3^e classe.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :

- 1^{er} juin. Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions de *parés* destinés à l'exportation par les ports de mer belges, *sans distinguer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.*

Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :

- 1^{er} juin. Ce tarif spécial est rendu applicable aux expéditions de *ciments* destinés à l'exportation par les ports de mer belges *sans distinguer si ces expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.*

Tarif spécial n° 24 d'importation maritime :

Le tarif spécial n° 24 d'importation maritime en faveur des envois de *planchettes* entrant en Belgique en franchise temporaire de droits de douane et destinés à la confection des caisses d'emballage a été successivement étendu aux stations d'Aiseau, Bascoup (l'Étoile), Basècles (carrières), Gand (Sud), Jumet-Brûlotte (verreries de Jumet), Moustier, Namur (Station), Tertre et Wetteren.

Tarif spécial n° 27 :

- 1^{er} juin. Le tarif spécial n° 27 (actuellement n° 35), applicable aux transports de *charbons maigres* expédiés par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, des diverses gares charbonnières belges en destination d'Allain, Antoing, Chereq (Halte) et Vaulx, est étendu à la station d'Hollain (Grève-Cœur).

b) *Services internationaux et de transit.*

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

Service belge-néerlandais.

- 1^{er} avril. Déclassement des *cercles en bois* de la 1^{re} à la 2^e section.
Classification du *sang en fûts*, du *sang desséché* et du *sulfo-stéatite cuprique* à la 4^e section.
- 25 mai. Classification des *briquettes de charbon de bois* et des *paillons (enveloppes de bouteilles) en roseau et en paille, en balles pressées*, à la 3^e section.
Déclassement du *phosphorite de chaux* au tarif spécial II.

Service franco-belge-nord.

- 10 février. Déclassement des sacs vides de la 1^{re} à la 2^e classe sur le parcours belge.
- 10 mai. Déclassement des porte-bouteilles de la 1^{re} à la 2^e classe sur le parcours belge.

TARIFS EN GÉNÉRAL.

Service belge-sud-ouest-allemand.

- Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.
- 1^{er} décembre. Réduction des taxes applicables pour le transport des marchandises entre Louvain (bassins) d'une part, Bâle (gare du Central suisse), Bâle (gare badoise) et Delle (transit), d'autre part.

Service belge-italien.

- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un tarif belge-italien par le Gothard pour les transports à charges complètes.

Service belge-russe.

Janvier. 1^{er} supplément au tarif franco-belge-allemand-russe, comprenant des taxes très réduites pour les envois vers la Russie.

TARIFS SPÉCIAUX ET EXCEPTIONNELS.

Service belge-rhénan-westphalien.

- 1^{er} novembre. Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage pour l'application des prix des 2^e et 3^e catégories des tarifs exceptionnels 7 (pour le transport des minerais, pyrites grillées, résidus de minerais de cuivre, etc.), et 12 (pour le transport des pyrites), fixés primitivement à 50 et 100 tonnes.
- Id. Abaissement à 45 tonnes du minimum de tonnage fixé primitivement à 50 tonnes, exigé pour l'obtention des taxes afférentes aux expéditions comportant ce dernier poids dans le tarif exceptionnel pour le transport des houilles, du 1^{er} octobre 1888.

Sercice belge-allemand.

- 1^{er} novembre. Abaissement à 45 et 90 tonnes des minima de tonnage pour l'application des prix des 2^e et 3^e catégories du tarif exceptionnel 7 (pour le transport des minerais de fer, des pyrites grillées, des résidus de minerais, etc.), fixés primitivement à 50 et 100 tonnes.

Service franco-belge-nord.

- 10 mai. Admission au tarif spécial II d'exportation, applicable sur le parcours belge, des coprolithes (phosphates de chaux).
- Id. Admission au tarif spécial VI, applicable sur le parcours belge, des laines lavées à dos et à froid.
- 30 juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial VII, applicable sur le parcours belge, au brai minéral solide et au goudron minéral solide (4^e classe du barème normal réduite de fr. 0,75 c^s par tonne, avec minimum de fr. 1,25 c^s par 1000 kilogrammes), à moins que les prix de la 4^e classe sans réduction ne soient plus avantageux.

Service belge-bavarois.

- 1^{er} juillet. Extension du tarif exceptionnel applicable aux transports de bois à certaines catégories de bois (cercles pour tamis,

clous de navires, osiers, etc.); concession d'une taxe de fr. 0,03 c^s par tonne et par kilomètre, plus fr. 0,75 c^s par tonne pour les bois expédiés de la Bavière vers le nord de la France.

1^{er} août. Extension à la station de Bruges (transit) du tarif exceptionnel pour pierres lithographiques.

Service belge-austro-hongrois.

Id. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour meubles et parties de meubles en bois courbé.

RÉDUCTIONS DE TARIFS ACCORDÉES EN 1892.

a) Services intérieurs et mixtes.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

1 ^{er} février.	Classification de l'algarobilla à la 3 ^e classe.
	Id. du coke ou charbon de cornue à la 4 ^e classe.
	Id. des piles sèches galvaniques en caisses à la 2 ^e classe
	Id. du pyrolignite de plomb à la 2 ^e classe.
16 mars.	Id. du sulfate de baryte teinte à la 2 ^e classe.
1 ^{er} mai	Id. du chlorure de magnésium à la 3 ^e classe.
	Id. des déchets de marbre à la 4 ^e classe.
	Id. des lames de ferrasses à la 3 ^e classe.
	Id. des plaques en carton plâtré à la 3 ^e classe.
1 ^{er} septembre.	Id. de la cryolithe à la 5 ^e classe.
	Id. des fourrages verts à la 3 ^e classe.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 2 d'exportation maritime :

1^{er} septembre. Est rendu applicable aux terres réfractaires.

Tarif spécial n° 3 d'exportation maritime :

1^{er} mai. Est rendu applicable aux déchets de marbre.

1^{er} septembre. Id. au superphosphate de chaux.

Tarif spécial n° 6 d'exportation maritime :

1^{er} février. Est étendu aux piles sèches galvaniques.

★ 19 juin (1). Tarif exceptionnel provisoire n° 6, applicable aux transports de combustibles effectués des gares charbonnières belges à destination de certaines stations du nord du pays.

(1) En ce qui concerne les relations dans lesquelles le chemin de fer Grand-Central belge est intéressé, ce tarif n'a été appliqué qu'à partir du 22 août.

Tarif spécial n° 6^{bis} d'exportation maritime :

- ★ 1^{er} septembre. Création d'un nouveau tarif spécial en faveur des transports de verreries et verres à vitre à exporter par navire de mer.

Tarif spécial n° 7 d'exportation maritime :

- Id. Extension à l'acétate de chaux.

Tarif spécial n° 7^{bis} d'exportation maritime :

- ★ Id. Création d'un nouveau tarif spécial pour le transport de certains produits métallurgiques à exporter par mer.

Tarif spécial n° 10 :

- 1^{er} octobre. Extension aux expéditions de matériel et objets destinés aux installations des concours et expositions.

Tarif spécial n° 11 applicable aux transports de fontes brutes, mitrailles d'acier, de fer et de fonte dans certaines relations :

- 1^{er} octobre. Extension aux stations de *La Louvière, Thuin-Hourpes et Griegnée-Kinkempois*.

Tarif spécial n° 12 pour le transport des mirerais, pyrites, etc. :

- ★ 1^{er} septembre. Réduction des prix de ce tarif.

Tarif spécial n° 13 pour les transports de charbon anthraciteux de la Basse-Sambre et du bassin de Liège vers les stations de la vallée de la Meuse :

- 1^{er} septembre. Extension aux stations de *Vieux-Campinaire (puits du Marquis), Ransart, Amay et Liège-Vivegnis (Gérard Claes)*.

Tarif spécial n° 14 applicable aux combustibles expédiés des stations charbonnières belges aux hauts fourneaux du Luxembourg :

- 1^{er} septembre. Réduction des prix de ce tarif.

Tarif spécial n° 15 applicable aux transports de charbon au départ de certaines gares et destinés à l'embarquement à Mons (bassin), Namur (Meuse), Jemappes (rivages) et Warquignies (rivage Saint-Ghislain) :

- 15 juillet. Extension à la station de *Vieux-Campinaire (Puits du Marquis)*.

Tarif spécial n° 16 applicable aux expéditions de charbon effectuées de certaines gares charbonnières vers les stations des chemins de fer de Hainaut-Flandre et de Gand à Terneuzen :

- | | |
|----------------------------|--|
| 1 ^{er} mai. | Extension à la station de Gand-Saint-Pierre. |
| 15 juillet. | Id. de Berchem lez-Audenarde. |
| 1 ^{er} septembre. | Id. de Melden. |

Tarif spécial n° 22, pour le transport du brai (goudron) minéral à l'importation maritime :

1^{er} septembre. Extensions successives aux stations de *Beyne-Homvent, Marie-mont et Docherie (charbonnage d'Amercœur)*.

Tarif spécial n° 24 pour le transport des planchettes destinées à la confection des caisses d'emballage à l'importation maritime :

1^{er} septembre. Extensions successives aux stations de *Vaux-sous-Chèvremont, Auveloïs, Jemeppe-sur-Sambre et Lodelinsart (verreries des Hamendes)*.

Tarif spécial n° 33 pour le transport du sable par quantité minimum de 50 tonnes :

1^{er} septembre. Extension aux relations de service commun avec le chemin de fer Grand-Central belge.

Services internationaux.

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

Service belge-néerlandais.

- 1^{er} février. Classification de l'*acide carbonique liquide, du sulfite de soude cristallisé, des plantes vivantes, des arbres et arbustes vivants, à la 2^e section.*
- Id. des *blendes grillées, minerais de fer grillé, résidus de pyrites, scories de forge (crasses de fer), scories phosphatées, au tarif spécial n° 2.*
- Id. des *câbles en acier, du colcothar (peroxyde de fer), des croûtes de sel, de la fonte pour ornements, du granit taillé, des parquets hydrofuges, à la 3^e section.*
- Id. des *cornières en fer, de la dolomie et des marcs de soude, à la 4^e section.*
- 1^{er} juillet. Id. de la *cryolithe, des déchets de cuivre, de la mitraille de cuivre et des plaques en carton-plâtre, à la 3^e section.*
- Id. de l'*huile minérale à graisser, d'origine russe, à la 3^e section et au tarif spécial n° XX.*
- 1^{er} septembre. Id. des *fibres et déchets de fibres de noix de coco, à la 2^e section.*

- 1^{er} février. Déclassement de l'asphalte, de la 2^e à la 3^e section.
 Id. des carreaux en ciment, carreaux en grès céramique, carreaux en terre cuite, chiffons, dalles en ciment, en grès céramique et en terre cuite, déchets d'étoupes, drilles et eau de tan, de la 3^e à la 4^e section.
 Id. du coalthar (goudron de houille), de la 4^e section au tarif spécial n° I.
 Id. du ciment, de la 4^e section au tarif spécial n° II.

Services anglo-belge viâ Anvers-Harwich et viâ Anvers-Grimsby.

- 1^{er} octobre. Classification des rotins, à la 3^e section.
 Id. du beurre en barils, caisses, etc., au tarif spécial, n° I.
 Id. du savon non parfumé, à la 4^e section.

TARIFS SPÉCIAUX ET EXCEPTIONNELS.

Service spécial néerlandais.

- Tarif spécial n° IV* pour le transport du lin en tige :
 Extensions successives des prix de ce tarif aux stations belges de Desselghem, Neerpelt et Vive-Saint-Éloi.
 Tarif spécial n° XII pour le transport des fromages secs :
 1^{er} février. Extension à la station de Bruxelles (Entrepôt).
Tarif spécial n° XIX pour les transports de houille par 100,000 kilogrammes des stations charbonnières belges vers Amsterdam, Dordrecht, Flessingue, Helder, Middelbourg et Rotterdam, et destinés à l'exportation vers les pays d'outre-mer :
 1^{er} février. Création du tarif.
Tarif spécial n° XIV pour le transport des harengs salés :
 1^{er} juillet. Extension à la station de Verviers.
Tarif spécial n° XX pour le transport du pétrole de Russie, d'Anvers à Oldenzaal :
 1^{er} juillet. Création du tarif.

Service belge-sud-ouest-allemand.

- 1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour transports des scories phosphatées (brutes ou moulues) au départ de certaines stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine vers la Belgique.

- 1^{er} juillet.** Introduction en service belge-badois de taxes exceptionnelles pour le transport des bières en fûts et en bouteilles.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des minerais et pyrites de fer ainsi que des scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon entre les stations belges, d'une part, et celles du chemin de fer Louis-de-Hesse, d'autre part.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes entre les stations belges, d'une part, et celles du chemin de fer du Palatinat, d'autre part.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes entre des stations belges, d'une part, et celles des chemins de fer régis par la direction royale de Francfort-s/M, d'autre part.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon entre les stations belges, d'une part, et celles du chemin de fer Main-Neckar, d'autre part.
- Id.** Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des minerais et pyrites de fer ainsi que des scories de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et de convertisseurs entre les stations belges et celles du chemin de fer Prince-Henri.

Service belge-rhénan-westphalien.

- 1^{er} août.** Abaissement à 45,000 kilogr. du minimum de tonnage pour l'application des prix du tarif exceptionnel n° 11 pour les transports de *sable*, fixé primitivement à 50,000 kilogr.
- Id.** Introduction de prix réduits pour les transports de Trooz vers certaines gares allemandes des marchandises reprises au tarif exceptionnel n° 7 (applicable aux minerais de fer, pyrites grillées, résidus de minerais, etc.).

Service belge-allemand.

- 1^{er} septembre.** Tarif spécial réduit en faveur des briquettes de charbon expédiées de Trooz à Welkenraedt-Herbesthal pour le service des chemins de fer de l'État prussien (rive gauche du Rhin).

Service franco-belge-nord.

- 1^{er} septembre.** Extension au service franco-belge-nord des prix prévus aux tarifs spéciaux d'exportation nos 6^{bis} et 7^{bis} intérieurs et mixtes

pour les transports de produits métallurgiques, des verreries et des verres à vitres.

1^{er} septembre Extension au service franco-belge nord du tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports de minerais, blendes pyrites, etc.

Service franco-belge-Anzin.

1^{er} septembre. Extension au service franco-belge-Anzin des prix prévus aux tarifs spéciaux d'exportation n° 6^{bis} et 7^{bis} intérieurs et mixtes pour les transports de produits métallurgiques, de verreries et de verres à vitres.

Id. Extension au service franco-belge-Anzin du tarif spécial n° 12 intérieur et mixte pour les transports des minerais, blendes, pyrites, etc.

Service belge-bavarois.

15 juin. Mise en vigueur du tarif exceptionnel pour le transport de houilles, cokes, etc., de la Belgique vers la Bavière.

Service belge-austro-hongrois.

1^{er} juillet. Mise en vigueur du 5^e supplément au fascicule II (relations avec l'Autriche), lequel consacre des réductions de taxes très sensibles pour les relations avec nos stations, ports de mer, et Terneuzen.

Id. Mise en vigueur du 4^e supplément au fascicule III (relations avec la Hongrie), lequel comprend des tarifs exceptionnels réduits pour le trafic avec nos stations, ports de mer, et Terneuzen.

TARIFS EN GÉNÉRAL

Service belge-sud-est-allemand.

1^{er} juillet. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Service belge-Prince-Henri.

1^{er} juillet. Extension du tarif à de nouvelles stations belges et grand-ducales.

Service belge-italien.

1^{er} avril. Mise en vigueur du tarif belge-italien par le mont Cenis pour les marchandises expédiées en petite vitesse par charges complètes.