
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 16 JUILLET 1901

Projet de loi ayant pour objet une demande de crédits à rattacher au budget des recettes et des dépenses extraordinaires de 1901 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. RENKIN.

MESSIEURS,

La Commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi ayant pour objet une demande de crédits à rattacher au budget des recettes et des dépenses extraordinaires, vous en propose l'adoption. L'exposé des motifs explique que la proposition a pour but de solliciter des Chambres les crédits nécessaires pour la conclusion d'une nouvelle convention avec les Wagons-Lits. L'annexe qui accompagne l'exposé des motifs fait connaître à la Chambre les bases de la convention.

La Commission, afin de se rendre exactement compte de la portée de la nouvelle convention et des résultats de la convention du 15 mars 1898 qu'il s'agit de modifier, a posé diverses questions au Gouvernement.

La convention passée le 15 mars 1898 n'a jamais été très populaire. Elle a donné lieu à de nombreuses discussions et réclamations. Mais l'application de l'article 40, qui réglait les conditions de la résiliation anticipée du contrat devait, d'après l'administration, conduire à la liquidation d'une indemnité très élevée dont la fixation eût entraîné des procès.

(1) Projet de loi, n° 456.

(2) La Commission, présidée par M. HEYDEN, était composée de MM. RENKIN, HUBERT, GIROUX, DE COCQ, DE BRUYN, HORLAIT.

La Commission a posé à ce sujet la question suivante :

1^{re} QUESTION.

Quelle est l'indemnité qui serait réclamée par la Compagnie des Wagon-Lits en cas de résiliation de la convention du 15 mars 1898 ?

Comment la justifie-t-elle ?

RÉPONSE.

La question a été posée par le Gouvernement au cours des négociations et la Compagnie a fait connaître l'indemnité qu'elle se croyait en droit de réclamer, par application des bases énoncées à l'article 40, § 5, de la convention du 15 mars 1898, en cas de résiliation immédiate.

D'après l'article 40, § 5, de la convention, l'État doit payer, à titre de dédommagement, pour chacune des années qui restent à courir jusqu'à la fin de la 25^e année, une redevance égale à la moyenne du bénéfice annuel réalisé pendant les *trois dernières années* d'exploitation.

La Compagnie se croit donc en droit, tout au moins, de supputer les résultats qu'elle pouvait attendre d'une période d'exploitation minima de trois ans. Elle estime qu'à l'expiration de ce terme, les voitures de luxe auraient été au nombre de 60, dont 45 en service régulier et 15 en réserve ou en réparation.

Elle évalue les recettes probables pour les trois premières années d'exploitation, par jour-voiture en circulation, à fr. 60 »

Elle évalue les dépenses, en tenant compte du supplément afférent aux voitures en réserve,
à fr. 31 16
soit un bénéfice, par jour-voi-

ture, de fr. 28 84
et, à raison de 45 voitures pendant 365 jours, un bénéfice annuel de 473,697 francs.

Le Gouvernement fait, bien entendu, les réserves les plus formelles au sujet de ces évaluations de la Compagnie.

Le Gouvernement fait, dit-il, les réserves les plus formelles, mais il ne spécifie pas les points qui appellent ces réserves. On ne voit pas non plus comment la Compagnie justifie son évaluation des recettes et des dépenses par jour et voiture.

Un membre de la section centrale a critiqué le prix unitaire des voitures de luxe admis à la base 1 de la convention nouvelle (70,122 francs).

La Commission ayant demandé sur quelles bases ce prix avait été calculé, le Gouvernement a répondu : 1° Que le prix de 70,122 francs par voiture correspond au prix moyen d'achat par la Compagnie, 73,000 francs, diminué de deux annuités d'amortissement ;

2° Que ce prix moyen a été vérifié par l'État d'après les factures et les contrats originaux produits par la Compagnie et qu'il a été reconnu en rapport avec la valeur réelle du matériel.

Cette réponse est pleinement satisfaisante.

* * *

La section centrale chargée de l'examen du budget des chemins de fer avait demandé divers renseignements au sujet du service des voitures de luxe et de ses résultats. Les réponses ne sont point parvenues avant le dépôt du rapport sur le budget de 1901. Votre Commission a donc reproduit ces questions. Elle donne ci-dessous les réponses qui y ont été faites par l'Administration.

2^e QUESTION.

D'après la réponse donnée l'an dernier par le Gouvernement à la 22^e question de la section centrale du budget des chemins de fer (Rapport, p. 64), les éléments faisaient défaut à cette époque pour chiffrer, d'une façon même approximative, les économies réellement obtenues du chef de la suppression des premières classes.

La Commission demande si ces bénéfices peuvent être indiqués aujourd'hui.

RÉPONSE.

Pas plus maintenant que l'année dernière, on ne saurait chiffrer, même approximativement, les bénéfices réalisés par la suppression des premières classes.

A raison de la concomitance de plusieurs causes qui ont fortement influencé le trafic ainsi que le classement des voyageurs, et conséquemment la recette et la dépense pendant les années 1897-1898-1899 et 1900, il ne paraît guère possible, même par à peu près, de dégager, dans le résultat général, la part afférente à l'une d'entre elles, c'est-à-dire à la suppression de la première classe.

Ces causes sont les suivantes :

1° Relèvement de 25 p. c. du tarif de la première classe dans les trains ordinaires (conséquence : diminution de trafic et déclassement vers la 2^e classe) ;

2° Abaissement de 12 1/2 p. c. du tarif de la 2^e classe dans les trains express et relèvement de 12 1/2 p. c. du tarif de la 2^e classe dans les trains ordinaires ;

3° Abaissement de 25 p. c. du tarif de la 3^e classe dans les trains express (conséquence : augmentation de tarif en 3^e et surexcitation du déclassement de la 2^e vers la 3^e classe) ;

4° Exposition de Bruxelles (conséquence: forte augmentation de trafic ne se répartissant pas dans les conditions ordinaires entre les trois classes);

5° Reprise et exploitation par l'État des lignes du Grand-Central Belge (conséquence: augmentation du trafic de 3^e classe par suite de la réduction du tarif de cette classe sur les anciennes lignes du Grand-Central Belge; augmentation de l'effectif des voitures par suite de la création de nouveaux trains sur les lignes insuffisamment desservies);

6° Suppression complète de la première classe (conséquence: augmentation des voyages de l'ancienne clientèle de première classe; conservation de toutes les voitures de première classe, numérotées 2);

7° Amélioration des anciennes 2^{es} classes par la réduction à 4, des 5 places de chaque banc (conséquence: augmentation de l'effectif des voitures pour un même trafic.)

3° QUESTION.

Le travail de la transformation des voitures en suite de la suppression de la première classe aux trains de voyageurs, est-il terminé?

Où en était le travail au 31 décembre 1900 et quelle en sera la dépense totale?

Pourquoi le *Compte rendu de 1899* ne donne-t-il pas de renseignements à cet égard?

RÉPONSE.

Le travail de transformation des voitures en vue de la suppression de la première classe n'est pas encore terminé.

Au 31 décembre 1900, on avait transformé 889 voitures représentant 2,354 compartiments.

Il restait à transformer, à cette date, 140 voitures contenant 436 compartiments.

La dépense totale sera approximativement de 766,000 francs.

Au *Compte rendu de 1899*, on n'a inséré aucune mention relative à ce travail, en raison du petit nombre de voitures qui avaient pu être distraites du service, dans le courant de cette année, à l'effet de subir les transformations en question.

Il est à remarquer, toutefois, que la situation des travaux de transformation effectués à la date du 31 décembre 1899 a été portée à la connaissance de la section centrale chargée de l'examen du budget

du Département des Chemins de fer pour 1900.

4^e QUESTION.

Quel a été, sous le rapport de la traction, l'accroissement de dépense occasionné par la surcharge des voitures de luxe ?

RÉPONSE.

Il n'est pas tenu de compte spécial à cet égard.

Pas plus que l'an dernier. l'Administration n'est en mesure d'indiquer les économies réalisées par la suppression des premières classes. Les économies paraissent donc bien douteuses. La seule indication précise que nous possédons est celle du montant des dépenses qu'a entraînées la transformation des voitures de première classe. Cette dépense s'élèvera à un total de 766,000 francs.

La surcharge des voitures de luxe doit avoir augmenté les dépenses de la traction. Mais, à cet égard, l'Administration le déclare, aucun compte spécial n'est tenu.

5^e QUESTION.

La Commission demande, dressé d'après le bulletin de contrôle reproduit à la page 75 du Rapport de l'année dernière, et vérifié d'après tous autres documents que possède l'Administration, un relevé dressé sous la forme indiquée à la page 70 du Rapport de l'an dernier, donnant pour l'année 1900, par jour, par voiture et par train, le mouvement des voitures de luxe et la recette qu'elles ont produite au profit de l'État en supplément des prix de la deuxième classe.

La Commission demande qu'à ce relevé soit annexé un état dédoublé de la recette mentionnée *in globo* pour chaque mois dans la dernière colonne du dit relevé :

RÉPONSE.

Pour fournir les relevés demandés, il faudrait réunir et classer les bulletins de contrôle, au nombre de près de 22,000, et les rapports de la marche de 27,124 trains, confronter ces documents entre eux, dépouiller ensuite les premiers, pour obtenir :

1^o La recette par jour, par voiture et par train ;

2^o La recette mentionnée *in globo* pour chaque train et rapprocher les résultats obtenus des indications des relevés des recettes par décades et services.

Ce travail nécessiterait un nombreux personnel, un temps très long et des vacations supplémentaires correspondant à une dépense de 4 à 5,000 francs.

La recette moyenne par jour-voiture a été en 1900 de fr. 35.20.

La recette de l'année entière s'est élevée à fr. 241,977,70.

Cette question avait pour but de faire connaître avec quelque exactitude les résultats financiers du service de luxe. La section centrale chargée de l'examen du budget de 1900 avait demandé les mêmes renseignements sans les obtenir dans la forme qu'elle désirait. L'an dernier, pour justifier son refus, l'Administration déclarait qu'il n'avait pas été tenu note des numéros

des voitures qui avaient circulé dans chacun des trains. Cependant, à l'occasion de la mise en circulation des voitures de luxe, un bulletin de contrôle avait été prescrit qui avait une colonne destinée à l'indication des numéros des voitures. Cette année, l'Administration objecte que pour fournir les relevés demandés, il faudrait procéder à un travail de dépouillement très long et très coûteux. Il semble cependant qu'à la suite de la question posée sur ce point par la section centrale de 1900, il n'eût pas été absolument impossible d'entreprendre ce travail de dépouillement et de le tenir à jour.

Il résulte de la réponse que nous analysons comme de la réponse relative aux frais de traction reproduite plus haut, que l'Administration ne tenait pas d'annotations spéciales pour s'éclairer sur les résultats de l'innovation introduite dans son service. Cette constatation amène la Commission à conclure qu'il doit être entendu qu'aucune extension nouvelle ne sera donnée au service des voitures de luxe avant que les Chambres aient pu se rendre compte des résultats réels qu'il a donnés.

6° QUESTION.

Les 44 voitures rachetées sont-elles toutes en service ? Ont-elle été construites spécialement en exécution de la convention du 15 mars 1898 ?

Les plans et cahiers des charges relatifs à la construction de ces voitures ont-ils été soumis à l'agrément préalable de l'État (article 2 de la convention) ?

L'Administration a-t-elle fait surveiller la construction par son personnel ? Les voitures achevées ont-elles été examinées et agréées par les fonctionnaires de l'État ?

7° QUESTION.

Est-il bien entendu que les voitures de luxe à acquérir dans l'avenir seront acquises directement par l'État ?

RÉPONSE.

Les 44 voitures de luxe à racheter sont en service et elles ont été construites spécialement en exécution de la convention du 15 mars 1898, avec les garanties stipulées à l'article 2 de ce contrat.

Trente de ces véhicules ont été construits sous la surveillance du personnel de l'État. La construction des quatorze autres, commandés à la Société générale de Construction, à Saint-Denis, près de Paris, a été surveillée, avec le consentement de l'État Belge, par un fonctionnaire de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Français.

Toutes les voitures ont été examinées et agréées par le personnel de l'État Belge, avant leur mise en service.

RÉPONSE.

Il en sera bien ainsi.

Ces deux dernières réponses ne donnent lieu à aucune observation

* * *

Les bases de la convention annexée au projet de loi n'indiquent pas si les voitures de première classe seront maintenues dans les trains internationaux et si la taxe des premières reviendra exclusivement à l'État. Mais, d'après les renseignements donnés par le Gouvernement à la Commission spéciale,

le nouveau contrat stipulera expressément le maintien définitif des voitures de première classe dans les trains internationaux et la taxe reviendra exclusivement à l'État.

*
* *

D'après la base VII de la nouvelle convention, la Compagnie des Wagons-Lits recevra la moitié du supplément de taxe des compartiments réservés dans les voitures autres que les voitures de luxe.

La Commission a posé à ce sujet les questions suivantes :

8 ^e QUESTION.	RÉPONSE.
<p>A quel titre la Compagnie des Wagons-Lits recevra-t-elle la moitié du supplément de taxe des compartiments réservés dans les voitures autres que les voitures de luxe (Base VII de la convention) ?</p>	<p>Des compartiments réservés ne seront créés dans les trains qui ont dans leur composition des voitures de luxe qu'exceptionnellement, c'est-à-dire en cas d'insuffisance de place, dans ces voitures, eu égard au nombre de voyageurs à transporter.</p> <p>La Compagnie des Wagons-Lits reçoit une partie des suppléments parce que ces voyageurs font partie de la clientèle normale des voitures de luxe, et qu'à titre de compensation, elle sera tenue d'accepter dans celles-ci, sans supplément aucun, les voyageurs ordinaires qui ne peuvent trouver place dans les voitures de l'Administration, en exécution de l'article 5, § 6, du contrat du 15 mars 1898 (1)</p>

(1) Art. 15, § 5. — « Si, au moment du départ du train, les voitures de l'Administration sont complètement occupées, le chef de station est autorisé à admettre, à titre exceptionnel, des voyageurs dans les voitures de la Compagnie dont la moitié au moins des places sont libres, sans les astreindre au paiement d'aucun supplément. »

CAS DANS LESQUELS IL A ÉTÉ FAIT APPLICATION DE L'ARTICLE 15 DU *Recueil administratif*, 2801 :

DATES.	STATION où le fait s'est produit.	NUMÉRO des trains.	NOMBRE des voyageurs.
30 décembre 1899	Bruxelles (Midi)	1646	10 voyageurs.
25 janvier 1900	Esschen	20	25 —
16 août —	Schaerbeek	215	15 —
31 octobre —	Bruxelles (Midi)	142	5 —
5 novembre —	— —	1646	7 —
6 — —	— (Nord)	275	6 —
26 — —	— —	275	5 —
	Nivelles		5 —
12 décembre —	Baulers	1653	20 —
	Braine-l'Alleud		5 —
	Mons		30 —
6 février 1901	Soignies	2426	10 —
	Braine-le-Comte		6 —
28 mai —	Liège (Guillemins)	638	28 —

QUESTION 86.

Dans quelles stations et quand a-t-il été fait application du paragraphe 5 de l'article 15 en vigueur?

dont les dispositions seront reproduites dans la nouvelle convention à conclure avec la Compagnie.

RÉPONSE.

Pour donner des renseignements complets à cet égard, il serait nécessaire de consulter les rapports de tous les trains de voyageurs (3,000 environ *par jour*) qui ont circulé depuis le 15 mai 1899, époque à laquelle a commencé le service des voitures de luxe.

Il suffira peut-être à la Commission spéciale d'avoir communication du relevé ci-joint renseignant dans l'ordre chronologique les cas qui ont été spécialement notés par l'Administration (1)

* * *

La base IX de la nouvelle convention prévoit la création d'abonnements dont les titulaires auront accès dans les voitures de luxe et indique le mode de répartition du produit de ces abonnements entre la Compagnie des Wagons-Lits et l'État.

L'Administration explique comme suit l'application de ce mode de répartition.

9^e QUESTION.

Comment déterminera-t-on, dans le produit du supplément des abonnements, la taxe afférente aux parcours en compartiments réservés et la taxe correspondant aux parcours en voiture de luxe?

RÉPONSE.

L'État et la Compagnie feront constater contradictoirement, pendant deux périodes à convenir et choisies l'une à l'époque de trafic intense, l'autre à l'époque de faible trafic, le nombre d'abonnés-kilomètres, d'une part, dans les voitures de luxe, d'autre part, dans les compartiments réservés.

La masse des suppléments perçus sur les abonnements sera répartie au prorata de ces deux nombres.

La part afférente aux parcours en compartiments réservés sera acquise intégralement à l'État. Celle se rapportant aux parcours en voitures de luxe sera attribuée, à concurrence des trois quarts, à la Compagnie.

Ce système pourrait à la rigueur servir à déterminer l'importance approximative d'un trafic, mais il ne répond pas aux exigences d'une comptabilité.

(1) Ce relevé figure au bas de la page 7.

Une discordance paraissait exister entre les bases VIII et IX de la nouvelle convention en ce que la Compagnie reçoit les trois quarts de la partie du supplément perçu sur les abonnements qui correspond aux parcours en voitures de luxe, tandis qu'elle ne reçoit que la moitié du prix des parcours ordinaires en voitures de luxe.

10^e QUESTION.

D'après la base IX du projet de convention, la Compagnie des Wagons-Lits recevra les trois quarts de la partie du supplément perçu sur les abonnements qui correspond aux parcours en voitures de luxe. D'autre part, la Compagnie ne perçoit que la moitié du prix des parcours ordinaires en voitures de luxe. Quelle est la raison de cette discordance entre les bases VIII et IX de la convention?

RÉPONSE.

Le partage du supplément sur la base de 50 p. c. attribue à la Compagnie par voyageur-kilomètre :

Centime.

Sur les billets simples . . . 1. 5.

Sur les billets aller et retour 1. 2.

L'application du même coefficient au supplément à percevoir sur les abonnements ne lui procurerait qu'une recette de 0^e5665 par voyageur-kilomètre, alors que les dépenses assumées par la Compagnie pour la même unité, d'après des estimations très modérées, représentent au *minimum* 0^e826.

La Compagnie serait donc en perte et le déficit serait d'autant plus grand que le nombre de voyageurs serait plus élevé.

Il n'était pas possible ni équitable de demander à la Société de souscrire au régime des abonnements, comportant une réduction de taxe notable, s'il devait entraîner pour elle des conséquences aussi onéreuses.

L'attribution des trois quarts du supplément lui procurera 0^e85 par voyageur-kilomètre, ce qui n'a rien d'exagéré.

Il est à noter que l'État conserve sans partage les deux tiers de la taxe des abonnements, correspondant au prix de la 2^e classe, et en y ajoutant sa part dans le tiers restant, il a, en réalité, les trois quarts de la taxe totale.

L'État a donc le plus grand intérêt à ce que ce régime des abonnements se développe, malgré le léger sacrifice consenti au profit de la Compagnie.

Il était intéressant de se rendre compte des modifications de tarif qu'entraînerait la convention nouvelle.

14° QUESTION.

Donner pour chaque distance kilométrique à partir du minimum :

1° Le prix des premières classes perçu avant l'introduction des voitures de luxe;

2° En regard de ce prix :

- | | | |
|---|---|--|
| A. les prix actuels
en voitures de
luxe | } | avec indication
exacte de la part
attribuée
à la Compagnie. |
| B. les prix nouveaux
projetés | | |

RÉPONSE.

Les tableaux ci-joints indiquent :

A. — Colonne 2 : le prix de la première classe avant l'introduction des voitures de luxe.

Colonne 5 : le prix actuel en voiture de luxe.

Colonne 9 : le prix projeté en voiture de luxe.

B. — Colonnes 3 et 4 : les chiffres qui ont servi à établir ceux de la colonne 5.

Colonnes 7 et 8 : les chiffres qui ont servi à établir ceux de la colonne 9.

C. — Colonne 6 : la part actuelle de la Compagnie.

Colonne 10 : la part de la Compagnie dans les prix nouveaux projetés.

Les tableaux ci-joints s'arrêtent à la distance de 110 kilomètres.

Comme le tarif est proportionnel, il suffit, pour obtenir des prix à une distance supérieure, de procéder par addition :

EXEMPLE :

Prix nouveaux projetés à 175 kilomètres :

	Voyage simple.
100 kilomètres. . . .	9.40
75 » 	7.10
	—
Total. . . .	16.50

Nous reproduisons ces tableaux en annexes au présent Rapport.

Pour permettre à la Chambre de saisir plus facilement les modifications de tarif qui résulteront de la convention nouvelle, la Commission spéciale les a résumées dans les deux tableaux ci-après dressés, par distance de 5 en 5 kilomètres. La colonne 10, qui les termine, indique en pour-cent la part qui sera allouée à la Compagnie des Wagons-Lits dans la taxe totale des voitures de luxe.

Voyages simples.

1	DISTANCES KILOMÉTRIQUES.	2	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE				PRIX NOUVEAUX PROJETES.			
			3	4	5	6	7	8	9	10
5	0 50	0 35	0 20	0 55	0 10	0 35	0 20	0 55	0 40=18.2 p. c. de la taxe totale en voiture de luxe.	
10	0 95	0 65	0 40	1 05	0 20	0 65	0 30	0 95	0 45=15.8 —	
15	1 45	1 »	0 60	1 60	0 30	1 »	0 50	1 50	0 25=16.6 —	
20	1 90	1 30	0 90	2 20	0 45	1 30	0 60	1 90	0 30=15.8 —	
25	2 40	1 60	1 »	2 60	0 50	1 60	0 80	2 40	0 40=16.7 —	
30	2 90	2 »	1 20	3 20	0 60	2 »	0 90	2 90	0 45=15.5 —	
35	3 40	2 30	1 40	3 70	0 70	2 30	1 40	3 40	0 55=16.2 —	
40	3 80	2 60	1 60	4 20	0 80	2 60	1 20	3 80	0 60=15.8 —	
45	4 30	2 90	1 80	4 70	0 90	2 90	1 40	4 30	0 70=16.3 —	
50	4 80	3 20	2 »	5 20	1 »	3 20	1 50	4 70	0 75=16.0 —	
55	5 20	3 60	2 20	5 80	1 10	3 60	1 70	5 30	0 85=16.0 —	
60	5 70	3 90	2 40	6 30	1 20	3 90	1 80	5 70	0 90=15.8 —	
65	6 20	4 20	2 60	6 80	1 30	4 20	2 »	6 20	1 »=16.1 —	
70	6 70	4 50	2 80	7 30	1 40	4 50	2 10	6 60	1 05=15.9 —	
75	7 10	4 80	3 »	7 80	1 50	4 80	2 30	7 10	1 15=16.2 —	
80	7 60	5 20	3 20	8 40	1 60	5 20	2 40	7 60	1 20=15.8 —	
85	8 10	5 50	3 40	8 90	1 70	5 50	2 60	8 10	1 30=16.0 —	
90	8 60	5 80	3 60	9 40	1 80	5 80	2 70	8 50	1 35=15.9 —	
95	9 »	6 10	3 80	9 90	1 90	6 10	2 90	9 »	1 45=16.1 —	
100	9 50	6 40	4 »	10 40	2 »	6 40	3 »	9 40	1 50=16.0 —	
105	10 »	6 70	4 20	10 90	2 10	6 70	3 20	9 90	1 60=16.2 —	
110	10 40	7 10	4 40	11 50	2 20	7 10	3 30	10 40	1 65=15.9 —	

Voyages aller et retour.

DISTANCES MILIMÉTRIQUES.	Prix de la 1 ^{re} classe avant l'introduction des voitures de luxe	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJÉTÉS.				
		2 ^e classe.	Supplément	Total.	Part de la Compagnie.	2 ^e classe.	Supplément	Total.	Part de la Compagnie.	
		3	4	5	6	7	8	9	10	
5	0 80	0 55	0 40	0 95	0 20	0 55	0 40	0 95	0 20=21.1 p. c. de la taxe totale en voiture de luxe	—
10	1 55	1 05	0 70	1 75	0 35	1 05	0 50	1 55	0 25=16.4	—
15	2 30	1 55	1 »	2 55	0 50	1 55	0 80	2 35	0 40=17.0	—
20	3 05	2 05	1 30	3 35	0 65	2 05	1 »	3 05	0 50=16.4	—
25	3 80	2 60	1 60	4 20	0 80	2 60	1 20	3 80	0 60=15.8	—
30	4 60	3 10	2 »	5 10	1 »	3 10	1 50	4 60	0 75=16.3	—
35	5 30	3 60	2 30	5 90	1 15	3 60	1 70	5 30	0 85=16.0	—
40	6 10	4 40	2 60	6 70	1 30	4 10	2 »	6 10	1 »=16.4	—
45	6 90	4 60	2 90	7 50	1 45	4 60	2 20	6 80	1 40=16.2	—
50	7 60	5 20	3 20	8 40	1 60	5 20	2 40	7 60	1.20=15.8	—
55	8 40	5 70	3 60	9 30	1 80	5 70	2 70	8 40	1.35=16.4	—
60	9 10	6 20	3 90	10 10	1 95	6 20	2 90	9 10	1.45=16.0	—
65	9 90	6 70	4 20	10 90	2 10	6 70	3 20	9 90	1.60=19.2	—
70	10 60	7 20	4 50	11 70	2 25	7 20	3 40	10 60	1.70=14.0	—
75	11 40	7 70	4 80	12 50	2 40	7 70	3 60	11 30	1.80=15.9	—
80	12 10	8 20	5 20	13 40	2 60	8 20	3 90	12 10	1.95=16.4	—
85	12 90	8 70	5 50	14 20	2 75	8 70	4 10	12 80	2.05=16.0	—
90	13 70	9 20	5 80	15 »	2 90	9 20	4 40	13 60	2.20=16.2	—
95	14 40	9 70	6 40	15 80	3 05	9 70	4 60	14 30	2.30=16.4	—
100	15 20	10 30	6 40	16 70	3 20	10 30	4 80	15 10	2.40=15.9	—
105	15 90	10 80	6 80	17 60	3 40	10 80	5 10	15 90	2.55=16.0	—
110	16 70	11 30	7 40	18 40	3 55	11 30	5 30	16 60	2.65=16.0	—

Comme on le verra en comparant les colonnes 2 et 9, la proposition dont la Chambre est saisie se traduit par le rétablissement des prix de la première classe, avec cette circonstance que la moitié de la différence de prix entre la première et la deuxième classe passe à la Compagnie des Wagons-Lits. La part ainsi acquise à celle-ci équivaut, en général, à 16 p. c. de la taxe totale en voiture de luxe.

La convention nouvelle ne constitue pas moins un notable progrès sur la convention du 15 mars 1898. Elle modifie cette dernière en plusieurs points importants au profit de l'Etat. Elle règle, notamment, avec précision les conditions de la résiliation éventuelle et ces conditions sont moins rigoureuses que celles de la convention de 1898.

C'est mue par ces considérations que la Commission spéciale a voté le projet de loi à l'unanimité de ses membres.

Le Rapporteur,

J. RENKIN.

Le Président,

W. HEYNEN.

ANNEXE I.

Voyages simples.

DISTANCE kilométrique	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETES.			
		2 ^e classe	Supplé- ment	Total.	Part de la Compagnie	2 ^e classe.	Supplé- ment	Total.	Part de la Compagnie.
1	2	3	5	5	6	7	8	9	10
1	0 30	0 55	0 10	0 45	0 05	0 55	0 20	0 55	0 10
2	0 50	0 55	0 10	0 45	0 05	0 55	0 20	0 55	0 10
3	0 50	0 55	0 20	0 55	0 10	0 55	0 20	0 55	0 10
4	0 50	0 55	0 20	0 55	0 10	0 55	0 20	0 55	0 10
5	0 50	0 55	0 20	0 55	0 10	0 55	0 20	0 55	0 10
6	0 60	0 40	0 50	0 70	0 15	0 40	0 20	0 60	0 10
7	0 70	0 45	0 50	0 75	0 15	0 45	0 50	0 75	0 15
8	0 80	0 55	0 40	0 95	0 20	0 55	0 30	0 85	0 15
9	0 90	0 60	0 40	1 00	0 20	0 60	0 30	0 90	0 15
10	0 95	0 65	0 40	1 05	0 20	0 65	0 30	0 95	0 15
11	1 05	0 75	0 50	1 25	0 25	0 75	0 40	1 15	0 20
12	1 15	0 80	0 50	1 30	0 25	0 80	0 40	1 20	0 20
13	1 25	0 85	0 60	1 45	0 30	0 85	0 40	1 25	0 20
14	1 35	0 90	0 60	1 50	0 30	0 90	0 50	1 40	0 25
15	1 45	1 00	0 60	1 60	0 30	1 00	0 50	1 50	0 25

DISTANCE kilométrique.	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETÉS.			
		2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie.	2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
16	1 55	1 05	0 70	1 75	0 35	1 05	0 50	1 55	0 25
17	1 65	1 10	0 70	1 80	0 35	1 10	0 60	1 70	0 50
18	1 75	1 15	0 80	1 95	0 40	1 15	0 60	1 75	0 50
19	1 80	1 25	0 80	2 05	0 40	1 25	0 60	1 85	0 50
20	1 90	1 50	0 90	2 20	0 45	1 30	0 60	1 90	0 50
21	2 00	1 40	0 90	2 50	0 45	1 40	0 70	2 10	0 55
22	2 10	1 50	0 90	2 40	0 45	1 50	0 70	2 20	0 55
25	2 20	1 50	1 00	2 50	0 50	1 50	0 70	2 20	0 55
24	2 50	1 60	1 00	2 60	0 50	1 60	0 80	2 40	0 40
25	2 40	1 60	1 00	2 60	0 50	1 60	0 80	2 40	0 40
26	2 50	1 70	1 10	2 80	0 55	1 70	0 80	2 50	0 40
27	2 60	1 80	1 10	2 90	0 55	1 80	0 90	2 70	0 45
28	2 70	1 80	1 20	3 00	0 60	1 80	0 90	2 70	0 45
29	2 80	1 90	1 20	3 10	0 60	1 90	0 90	2 80	0 55
30	2 90	2 00	1 20	3 20	0 60	2 00	0 90	2 90	0 45
31	3 00	2 00	1 50	3 50	0 65	2 00	1 00	3 00	0 50
32	3 10	2 10	1 50	3 40	0 65	2 10	1 00	3 10	0 50
35	3 20	2 20	1 40	3 60	0 70	2 20	1 00	3 20	0 50
34	3 50	2 20	1 40	3 60	0 70	2 20	1 10	3 50	0 55
35	3 40	2 50	1 40	3 70	0 70	2 50	1 10	3 40	0 45
56	5 50	2 50	1 80	5 80	0 75	2 50	1 10	3 40	0 55
57	5 50	2 40	1 50	5 70	0 75	2 40	1 20	5 60	0 60
58	5 60	2 50	1 60	4 10	0 80	2 50	1 20	3 70	0 60
39	5 70	2 50	1 60	4 10	0 80	2 50	1 20	3 70	0 60
40	5 80	2 60	1 60	4 20	0 80	2 60	1 20	3 80	0 60
41	5 90	2 70	1 70	4 40	0 85	2 70	1 30	4 00	0 65
42	4 00	2 70	1 70	4 40	0 85	2 70	1 30	4 00	0 65
43	4 10	2 80	1 80	4 60	0 90	2 80	1 50	4 10	0 65
44	4 20	2 90	1 80	4 70	0 90	2 90	1 40	4 50	0 70
45	4 30	2 90	1 80	4 70	0 90	2 90	1 40	4 50	0 70
46	4 40	3 00	1 90	4 90	0 95	3 00	1 40	4 40	0 70
47	4 50	3 00	1 90	4 90	0 95	3 00	1 50	4 50	0 75
48	4 60	3 10	2 00	5 10	1 00	3 10	1 50	4 60	0 75
49	4 70	3 20	2 00	5 20	1 00	3 20	1 50	4 70	0 75
50	4 80	3 20	2 00	5 20	1 00	3 20	1 50	4 70	0 75

DISTANCE Kilométrique.	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETÉS.			
		2 ^e classe.	Supplément.	Total.	Part de la Compagnie	2 ^e classe.	Supplément.	Total.	Part de la Compagnie.
		1	2	3	4	5	6	7	8
51	4 90	5 50	2 10	5 40	1 05	5 50	1 60	4 90	0 80
52	5 00	5 40	2 10	5 50	1 05	5 40	1 60	5 00	0 80
53	5 10	5 40	2 20	6 60	1 10	5 40	1 60	5 00	0 60
54	5 20	5 50	2 20	5 70	1 10	5 50	1 70	5 20	0 85
55	5 20	5 60	2 20	5 80	1 10	5 60	1 70	5 50	0 85
56	5 50	5 60	2 50	5 90	1 15	5 60	1 70	5 50	0 85
57	5 40	5 70	2 50	6 00	1 15	5 70	1 80	5 50	0 90
58	5 50	5 70	2 40	6 10	1 20	5 70	1 80	5 50	0 90
59	5 60	5 80	2 40	6 20	1 20	5 80	1 80	5 60	0 90
60	5 70	5 90	2 40	6 50	1 20	5 90	1 80	5 70	0 90
61	5 80	5 90	2 50	6 40	1 25	5 90	1 90	5 80	0 95
62	5 90	4 00	2 50	6 50	1 25	4 00	1 90	5 90	0 95
63	6 00	4 10	2 60	6 70	1 30	4 10	1 90	6 00	0 96
64	6 10	4 10	2 60	6 70	1 30	4 10	2 00	6 10	1 00
65	6 20	4 20	2 60	6 80	1 30	4 20	2 00	6 20	1 00
66	6 50	4 50	2 70	7 00	1 35	4 50	2 00	6 50	1 00
67	6 40	4 50	2 70	7 00	1 35	4 50	2 10	6 40	1 05
68	6 60	4 40	2 80	7 20	1 40	4 40	2 10	6 50	1 05
69	6 60	4 50	2 80	7 50	1 40	4 50	2 10	6 60	1 05
70	6 70	4 50	2 80	7 50	1 40	4 50	2 10	6 60	1 05
71	6 80	4 60	2 90	7 50	1 45	4 60	2 20	6 80	1 10
72	6 90	4 60	2 90	7 50	1 45	4 60	2 20	6 80	1 10
73	6 90	4 70	5 00	7 70	1 50	4 70	2 20	6 90	1 10
74	7 00	4 80	5 00	7 80	1 50	4 80	2 50	7 10	1 15
75	7 10	4 80	5 00	7 80	1 50	4 80	2 50	7 10	1 15
76	7 20	4 90	5 10	8 00	1 55	4 90	2 50	7 20	1 15
77	7 30	5 00	5 10	8 10	1 55	5 00	2 40	7 40	1 20
78	7 40	5 00	5 20	8 20	1 60	5 00	2 40	7 40	1 20
79	7 50	5 10	5 20	8 30	1 60	5 10	2 40	7 50	1 20
80	7 60	5 20	5 20	8 40	1 60	5 20	2 40	7 60	1 20
81	7 70	5 20	5 30	8 50	1 65	5 20	2 50	7 70	1 25
82	7 80	5 30	5 30	8 60	1 65	5 30	2 50	7 80	1 25
83	7 90	5 50	5 40	8 70	1 70	5 50	2 50	7 80	1 25
84	8 00	5 40	4 40	8 80	1 70	5 40	2 60	8 00	1 30
85	8 10	5 50	3 40	8 90	1 70	5 50	2 60	8 10	1 30

DISTANCE kilométrique.	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETÉS.			
		2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie.	2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
86	8 20	5 50	5 50	9 00	1 75	5 50	2 60	8 10	1 50
87	8 50	5 60	5 50	9 10	1 75	5 60	2 70	8 30	1 55
88	8 40	5 70	5 60	9 30	1 80	5 70	2 70	8 40	1 55
89	8 50	5 70	5 60	9 30	1 80	5 70	2 70	8 40	1 55
90	8 60	5 80	5 60	9 40	1 80	5 80	2 70	8 50	1 55
91	8 60	5 90	5 70	9 60	1 85	5 90	2 80	8 70	1 40
92	8 70	5 90	5 70	9 60	1 85	5 90	2 80	8 70	1 40
93	8 80	6 00	5 80	9 80	1 90	6 00	2 80	8 80	1 40
94	8 90	6 00	5 80	9 80	1 90	6 00	2 90	8 90	1 45
95	9 00	6 10	5 80	9 90	1 90	6 10	2 90	9 00	1 45
96	9 10	6 20	5 90	10 10	1 95	6 20	2 90	9 10	1 45
97	9 20	6 20	5 90	10 10	1 95	6 20	3 00	9 20	1 50
98	9 30	6 30	4 00	10 50	2 00	6 30	3 00	9 30	1 50
99	9 40	6 40	4 00	10 40	2 00	6 40	3 00	9 40	1 50
100	9 50	6 40	4 00	10 40	2 00	6 40	3 00	9 40	1 50
101	9 60	6 50	4 10	10 60	2 05	6 50	3 10	9 60	1 55
202	9 70	6 60	4 10	10 70	2 05	6 60	3 10	9 70	1 55
105	9 80	6 60	4 20	10 80	2 10	6 60	3 10	9 70	1 55
104	9 90	6 70	4 20	10 90	2 10	6 70	3 20	9 90	1 60
105	10 00	6 70	4 20	10 90	2 10	6 70	3 20	9 90	1 60
106	10 10	6 80	4 30	11 10	2 15	6 80	3 20	10 00	1 60
107	10 20	6 90	4 50	11 20	2 15	6 90	3 30	10 20	1 65
108	10 30	6 90	4 40	11 30	2 20	6 90	3 30	10 20	1 65
109	10 40	7 00	4 40	11 40	2 20	7 00	3 30	10 30	1 65
110	10 40	7 10	4 40	11 50	2 20	7 10	3 30	10 40	1 65

ANNEXE II.

Voyages aller et retour.

1	0 80	0 55	0 40	0 65	0 05	0 55	0 40	0 95	0 20
2	0 80	0 55	0 20	0 75	0 10	0 55	0 40	0 95	0 20
3	0 80	0 55	0 20	0 75	0 10	0 55	0 40	0 95	0 20
4	0 80	0 55	0 30	0 80	0 15	0 55	0 40	0 95	0 20
5	0 80	0 55	0 40	0 95	0 20	0 55	0 40	0 95	0 20

DISTANCE kilométrique.	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETÉS.			
		2 ^e classe.	Supplé- ment	Total.	Part de la Compagnie	2 ^e classe.	Supplé- ment	Total.	Part de la Compagnie
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
6	0 95	0 65	0 40	1 05	0 20	0 65	0 40	1 05	0 20
7	1 40	0 75	0 50	1 25	0 25	0 75	0 40	1 15	0 20
8	1 25	0 85	0 60	1 45	0 30	0 85	0 40	1 25	0 20
9	1 40	0 95	0 60	1 55	0 30	0 95	0 50	1 45	0 25
10	1 55	1 05	0 70	1 75	0 35	1 05	0 50	1 55	0 25
11	1 70	1 15	0 80	1 95	0 40	1 15	0 60	1 75	0 30
12	1 85	1 25	0 80	2 05	0 40	1 25	0 60	1 85	0 30
13	2 00	1 35	0 90	2 25	0 45	1 35	0 76	2 05	0 35
14	2 15	1 45	0 90	2 35	0 45	1 45	0 70	2 15	0 35
17	2 30	1 55	1 00	2 55	0 50	1 55	0 80	2 35	0 40
16	2 45	1 65	1 10	2 75	0 55	1 65	0 80	2 45	0 40
17	2 60	1 75	1 10	2 85	0 55	1 75	0 90	2 65	0 45
18	2 75	1 85	1 20	3 05	0 60	1 85	0 90	2 75	1 45
19	2 90	1 95	1 30	3 25	0 65	1 95	1 08	2 95	0 50
20	3 05	2 05	1 30	3 35	0 65	2 05	1 00	3 05	0 50
21	3 20	2 20	1 40	3 60	0 70	2 20	1 10	3 30	0 55
22	3 40	2 30	1 50	3 80	0 75	2 30	1 10	3 40	0 55
23	3 50	2 40	1 50	3 90	0 75	2 40	1 20	3 60	0 50
24	3 70	2 50	1 60	4 10	0 80	2 50	1 20	3 70	0 60
25	3 80	2 60	1 60	4 20	0 80	2 50	1 20	3 80	0 60
26	4 00	2 70	1 70	4 40	0 85	2 70	1 30	4 00	0 65
27	4 10	2 80	1 00	4 60	0 90	2 80	1 30	4 10	0 55
28	4 30	2 90	1 80	4 70	0 90	2 90	1 40	4 30	0 70
29	4 40	3 00	1 90	4 90	0 95	3 00	1 40	4 40	0 70
30	4 60	3 15	2 00	5 10	1 00	3 10	1 50	4 60	0 75
31	4 70	3 20	2 00	5 20	1 00	3 20	1 50	4 70	0 75
32	4 95	3 30	2 10	5 40	1 05	3 30	1 60	4 90	0 80
33	5 00	3 40	2 20	5 60	1 10	3 40	1 60	5 00	0 80
34	5 20	3 50	2 70	5 70	1 10	3 50	1 70	5 20	0 85
35	5 30	3 60	2 30	5 90	1 15	4 60	1 70	5 30	0 85
36	5 50	3 70	2 40	6 10	1 20	3 70	1 80	5 50	0 90
37	5 60	3 80	2 40	6 20	1 20	3 80	1 80	5 60	0 90
38	5 80	3 90	2 50	6 40	1 25	3 90	1 90	5 80	0 95
39	5 90	4 00	2 50	6 50	1 25	4 00	1 90	5 90	0 95
40	6 10	4 10	2 60	6 70	1 30	4 10	2 00	6 10	1 00

DISTANCE kilométrique.	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJETS			
		2 ^e classe	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie	2 ^e classe	Supplé- ment.	Total	Part de la Compagnie.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
41	6 20	4 20	2 70	6 90	1 35	4 20	2 00	6 20	1 00
42	6 40	4 30	2 70	7 00	1 35	4 50	2 10	6 40	1 05
43	6 60	4 40	2 80	7 20	1 40	4 40	2 10	6 50	1 05
44	6 70	4 50	2 90	7 40	1 45	4 50	2 20	6 70	1 10
45	6 90	4 60	2 90	7 50	1 45	4 60	2 20	6 80	1 10
46	7 00	4 70	3 00	7 70	1 50	4 70	2 30	7 00	1 15
47	7 20	4 80	3 10	7 90	1 55	4 80	2 30	7 10	1 15
48	7 30	4 90	3 20	8 10	1 60	4 90	2 40	7 30	1 20
49	7 50	5 10	3 20	8 30	1 60	5 10	2 40	7 50	1 20
50	7 60	5 20	3 20	8 40	1 60	5 20	2 40	7 50	1 20
51	7 80	5 30	3 30	8 60	1 65	5 30	2 50	7 80	1 25
52	7 90	5 40	3 30	7 70	1 65	5 40	2 50	7 90	1 25
53	8 10	5 50	3 40	8 90	1 70	5 50	2 60	8 10	1 30
54	8 20	5 60	3 50	9 10	1 75	5 60	2 60	8 20	1 30
55	8 40	5 70	3 60	9 50	1 80	5 70	2 70	8 40	1 35
56	8 50	5 80	3 60	9 40	1 80	5 80	2 70	8 50	1 35
57	8 70	5 90	3 70	9 60	1 85	5 90	2 80	8 70	1 40
58	8 80	6 00	3 80	9 80	1 90	6 00	2 80	8 80	1 40
59	9 00	6 10	3 80	9 90	1 90	6 10	2 90	9 09	1 45
60	9 00	6 20	3 90	10 10	1 95	6 20	2 90	9 10	1 45
61	9 50	6 50	4 00	10 50	2 00	6 50	3 00	9 50	1 50
62	9 40	6 40	4 00	10 40	2 00	6 40	3 00	9 40	1 50
63	9 60	6 50	4 10	10 00	2 05	6 50	3 10	9 60	1 65
64	9 70	6 60	4 10	10 70	2 05	6 60	3 10	9 70	1 55
65	9 90	6 70	4 20	10 90	2 10	6 70	3 20	9 90	1 60
66	10 10	6 80	4 30	11 10	2 15	6 80	3 20	10 00	1 60
67	10 20	6 90	4 30	11 20	2 15	6 90	3 50	10 20	1 65
68	10 50	7 00	4 40	11 40	2 20	7 00	3 50	10 50	1 65
69	10 50	7 10	4 50	11 60	2 25	7 10	3 40	10 50	1 70
70	10 60	7 20	4 50	11 70	2 25	7 20	3 40	10 60	1 70
71	10 80	7 30	4 60	11 90	2 30	7 30	3 50	10 80	1 75
72	10 90	7 40	4 70	12 10	2 35	7 40	3 50	10 90	1 75
73	11 10	7 50	4 70	12 20	2 35	7 50	3 60	11 10	1 80
74	11 20	7 60	4 80	12 40	2 40	7 60	3 60	11 20	1 80
75	11 40	7 70	4 80	12 50	2 40	7 70	3 60	11 50	1 80

DISTANCE kilométrique	PRIX de la 1 ^{re} classe avant l'introduc- tion des voitures de luxe.	PRIX ACTUELS EN VOITURE DE LUXE.				PRIX NOUVEAUX PROJÉTÉS.			
		2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie	2 ^e classe.	Supplé- ment.	Total.	Part de la Compagnie.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
76	11 50	7 80	4 90	12 70	2 45	7 80	5 70	11 50	1 85
77	11 70	7 90	5 00	12 90	2 50	7 90	5 70	11 60	1 85
78	11 80	8 00	5 00	13 00	2 50	7 00	5 80	11 80	1 90
79	12 00	8 10	5 10	13 20	2 55	8 10	5 80	11 90	1 90
80	12 10	8 20	5 20	13 40	2 60	8 20	5 90	12 10	1 95
81	12 30	8 30	5 20	13 50	2 60	8 30	5 90	12 20	1 95
82	12 40	8 40	5 50	13 70	2 65	8 40	4 00	12 40	2 00
83	12 60	8 50	5 40	13 90	2 70	8 50	4 00	12 50	2 00
84	12 80	8 60	5 40	14 00	2 70	8 60	4 10	12 70	2 05
85	12 90	8 70	5 50	14 20	2 75	8 70	4 10	12 80	2 05
86	13 10	8 80	5 60	14 40	2 80	8 80	4 20	13 00	2 10
87	13 20	8 90	5 60	14 58	2 80	8 90	4 20	13 10	2 10
88	13 40	9 00	5 70	14 70	2 85	9 00	4 30	13 30	2 15
89	13 50	9 10	5 70	14 80	2 85	9 10	4 30	13 40	2 15
90	13 70	9 20	5 80	15 00	2 90	9 20	4 40	13 60	2 20
91	13 80	9 30	5 90	15 20	2 95	9 30	4 40	13 70	2 20
92	14 00	9 40	5 90	15 50	2 95	9 40	4 50	13 90	2 25
93	14 10	9 50	6 00	15 50	3 00	9 50	4 50	14 10	2 25
94	14 30	9 60	6 10	15 70	3 05	9 60	4 60	14 20	2 30
95	14 40	9 70	6 10	15 80	3 05	9 70	4 60	14 30	2 30
96	14 60	9 80	6 20	16 00	3 10	9 80	4 70	14 50	2 35
97	14 70	9 90	6 30	16 20	3 15	9 90	4 70	14 60	2 35
98	14 90	10 10	6 30	16 40	3 15	10 10	4 80	14 90	2 40
99	15 00	10 20	6 40	16 60	3 20	10 20	4 80	15 00	2 40
100	15 20	10 30	6 40	16 70	3 20	10 30	4 80	15 10	2 40
101	15 30	10 40	6 50	16 90	3 25	10 40	4 90	15 40	2 45
102	15 50	10 50	6 60	17 10	3 30	10 50	4 90	15 40	2 45
103	15 60	10 60	6 60	17 20	3 30	10 60	5 00	15 60	2 50
104	15 80	10 70	6 70	17 40	3 35	10 70	5 00	15 70	2 50
105	15 90	10 80	6 80	17 60	3 40	10 80	5 10	15 90	2 55
106	16 10	10 90	6 80	17 70	3 40	10 90	5 10	16 00	2 55
107	16 20	11 00	6 90	17 90	3 45	11 00	5 20	16 20	2 60
108	16 40	12 10	7 00	18 10	3 50	11 10	5 20	16 30	2 60
109	16 50	11 20	7 00	18 20	3 50	11 20	5 30	16 50	2 65
110	16 70	11 30	7 10	18 40	3 55	11 30	5 30	16 60	2 65