

(1)

( N° 151. )

---

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 6 AVRIL 1876.

---

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXERCICE 1876 <sup>(1)</sup>.

---

### RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE <sup>(2)</sup>, PAR M. T'SERSTEVENS.

---

MESSIEURS,

Le rapport de la section centrale, chargée d'examiner le projet de budget du Ministère des Travaux Publics, pour l'exercice 1875, constatait les profondes modifications que la reprise de lignes très-importantes avait apportées à l'exploitation de nos voies ferrées, et les augmentations de dépenses qui en étaient la conséquence.

Nonobstant cette situation nouvelle, une diminution de deux millions de francs environ, sur l'ensemble du budget de 1875, comparé à celui de 1874, mettait en lumière l'esprit d'économie qui avait présidé à la direction de cette branche importante des services publics.

Cette réduction, nous le reconnaissons, était due en partie à l'abaissement des prix du charbon ; mais l'administration avait veillé à ce que toutes les dépenses d'exploitation fussent aussi modérées qu'absolument justifiées.

---

(1) Budget, n° 96, XII (session de 1874-1875).  
Amendements du Gouvernement, n° 78.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DESCAMPS, WOUTERS, T'SERSTEVENS, DE LIEDEKERKE, WASSEIGE et DE ZEREZO DE TEJADA.

Les chiffres que nous donnons ci-dessous démontrent mieux que nous ne pourrions le dire, le résultat des études et des efforts qui ont été faits en vue de réduire les frais d'exploitation de nos voies ferrées (1).

Le projet de budget pour l'exercice 1876, qui avait été présenté au mois de février 1875, s'élevait à 82,459,708 francs, et ne comprenait pas le crédit de 991,000 francs, alloué par la loi du 2 juillet 1875, pour l'augmentation des traitements des employés des grades inférieurs. Malgré cette augmentation, les amendements déposés par le Gouvernement ont réduit les prévisions de dépenses au chiffre de 82,267,767 francs, somme encore inférieure de 1,182,941 francs au total du budget de l'exercice précédent.

Cette différence provient non-seulement de l'abaissement des prix de certaines matières nécessaires au service des chemins de fer, mais aussi d'importantes modifications qui ont entraîné une réduction dans les dépenses d'exploitation des voies ferrées de l'État. Elle est d'autant plus remarquable que notre réseau s'est encore développé dans d'assez notables proportions.

En 1874, l'État belge exploitait, en moyenne, 1,928 kilomètres de chemins de fer; en 1875, il a exploité 1,967 kilomètres. Au 1<sup>er</sup> janvier 1876, le développement de ses lignes atteignait le chiffre de 2,024 kilomètres, et l'on annonce pour 1876 la mise en exploitation de nouvelles lignes.

Cette extension du réseau n'est pas près de s'arrêter, et il est certain que, d'ici à une époque encore assez éloignée, l'État verra annuellement s'augmenter le nombre de kilomètres de voies ferrées qu'il aura à administrer. Des lignes actuellement aux mains de sociétés particulières seront probablement reprises; d'autres dont l'établissement a été ou sera décrété, seront ouvertes au service public. En un mot, on cherchera toujours à se rapprocher de cet idéal qui consiste à mettre notre réseau à la hauteur des besoins des populations, des nécessités du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

(1) *Principaux résultats de l'exploitation des chemins de fer de l'État, y compris les lignes du Grand-Luxembourg, pendant l'année 1875.*

Les comptes du mois de décembre n'étant pas encore définitivement arrêtés, les chiffres qui suivent ne sont donnés qu'approximativement.

	1875.	1874.
Recettes . . . . . fr.	89,109,013 01	fr. 87,160,707 76
Dépenses . . . . .	58,963,119 61	59,938,021 58
Recette nette . . . . . fr.	30,145,893 40	fr. 27,222,686 18
Rapport p. % de la dépense à la recette brute . . . . . fr.	66 17	fr. 68 77

Il est à remarquer que l'exercice 1875 a été grevé d'une dépense d'environ 600,000 francs, par suite de l'application de la loi sur le relèvement des petits traitements.

*Résultats par kilomètre exploité.*

	1875.	1874.	Différence pour 1875.
Recette . . . . . fr.	45,291 15	fr. 45,186 37	fr. 104 78
Dépense . . . . .	29,968 99	31,073 42	1,104 43
Bénéfice . . . . . fr.	15,322 16	fr. 14,112 95	fr. 1,209 21

Ce mouvement puissant et continu de concentration qui tend à se développer de plus en plus aura probablement pour corollaire la reprise par l'État de chemins vicinaux servant aux transports sur axe, c'est-à-dire au charriage, au voiturage, et affluant aux stations du chemin de fer.

En effet, ces transports sont chaque jour, en quantités plus considérables, dirigés vers les stations les plus proches, et il s'opère ainsi une transformation, un déclassement général des routes et des chemins. Les unes voient leur antique importance considérablement réduite, tandis que d'autres en acquièrent une nouvelle complètement inattendue.

Un grand nombre de communes sont ainsi surchargées, pour leurs voiries, de frais d'entretien ruineux, causés par un mouvement qui ne provient que des chemins de fer de l'État, ne profite qu'à des communes voisines et dont, par conséquent, le Gouvernement devrait, en bonne justice, supporter la dépense.

Toutes ces causes réunies, jointes au développement incessant des services, et notamment de celui de la poste, dont la sphère d'action s'étend de plus en plus, auront ce résultat inévitable : l'augmentation du chiffre du budget des Travaux Publics.

En attendant que cette éventualité, peut-être prochaine, se réalise, nous constatons avec satisfaction que le budget qui vous est proposé, comporte une réduction de dépenses considérable, alors qu'il doit cependant subvenir aux charges qu'entraînent l'augmentation des petits traitements, l'ouverture de nombreux bureaux de perception et de sous-perception des postes, l'accroissement du nombre de kilomètres de voies ferrées exploitées par l'État, et la reprise de plusieurs lieues de chemins vicinaux pavés ou empierrés cédés par les communes au Gouvernement.

Nous engageons l'honorable Ministre des Travaux Publics à persévérer dans la voie d'économie sage et prévoyante et d'utiles réformes qui ont permis de diminuer les allocations budgétaires de son département.

Cette obligation s'impose avec d'autant plus de force que le développement imminent de notre réseau aura cette conséquence inévitable de faire baisser le chiffre de la recette brute par kilomètre.

Le mouvement général du transport des personnes et des choses suit certainement une marche ascendante continue, résultat de l'augmentation de la richesse publique ; mais la progression constatée n'est pas en rapport avec l'extension que donne au réseau de nos chemins de fer l'adjonction presque journalière de kilomètres de voies ferrées, souvent créées moins en vue d'un trafic actuel, que des transports que l'on peut attendre, dans l'avenir, du développement du commerce et de l'industrie.

Il doit donc en résulter que le mouvement perdra, partiellement et momentanément, en intensité ce qu'il gagnera en étendue, et que le produit brut diminuera, alors que le coût d'exploitation restera stationnaire et pourra même augmenter.

Il s'établira peut-être ainsi une certaine disproportion entre les dépenses et les recettes, disproportion qu'il importe de prévenir et d'empêcher par un redoublement de prévoyance et d'économie.

Le prix de revient de l'exploitation de nos chemins de fer exerce, en effet, une influence considérable sur la tarification et le classement des marchandises.

L'atténuation ou l'élévation des taxes grevant le transport de certaines matières très-pondéreuses et volumineuses, peut exercer une influence déterminante sur la prospérité de certaines industries, leur ouvrir ou leur fermer les marchés étrangers.

Les données nouvelles de la science, les expériences d'autres nations, les crises mêmes de l'industrie, tout peut, tout doit donc être mis à profit par l'État pour assurer la prospérité de nos chemins de fer et appeler toutes les populations à la jouissance de leurs bienfaits.

C'est ce que le Gouvernement a compris. Le projet de loi qui vient d'être déposé permettra l'exécution et l'achèvement de travaux publics considérables, en donnant satisfaction à des intérêts aussi sérieux que dignes de toute la sollicitude de l'État.

La substitution du fer au bois par l'emploi de longrines en fer et l'usage des rails d'acier en remplacement des rails en fer, là où la route fatigue le plus, sont encore des mesures dont nous devons recommander l'application.

L'amélioration du matériel roulant, tant au point de vue du confort que de la sécurité des voyageurs et des employés, est également désirable.

Elle aurait notamment pour conséquence de diminuer le nombre de ces accidents dont les victimes obtiennent de la justice des indemnités de plus en plus considérables.

L'établissement de quais d'embarquement dans toutes les gares est encore un moyen d'arriver au même but. Pareilles installations ne répondraient pas seulement aux désirs très-vifs de la classe la plus intéressante des voyageurs : les femmes, les enfants, les vieillards, les infirmes ; elles éviteraient aussi bien des accidents et procureraient au public en général des facilités qui seraient hautement appréciées.

Enfin, le perfectionnement des appareils de signaux doit être une des préoccupations constantes de l'administration. Il ne faut reculer devant aucune dépense pour mettre à la disposition de ce service les instruments les plus parfaits. Que de fois le mauvais état d'un appareil, la négligence d'un aiguilleur n'ont-ils pas amené des accidents sérieux et la perte d'un matériel considérable ? On doit par conséquent travailler à faire tarir une source aussi féconde de dangers ; tous les sacrifices qu'on pourrait faire dans ce but seraient largement compensés par la sécurité qu'ils procureraient et les causes de pertes qu'ils feraient disparaître.

On le voit : le système d'économie dans lequel nous recommandons au Gouvernement de persévérer, n'est point aveugle. Nous reprocherions à l'État de s'abstenir, sous prétexte d'économie, de dépenses du genre de celles que nous venons d'indiquer.

Partout où les nécessités d'une bonne exploitation le commandent, où la sécurité des personnes l'exige, où la facilité et la rapidité des transports le réclament, les dépenses doivent s'effectuer sans retard, parce qu'alors l'économie serait une grande faute et une coupable insouciance.

C'est ce que le Gouvernement a compris, ainsi que le prouvent différents articles du projet de loi allouant des crédits spéciaux à concurrence de 56,189,200 fr.

pour travaux d'utilité publique et notamment le crédit de 15,820,000 francs destiné à subvenir aux dépenses qu'entraîne le renouvellement de la voie, la plus-value des rails d'acier, l'emploi des longrines de fer et divers travaux d'extension ou d'installation des voies et du matériel de traction ou de transport des chemins de fer.

C'est ce que démontrent aussi la plupart des réponses que l'honorable Ministre a données aux questions qui lui ont été posées par la section centrale.

## DÉPOUILLEMENT DES PROCÈS-VERBAUX DES SECTIONS.

### 1<sup>re</sup> SECTION.

La section désire savoir quelles ont été les conclusions du rapport de la commission nommée pour examiner les résultats comparatifs de l'emploi du fer et de l'acier dans la construction du matériel fixe et roulant des chemins de fer.

Elle demande si la commission nommée pour l'examen des tarifs de transport par chemin de fer a formulé ses conclusions, et, dans l'affirmative, quelles ont été ces conclusions.

M. le Ministre des Travaux Publics a manifesté l'intention de faire un essai de longrines en fer sur les voies de l'État. La section croit que les résultats obtenus en Allemagne et dans d'autres pays ont suffisamment démontré les avantages des voies construites au moyen de ce matériel nouveau. Elle pense donc que le Département des Travaux Publics ferait chose essentiellement utile et allégerait considérablement les souffrances de l'industrie sidérurgique, en décidant l'emploi immédiat des longrines en fer, dans une mesure de quelque importance.

La section engage également M. le Ministre des Travaux Publics à profiter de la crise intense dans laquelle se trouve malheureusement l'industrie, pour donner au matériel des chemins de fer, dans les conditions tout exceptionnelles de bon marché, une importance que nécessiteront l'ouverture des lignes nouvelles et l'extension considérable du trafic, lors d'une reprise des affaires commerciales et industrielles.

La section désire savoir si, conformément aux intentions exprimées par M. le Ministre des Travaux Publics, l'appareil Maquet a été essayé sur le chemin de fer de l'État, et quels ont été les résultats de ces essais.

Le Département des Travaux Publics, par l'organe de l'honorable Ministre, a promis de faire faire une étude toute spéciale de la question du transport par chemin de fer des petits paquets. La section exprime le désir de savoir quelle suite a été donnée à cette promesse.

Le projet de budget est adopté à l'unanimité des membres présents.

### 2<sup>e</sup> SECTION.

La discussion générale est ouverte et close sans observation.

Au chapitre IV, *Chemin de fer*, un membre émet le vœu de voir le Gouvernement opérer, sans plus de retard, la reprise des lignes des chemins de fer de la Flandre occidentale.

La section charge son rapporteur de demander quelles sont les intentions du Gouvernement à cet égard.

La section désire savoir où en sont les travaux d'exécution du chemin de fer de Tirlemont à Diest et au camp de Beverloo.

Le budget est adopté à l'unanimité.

#### 5<sup>e</sup> SECTION.

La section demande s'il ne serait pas possible de donner un tableau comparatif des prix de transport, sur les lignes de l'État belge et sur les lignes concédées et étrangères, par tonne-lieu ou par kilomètre.

Un membre de la section voudrait qu'on réduisit le nombre des employés de l'administration centrale du Département des Travaux Publics. Il pense que l'on pourrait augmenter et le travail et les traitements des employés, en simplifiant les rouages de cette administration, rouages dont il critique la complication.

La section voudrait qu'il fût permis aux voyageurs, munis de coupons de retour, de monter dans tous les trains qui peuvent les ramener à leur point de départ, sans être astreints à l'obligation de suivre, pour le retour, la ligne prise pour l'aller, alors qu'il existe sur d'autres lignes des trains abrégeant la durée de leur voyage.

La section demande pourquoi l'on exige des voyageurs qui ne font qu'une partie très-peu importante du trajet en express, le paiement de la surtaxe de ces trains sur tout le parcours, aussi bien pour les billets simples que pour les billets d'aller et retour.

On demande quel avantage l'État belge retire de l'échange des cartes de parcours avec les sociétés exploitant des chemins de fer belges, ou avec les sociétés des pays étrangers.

Dans ce même ordre d'idées, la section exprime le désir de voir, par une surveillance active, empêcher des abus dans l'emploi des coupons de service.

La section désire connaître quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la reprise par l'État des lignes de chemins de fer de la Flandre occidentale et du Grand-Central.

La section désire connaître l'état d'avancement des travaux de toutes les lignes concédées en voie de construction.

Elle demande aussi quels sont les motifs qui ont, jusqu'ici, retardé l'inauguration des travaux d'un certain nombre de lignes.

Le projet de budget est adopté.

#### 4<sup>e</sup> SECTION.

La section engage le Gouvernement à ne plus faire de plantation le long des routes, dans les parties où celles-ci sont bordées de bois.

La section désire savoir si la députation permanente d'une province peut, directement ou indirectement, enlever à une commune, une part quelconque des subsides alloués par le Département des Travaux Publics pour la construction d'une route affluant au chemin de fer.

Les membres de la même section réclament du Département des Travaux Publics le prompt achèvement de la canalisation de la Meuse.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour que la somme de 2,600,000 francs, consacrée aux travaux de la canalisation de la Lys à l'Yperlé, ne soit pas perdue ?

La section rappelle au Gouvernement que les travaux de la commission nommée pour l'examen de la question de la responsabilité de l'État, en matière de transport, devraient être communiqués à la Chambre.

On voudrait connaître l'état détaillé des diverses recettes de la marine, pendant l'année 1873.

Un membre demande s'il ne serait pas utile d'inscrire à l'article « Postes » un crédit destiné à couvrir les frais des nouvelles dispositions relatives à l'encaissement des effets de commerce.

La section approuve le Gouvernement de faire application des longrines en fer sur les lignes de l'État. Elle engage le Ministre des Travaux Publics à faire d'importantes commandes à l'industrie métallurgique, pour être à même d'effectuer sur une très-grande échelle les essais dont il parle dans l'exposé des motifs.

Le budget est adopté à l'unanimité des neuf membres présents.

### 5<sup>e</sup> SECTION.

La section charge son rapporteur de demander, en section centrale, communication du degré d'avancement des différents chemins de fer décrétés.

La section désire savoir où en est l'étude de la station pour grosses marchandises à établir à Borgerhout (Anvers), à la hauteur de la porte de Deurne. La section reconnaît que cette station devant spécialement desservir une commune de plus de 16,000 âmes, est indispensable ; elle dégagerait en partie la station souvent insuffisante du Stuyvenberg. Tout doit engager à n'en point retarder la construction.

La section engage le Gouvernement à examiner s'il n'y aurait pas lieu de profiter des bas prix actuels, pour faire les commandes de matériel qu'il jugerait utile à l'exploitation de ses chemins de fer.

La section appelle l'attention du Gouvernement sur l'état de la côte entre Blankenberghe et Heyst. Elle demande s'il ne serait pas utile d'exécuter des travaux plus importants, afin d'éviter des frais d'entretien annuels très-onéreux.

La section charge son rapporteur de demander où en est l'étude des améliorations à apporter au matériel roulant, pour faire disparaître les dangers auxquels sont exposés les gardes-convois par le mode actuel de récolement des coupons.

Le projet du budget est adopté à l'unanimité.

### 6<sup>e</sup> SECTION.

La 6<sup>e</sup> section adopte le budget sans observation.

## EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale, après avoir dépouillé les procès-verbaux des sections et soumis le budget à un examen attentif, décide de poser au Gouvernement une série de questions.

Les points signalés à l'attention de la section centrale par les sections se

rattachent aux divers chapitres du budget. Seules quelques questions d'un intérêt général doivent être traitées, avant de passer à l'examen des articles.

### **Reprise du réseau de la Flandre.**

Le Gouvernement va-t-il, ou même doit-il reprendre immédiatement le réseau des lignes des chemins de fer des Flandres ? Telle est la question posée par plusieurs membres des sections.

Nous croyons devoir faire observer que l'étude d'une question de cette nature sort absolument de la mission confiée par la Chambre aux membres de la section centrale, chargée d'examiner le budget des Travaux Publics.

Certes il peut paraître, à première vue, opportun de traiter cette question, l'une des plus importantes qui puisse surgir à propos de Travaux Publics ; mais cependant jamais jusqu'ici, la Chambre n'a compris le rachat des lignes de chemins de fer parmi les nombreuses questions que soulève tous les ans la discussion de ce budget.

Le Gouvernement doit avoir l'initiative et la responsabilité des mesures de cette nature. L'initiative parlementaire peut vouloir devancer l'action gouvernementale ; mais notre section centrale ne doit pas assumer la responsabilité qu'entraînerait son action, si elle se prononçait pour ou contre une opération de ce genre.

Nous rappellerons ici que c'est par la loi du 8 juillet 1858 que l'État a repris la ligne de Mons à Manage.

L'exploitation des lignes des bassins houillers du Hainaut fut cédée à l'État, par la convention-loi du 25 avril 1870.

Les lignes du Luxembourg furent rachetées en vertu de la loi du 15 mars 1873, et celles de Pépinster à la frontière grand-ducale, par la loi du 16 janvier 1873.

La reprise des lignes des Flandres doit donc être opérée en vertu d'une loi dont il nous paraît juste, comme nous le disions plus haut, de laisser toute la responsabilité et aussi l'initiative au Gouvernement.

Incontestablement mieux que tout autre, il peut et doit connaître ce que la Flandre a le droit d'exiger pour jouir à son tour de tous les avantages accordés dès maintenant aux habitants des autres provinces du pays les plus favorisés.

Le Gouvernement doit apprécier si l'équité et les engagements pris par lui vis-à-vis des concessionnaires ou des populations desservies par ces lignes peuvent déterminer la reprise du réseau des Flandres, mais il a encore cependant à examiner dans quelles conditions cette reprise peut se faire.

Nous ne pouvons que l'engager à étudier cette question, de façon à donner une nouvelle preuve de son désir de voir prospérer cette belle province, sans toutefois négliger de sauvegarder absolument les intérêts généraux du pays et, en particulier, les intérêts du Trésor.

Nous comprenons que le Gouvernement doive, dans cette circonstance, montrer une prudence et une réserve d'autant plus grandes, que l'interprétation d'une parole ou d'un acte même des plus simples, pourrait provoquer des opérations d'agiotage désastreuses pour les détenteurs des titres d'actions et d'obligations de ces lignes, et même pour le pays.

La section centrale a adressé à ce sujet une question à M. le Ministre des Travaux Publics. Nous la reproduisons avec la réponse qui y a été faite.

## QUESTION.

Plusieurs sections voudraient connaître les intentions du Gouvernement au sujet de la reprise des lignes du réseau des Flandres et du Grand-Central.

## REPOSE.

Aucune négociation n'est engagée au sujet de la reprise des lignes du Grand-Central.

La compagnie des Bassins Houillers exploite dans les deux Flandres des lignes dont l'étendue totale est d'environ 500 kilomètres, en vertu de contrats faits avec les diverses sociétés concessionnaires.

Elle a récemment informé ces sociétés et le Gouvernement qu'elle est impuissante à continuer à supporter les pertes annuelles que lui laisse l'exploitation, offrant de la céder à l'État.

De son côté, l'une des sociétés concessionnaires, celle des chemins de fer de la Flandre occidentale, a offert au Gouvernement d'entrer en négociation avec lui pour la reprise de l'exploitation de ces lignes, tout en se préparant éventuellement à la reprendre elle-même.

Enfin, un grand nombre d'obligataires des diverses sociétés intéressées insistent pour une reprise générale de tout le réseau par l'État.

C'est tout ce que le Gouvernement croit pouvoir dire, pour le moment, de cette affaire, l'une des plus graves, assurément, dont il ait à se préoccuper.

#### Tarifs des chemins de fer.

La question des taxes qui grèvent les transports sur les chemins de fer de l'État a attiré l'attention de plusieurs sections. Elles ont formulé des questions que nous reproduisons plus bas, ainsi que les réponses du Gouvernement.

Les Chambres auront, dans un avenir peu éloigné, à s'occuper des tarifs des chemins de fer. Les renseignements fournis par le Département des Travaux Publics, à la suite des questions posées par les sections et reprises par la section centrale, seront un précieux élément d'appréciation et pourront utilement servir à l'étude préparatoire de cette grave question.

Depuis nombre d'années, certaines industries, et notamment l'agriculture, se plaignent des anomalies, des bizarreries mêmes les plus extraordinaires de ces tarifs qui grèvent avec autant d'injustice que d'arbitraire certains transports. Cet état de choses ne peut durer. L'État, qui deviendra bientôt le seul exploitant des chemins de fer du pays, doit, mieux et plus que tout autre, tenir la main à ce que la juste répartition des avantages comme des charges, soit faite à ceux qui usent du chemin de fer, à quelque titre que ce soit.

Que les tarifs, dans l'avenir, soient basés, comme aujourd'hui, sur la valeur, le poids et le cube des marchandises à transporter, et sur la distance à parcourir ; ou bien, que l'on prenne pour base le cube et le poids, sans se préoccuper de la valeur, mais toujours en tenant compte de la distance : dans l'une comme dans l'autre hypothèse, une catégorie de transport ne peut jouir des avantages que l'on refuserait à celles qui se trouvent dans les mêmes conditions économiques. C'est le principe qui doit dominer toute cette réglementation, qui doit en être le point de départ et l'essence même.

Pour faire passer ce principe dans le domaine de la pratique, il importe de s'arrêter à un plan bien déterminé ; de grouper les marchandises d'après certaines règles fixes et rationnelles et non d'après un classement arbitraire. On ne s'exposera plus ainsi à voir ranger dans la même classe les objets les plus disparates, et, dans des classes différentes, des objets de même nature <sup>(1)</sup>.

Certes, cette œuvre est pleine de difficultés ; mais les intérêts qui se rattachent à cette classification ne permettent pas de la négliger. Au contraire, elle mérite d'être l'objet des réflexions et des études non-seulement du Gouvernement, mais aussi de tous les hommes compétents.

L'expérience des autres nations peut, du reste, être d'un grand secours dans l'examen d'une question qui doit surtout être élucidée par les données de la pratique.

A cet effet, nous avons demandé de condenser dans un tableau les quelques tarifs compris dans les annexes *A, B, C, D*.

Ce travail, nécessairement incomplet, fait cependant comprendre les avantages dont jouissent les voyageurs et les expéditeurs, dans les divers pays, ainsi que les charges qui grèvent les transports, par suite de l'application de ces tarifs.

( <sup>1</sup> ) Voitures . . . . .	2 <sup>e</sup> classe.	Pelles en bois et en fer . . .	1 <sup>re</sup> classe.
Charronnage. . . . .	1 <sup>re</sup> —	Faux . . . . .	2 <sup>e</sup> —
Instrument aratoires . . . .	1 <sup>re</sup> —	Poëlerie . . . . .	2 <sup>e</sup> —
Instrument de musique, d'op- tique et de précision . . . .	1 <sup>re</sup> —	Vis à bois. . . . .	2 <sup>e</sup> —
Balais de bouleaux . . . . .	1 <sup>re</sup> —	Tôles fines et polies . . . .	2 <sup>e</sup> —
Armes de luxe . . . . .	1 <sup>re</sup> —	Tôles fortes . . . . .	5 <sup>e</sup> —
Abats en fûts. . . . .	1 <sup>re</sup> —	Navets. . . . .	1 <sup>re</sup> —
Entrailles et déchets de poisson	4 <sup>e</sup> —	Carottes . . . . .	2 <sup>e</sup> —
Chevaux morts . . . . .	1 <sup>re</sup> —	Oignons . . . . .	2 <sup>e</sup> —
Pâtes alimentaires et potagères	1 <sup>re</sup> —	Choux verts . . . . .	1 <sup>re</sup> —
Pâtisserie. . . . .	1 <sup>re</sup> —	Choucroute . . . . .	1 <sup>re</sup> —

*Tableau résumé et comparatif des tarifs de l'Allemagne, de la France, de  
la Hollande et de la Belgique.*

## MARCHAN

DISTANCES EN LIEUES.	ALLEMAGNE. (CHEMIN DE FER DU BERG-MARCHE.)										FRANCE. (CHEMIN DE FER DU NORD.)									
	GRANDE vitesse.		PETITE VITESSE. Prix par 1,000 kilogrammes.								GRANDE vitesse.		PETITE VITESSE. Prix par 1,000 kilogrammes.							
	Minimum.	Prix par 1,000 Kil.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.	Tarif spécial n° II. Houille.	Tarif exceptionnel B. Fontes.	40 kilogrammes et au-dessous.	Au-dessus de 40 kilogrammes.	1 <sup>re</sup> section.	2 <sup>e</sup> section.	3 <sup>e</sup> section.	4 <sup>e</sup> section.	5 <sup>e</sup> section.	6 <sup>e</sup> section.	Tarif spécial n° II. Houille.
1	».65	2.639	1.32	1.182	1.234	1.185	1.022	».956	».925	».956	».912	2.50	2. »	».80	».70	».60	».50	».50	».50	».60
5	».65	8.295	4.096	3.466	2.833	2.448	2.118	1.788	1.613	1.613	1.568	12.50	10. »	4. »	3.50	3. »	2.50	2.35	2.05	1.50
20	».65	29.03	14.51	11.75	9.058	7.548	6.228	4.908	4.208	4.208	3.516	50. »	40. »	16. »	14. »	12. »	10. »	8.90	6.70	3.80
40	».65	56.81	28.30	22.87	17.43	14.35	11.71	7.668	6.31	6.31	6.31	100. »	80. »	32. »	28. »	24. »	20. »	15.50	11.30	7. »
60	».65	84.59	42.276	33.986	25.768	21.148	17.188	11.128	9.062	9.834	9.082	150. »	120. »	48. »	39. »	33. »	27. »	25.10	14.70	9. »

## VOYAGEURS.

DISTANCES EN LIEUES.	ALLEMAGNE.						FRANCE.			BELGIQUE.		
	Chemin de fer rhénan.			Alsace-Lorraine.			Chemin de fer du Nord.			Chemin de fer de l'État.		
	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>
	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.	CLASSE.
1	».75	».50	».40	».60	».35	».25	».35	».25	».20	».35	».25	».20
5	2.75	2.15	1.40	2.50	1.70	1.40	2.95	2.20	1.65	1.80	1.35	».90
20	9.90	7.50	5. »	40. »	6.70	4.30	42.30	9.20	6.75	7.20	5.40	3.60
40	20. »	13.90	10.15	20. »	13.30	8.60	21.55	22.15	16.25	14.40	10.80	7.20
60	29.25	21.50	14.75	30. »	20. »	12.80	36.90	27.60	20.25	21.60	16.20	10.80

## DISES.

HOLLANDE. (CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT NÉERLANDAIS.)								BELGIQUE. (CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.)					Observations.			
GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE Prix par 1,000 kilogrammes.						GRANDE VITESSE.		PETITE VITESSE Prix par 1,000 kilogr.						
Minimum.	Prix par 1,000 kil.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.	Minimum.	Prix par 100 kil.	1 <sup>re</sup> classe.	2 <sup>e</sup> classe.		3 <sup>e</sup> classe.	4 <sup>e</sup> classe.	Houille.
» .55	3.81	2.01	1.91	1.60	1.70	1.64	1.64	1.59	» .50	» .80	1.50	1.40		1.30	1.20	
» .55	6.35	4.55	4.02	3.49	2.96	2.70	2.70	2.44	» .50	1.20	3.50	3. »	2.50	2. »		
» .55	19.05	13.22	11.22	9.10	7.36	6.30	6.30	5.24	» .60	2.60	10.50	8. »	6.25	4.50		
» .55	33.85	22.74	18.65	14.92	12.12	10. »	10. »	7.88	» .60	4.04	17.70	10.60	7.55	5.55		
» .55	46.55	31.21	24.98	20.21	16.35	13.17	13.17	10. »	» .60	4.80	21.50	12.50	8.50	6.50		

**NOTE.** — L'application des taxes renseignées au tableau ci-dessus repose sur une classification des marchandises, pour ce qui concerne les expéditions par chargement complet.

Pour bien se rendre compte du rapport des taxes perçues en Allemagne, en France et en Hollande, avec celles qu'on perçoit en Belgique, on doit donc tenir compte de cette classification différente pour chaque pays, voire même pour chaque administration.

Cependant on peut dire qu'en règle générale les taxes des classes I et II en Allemagne et en Hollande, des sections 4 et 2 en France, s'appliquent comme celles de la première classe des chemins de fer de l'Etat aux envois par charge incomplète.

Les houilles et les fontes qui jouissent, dans ces pays, de tarifs spéciaux, sont rangées en Belgique à la quatrième classe du tarif intérieur.

Quant aux classes A, B, C, D et E de l'Allemagne et de la Hollande et aux sections 2, 3, 4, 5 et 6 de la France, elles trouvent leur application pour les marchandises rangées dans l'une ou l'autre des 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> classes des tarifs de l'Etat belge, selon le cas. Ainsi, par exemple, les tuyaux en terre, les fers en barres, laines, etc., et la laine, obtiennent, d'après les tarifs comparés au tableau ci-dessus, le classement suivant :

	État belge.	Berg-Marche.	Nord français	État néerlandais
Tuyaux en terre. . . . .	4	C et D	6	C
Fers laminés, en barres, etc. . . . .	3	C	4	B
Laine brute . . . . .	2	B	4	A

De façon que les taxes ressortissent comme suit pour les parcours de 20 et de 40 lieues .

	État belge.	Berg-Marche	Nord français.	État néerlandais
Tuyaux en terre, à 20 lieues. . . . .	4-50	(a) 6-228 et 4-908 (b)	6-70	6-30
— 40 — . . . . .	5-55	(a) 4-71 et 7-668 (b)	44-30	10. »
Fers en barres, laines, à 20 lieues . . . . .	6-25	6-228	40. »	7-36
— 40 — . . . . .	7-55	44-71	20. »	42-42
Laine brute, 20 — . . . . .	8. »	7-548	40. »	9-10
— 40 — . . . . .	40-60	44-35	20. »	14-92

Appliqué d'une manière intelligente, le système de tarification basé sur la classification des marchandises, présente des avantages sérieux pour le public et pour les administrations de chemin de fer. Il permet, en effet, aux transporteurs d'assigner à chaque marchandise la classe qui lui convient en raison de sa valeur, des soins qu'elle exige, des difficultés qu'elle occasionne au chemin de fer. Il facilite aussi aux administrations de chemin de fer le dégrèvement de certains produits, selon les nécessités ou les besoins du commerce, de l'agriculture et de l'industrie. Enfin, il n'exclut nullement la bonne utilisation du matériel qui joue un rôle si important dans l'économie des transports par chemin de fer.

(a) Pour envois par wagon de 5,000 kilogrammes.  
(b) — — — — — 10,000 — — — — —

On objectera peut-être que les tarifs généraux ne sauraient point donner une idée complète de la situation; que la plupart des inconvénients de ceux-ci sont atténués, dans une assez large mesure, par l'application de tarifs spéciaux.

Mais on ne saurait contester que, pour embrasser la question dans son ensemble, on ne peut s'arrêter qu'aux tarifs généraux. Ne forment-ils pas le droit commun? N'est-ce pas la règle générale, l'ensemble des lois auxquelles est soumise l'industrie des transports? Ne sont-ce point ces tarifs qui mettent en lumière les conditions d'existence de l'exploitation même des chemins de fer?

Certes, les tarifs spéciaux forment un côté important de la question; mais, à cause de leur application restreinte, nous ne croyons pas devoir nous en occuper ici.

Quelle en est la portée, la raison d'être sinon les conditions spéciales de certaines industries ou la nature de certaines matières qui réclamaient une dérogation aux règles générales? — L'un de ces tarifs est applicable aux expéditions de houille, de coke et briquettes de charbon, effectuées de divers bassins du pays à destination d'Anvers, Gand, Ostende, et destinées à l'embarquement immédiat pour l'exportation. Un autre a pour but de favoriser également l'exportation, par les ports d'Anvers, Bruxelles, Bruges, Gand, etc., de certains fabricats du fer, zinc, plomb, etc. Un troisième étend les mêmes faveurs aux rails et accessoires, aux poutrelles en fer ou aux fontes brutes.

Qu'est-ce à dire sinon que, dans ces espèces, il y a eu des considérations particulières qui militaient en faveur de certaines industries?

Ce sont là des exceptions, et l'on doit incontestablement laisser au Gouvernement le droit d'en proposer de semblables. Mais c'est aux industries intéressées à faire entendre leurs réclamations, si elles veulent voir cesser un privilège ou bien si elles désirent jouir des mêmes avantages.

Nous ne doutons point d'ailleurs qu'au moment opportun, leurs défenseurs naturels ne se chargent de plaider leur cause auprès de l'administration.

Bornons-nous à exprimer le vœu de voir ces avantages répartis, d'une façon égale, entre toutes les branches de l'industrie qui en démontreraient la nécessité.

La révision prochaine des tarifs fournira au Gouvernement l'occasion de donner satisfaction à toutes les réclamations légitimes qui se sont élevées à ce sujet, et notamment aux revendications de l'agriculture.

Nous croyons avoir satisfait aux demandes de renseignements formulées par la troisième section. Nous ne pouvons, du reste, traiter ici toutes les questions économiques qui se rattachent à la tarification.

QUESTIONS.

La section centrale demande s'il ne serait pas possible de lui donner un tableau comparatif du prix des transports sur les lignes de l'État belge et sur les lignes concédées et étrangères pour tous les transports et par kilomètre ou tonne-lieue.

RÉPONSES.

Le tableau que nous publions aux annexes à la suite du rapport, sous la désignation de l'annexe A, donne les bases des tarifs en vigueur sur le chemin de fer de l'État belge dans les services intérieur, mixtes ou internationaux.

## QUESTIONS.

La commission nommée pour l'examen des tarifs de transport sur les chemins de fer de l'Etat belge a-t-elle formulé ses conclusions?

Quelles sont-elles?

## RÉPONSES.

Le relevé (annexe B) donne les taxes-bases en vigueur sur différentes lignes allemandes, autrichiennes, françaises, hollandaises et suisses.

Ces bases sont renseignées en tonnes-lieues, eu égard à ce que la lieue de cinq kilomètres est l'unité de distance pour l'application des tarifs en Belgique.

Les annexes C et D donnent des renseignements sur les systèmes de tarification des marchandises en vigueur sur les lignes de l'Alsace-Lorraine et de l'état bavarois.

La commission dont il s'agit a à réunir de nombreux renseignements et à étudier des questions nombreuses et importantes. Elle n'a fait jusqu'ici aucune communication au Département.

**Tarification et timbre d'affranchissement des petites marchandises.**

Le Département des Travaux Publics a-t-il soumis à un nouvel examen la question de l'emploi d'un timbre d'affranchissement pour le transport par chemin de fer des petits paquets et articles de messagerie?

La question de l'affranchissement des petits paquets et des articles de messagerie présentés au transport par chemin de fer a été soumise à un nouvel examen, mais cet examen n'est pas favorable à cette mesure.

Il est à remarquer d'abord qu'elle exige l'affranchissement préalable des colis. Or cet affranchissement ne convient pas à la majorité des expéditeurs.

D'autre part, il n'est pas possible pour des raisons de responsabilité de traiter les petits colis qui ont une valeur réelle, voyageant à découvert et offrant par conséquent un appât à la convoitise, comme des lettres simples remises à la poste qui n'ont aucune valeur intrinsèque et circulent en dépêches closes ou dans des sacs.

Le Département des Travaux Publics ne croit donc pas que cette mesure puisse être utilement adoptée.

**Nous ne pouvons partager l'opinion du Gouvernement sur ce point.**

**Nous croyons que l'emploi du timbre d'affranchissement pour le transport par**

chemin de fer des petits paquets et articles de messageries, augmenterait considérablement le chiffre des recettes par l'importance et le développement que prendrait le service des petits colis.

L'emploi du timbre d'affranchissement faciliterait les expéditions. N'arrive-t-il pas tous les jours que les expéditeurs se privent d'envoyer un colis par la crainte qu'ils éprouvent de devoir payer des frais de transport hors de proportion avec la valeur ou l'utilité de ce colis?

La création des timbres d'affranchissement devrait être précédée de la publication d'un tarif et d'un manuel d'expédition réglant les taxes et les conditions des transports de cette catégorie.

Cette réforme serait saluée avec bonheur et vaudrait à son auteur la reconnaissance des commerçants et de presque tous ceux qui usent du chemin de fer pour faire transporter des articles de messagerie.

Bien loin de redouter les abus que signale l'honorable Ministre dans sa réponse, nous croyons au contraire que la mesure sauvegarderait les colis d'une façon beaucoup plus efficace que ne le fait le mode d'expédition usité aujourd'hui.

L'expéditeur qui n'affranchit pas s'imagine souvent que le seul fait du non-affranchissement déterminera, en vue de la perception du port, la prompte remise à domicile ou à destination de son colis et il ne se préoccupe plus de l'objet expédié.

L'expéditeur d'un colis affranchi, veillera à la remise à destination, préviendra le destinataire, ou se fera renseigner à ce sujet.

Il serait du reste toujours loisible moyennant une très légère surtaxe de retirer le reçu du dépôt des colis dans une station ou un bureau d'expédition.

N'est-ce pas ce que fait aujourd'hui l'expéditeur d'une lettre affranchie, s'il veut être exactement renseigné sur la remise de sa lettre.

Le prix de l'affranchissement basé sur le poids permettra de constater dans une certaine mesure les soustractions commises au préjudice des destinataires, si l'on oblige l'expéditeur à signaler sur le timbre le poids et la nature des objets à transporter.

Nous engageons l'honorable Ministre à soumettre cette question à un nouvel examen.

### **Construction de chemins de fer.**

#### **LIGNE DE BRUGES A WAEREGHEM.**

##### **QUESTION.**

Il a été émis des obligations en vue de la construction de la ligne de Bruges à Waereghem.

Ce chemin de fer sera-t-il exécuté, sinon, quel sera le gage des obligations?

##### **RÉPONSE.**

L'arrêté royal du 10 septembre 1868, qui a approuvé la convention par laquelle le concessionnaire du chemin de fer de Bruges à Waereghem cède la concession de cette ligne à la compagnie du chemin de fer de Bruges à Blankenberghe, a

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

autorisé cette société à émettre, pour la construction de la nouvelle ligne, 3,460 actions de 500 francs et 11,000 obligations à l'intérêt de 13 francs et remboursables par 300 francs.

Ces obligations ont été émises en 1870 au taux de 250 francs.

Depuis la fin de cette année, le Département n'a cessé d'insister auprès de la compagnie, pour qu'elle soumit à l'approbation du Gouvernement les plans de la ligne de Bruges à Waereghem. En répondant à la dernière communication qui lui a été adressée à ce sujet, la compagnie a soulevé la question de savoir si, en présence du faible produit que l'on pouvait espérer de cette ligne, il ne serait pas plus avantageux d'y substituer un tramway qui serait établi sur la route de Bruges à Pittem. Elle a fait connaître en même temps qu'une partie de l'émission des 11,000 obligations serait affectée au paiement des dépenses de la ligne de Thielt à Lichtervelde dont la compagnie de Bruges à Blankenberghe a été rendue concessionnaire par voie de substitution, et pour l'établissement de laquelle il n'a été créé ni action ni obligation, et elle déclarait, d'autre part, qu'elle avait informé les porteurs des 11,000 obligations qu'elle était prête à leur rembourser « le capital » de 250 francs versé sur ces titres, avec » augmentation du chef des éventualités » de la prime d'amortissement promise. »

## LIGNES D'AUDENARDE A ROUBAIX ET DE TUBIZE A JODOIGNE.

Le Gouvernement compte-t-il construire ou concéder les lignes d'Audenarde à Roubaix et de Tubize à Jodoigne ?

Le Gouvernement compte saisir prochainement la Législature de propositions à ce sujet.

Nous enregistrons avec plaisir la déclaration du Gouvernement.

Les deux lignes dont il est ici question sont très-importantes. Elles compléteront le réseau existant dans deux de nos principales provinces et ouvriront des débouchés nouveaux, plus rapides et plus économiques, aux usines qui sont appelées à en profiter et aux nombreuses exploitations agricoles qui font la richesse de ces contrées.

La ligne de Tubize à Jodoigne offre en particulier cet avantage immense de relier les extrémités de l'arrondissement de Nivelles au chef-lieu, dont elles sont si éloignée aujourd'hui. Deux villes importantes, Tubize et Jodoigne, verront ainsi des communications régulières et rapides s'établir avec leur centre administratif.

Tout le monde sait combien sont forcément fréquentes les relations qui existent entre le chef-lieu et les villes et communes d'un arrondissement. Des intérêts nombreux exigent la présence des citoyens dans la localité qui est le siège des autorités administratives et judiciaires. Que de pertes de temps et d'argent dès lors pour ceux qui, étant obligés de s'y rendre, doivent faire de longs circuits ou employer des moyens de transport spéciaux et toujours lents!

Telle était la situation des localités qui vont être desservies par la nouvelle ligne.

Notons également le grand avantage industriel du tracé qui a été adopté; ce tracé suit la vallée du Hain. Or, depuis les travaux exécutés par la ville de Bruxelles, le volume d'eau de cette rivière avait été considérablement réduit. Les usines, qui s'élèvent à chaque pli de terrain de la vallée, avaient perdu en grande partie leur force motrice et subi un préjudice énorme.

Aujourd'hui que le mal existe et qu'il ne peut que s'aggraver, le seul remède à cette situation, la seule compensation à l'arrêt de prospérité de l'industrie locale, c'est de faciliter l'écoulement de ses produits et surtout de lui procurer, à bon marché, les éléments d'une force motrice nouvelle, la vapeur, en remplacement de celle que jadis lui fournissaient les eaux du Hain.

Cette compensation lui sera assurée par la ligne de Tubize à Jodoigne.

Cette ligne présentera encore un autre avantage.

La ville de Wavre avait été lésée dans ses intérêts, nous dirons même, dans ses droits les plus respectables, par les modifications apportées au tracé primitif de la ligne du Grand-Luxembourg, tracé qui donnait à Wavre des communications directes avec Bruxelles et Namur, et devait éviter aux voyageurs les ennuis des retards et des difficultés qu'entraînent toujours les transbordements de trains, dans une station aussi dépourvue d'installations convenables que l'est la station d'Ottignies.

Il sera possible d'établir, par la ligne nouvelle, des communications directes entre Wavre, Jodoigne et Bruxelles.

Nous espérons que le Gouvernement prendra toutes les mesures, afin d'assurer le plus prompt achèvement d'une ligne, dont tous les plans, profils et tracés sont complètement terminés.

#### **Chemin de fer de Tirlemont à Diest et au camp de Beverloo.**

##### QUESTION.

La section centrale désire connaître l'état d'avancement du chemin de fer de Tirlemont à Diest et au camp de Beverloo.

##### RÉPONSE.

Le chemin de fer dont il s'agit comprend deux lignes distinctes : l'une de Tirlemont par Diest à Moll, où elle se raccorde au chemin de fer d'Anvers à Glôdbach; l'autre de Tongres par Saint-Trond à Neerlinter où elle se raccorde à la ligne précédente.

## QUESTION.

## RÉPONSE.

Les plans du tracé et du profil en long des sections de Tirlemont à Diest et de Saint-Trond à Neerlinter ont été approuvés le 22 septembre 1875.

Le plan du tracé de la section de Diest à Moll a été approuvé le 15 janvier dernier. Le plan du profil en long ne l'est pas encore; il le sera incessamment.

Les plans du tracé et du profil en long de la partie de la section de Tongres à Saint-Trond, comprise entre la cumulée 16,400 et Saint-Trond, ont été approuvés le 21 février dernier. Il reste à statuer sur le tracé et le profil en long de la partie comprise entre Tongres et cette cumulée.

Les plans des emprises à effectuer dans les communes de Tirlemont, Oplinter, Neerlinter, Budingen, Geet-Betz, Haelen, Webecom, Diest et Schaffen pour la construction de la section de Tirlemont à Diest sont approuvés. Les travaux sont commencés,

Il en est de même des plans des emprises à effectuer dans les communes de Neerlinter, Léau, Heelen-Bosch, Wilderen, Halle-Boyenhoven et Saint-Trond pour la construction de la section de Saint-Trond à Neerlinter.

Les plans des emprises à effectuer dans les communes de Schaffen, Deurne, Tessenderloo, Beverloo, Quaedmehelen, Oostham, Heppen, Bourg-Léopold, Baelen et Moll, pour la construction de la section de Diest à Moll, sont actuellement soumis à l'enquête.

La Banque de Belgique n'a pas encore présenté de plans d'emprises pour la section de Tongres à Saint-Trond.

Divers plans d'ouvrages d'art sont approuvés. Les travaux ont été commencés le 31 janvier dernier sur la section de Saint-Trond à Neerlinter.

Les deux tracés dont il est question ici, sont d'une importance majeure.

Ce n'est pas seulement un intérêt commercial qui est en jeu; ce n'est pas

seulement par le raccordement de la ligne de Liège à celle en construction d'Anvers à Gladbach, que ces lignes méritent toute la sollicitude de l'administration. Un intérêt plus puissant est en jeu : celui de la défense nationale.

En effet, ces lignes sont appelées à desservir le camp de Beverloo, encore aujourd'hui dépourvu de moyens de communication suffisants.

Perdu au milieu des plaines de la Campine, cet important établissement militaire se voyait isolé du reste du pays. Une seule ligne — à voie simple — voilà le seul mode de transport rapide qui était offert à notre armée.

Et encore, ne l'oublions pas, cette voie si insuffisante, si éloignée, est entre les mains d'une compagnie étrangère.

Nous ne voulons pas exagérer les inconvénients d'une pareille situation. Néanmoins nous sommes convaincus que, non-seulement l'armée entière, mais tout homme soucieux des intérêts de la défense de notre territoire, verra avec la plus vive satisfaction l'inauguration d'un service de transports permettant des concentrations rapides de corps d'armée importants, et établissant une communication directe entre le camp, la capitale et la ville d'Anvers.

Les nécessités de la stratégie moderne exigent la plus grande rapidité dans les mouvements des troupes, et il est vraiment étrange de voir notre grand centre d'instruction militaire dépourvu de ces indispensables facilités de transport accéléré.

Certes, le chemin de fer de la Société liégeoise-limbourgeoise était déjà un remède apporté à cette grave situation, mais un remède bien incomplet tant par l'éloignement de la station de Wychmael que par l'insuffisance de la voie unique existant sur cette ligne.

Nous croyons devoir remercier le Gouvernement de l'activité qu'il a mise et qu'il continuera sans doute à mettre dans la construction des deux tronçons de ce nouveau chemin de fer.

Malgré les difficultés financières qui ont pu surgir, nous sommes persuadés que rien ne viendra retarder l'ouverture d'une ligne dont le Gouvernement et le pays entier doivent désirer la plus prochaine inauguration.

**Lignes à construire, en vertu de la convention-loi du 25 avril 1870, par la Compagnie des Bassins Houillers.**

La section centrale chargée d'examiner le projet du budget pour 1875 reconnaissait que la Société de construction de chemins de fer, créée pour l'établissement des lignes concédées par la convention-loi du 25 avril 1870, avait donné une impulsion assez vive aux travaux qu'elle avait entrepris.

Depuis un an, l'état d'avancement de ces lignes est assez sensible, d'après le tableau que nous publions ci-dessous; mais cependant il n'a pas répondu à l'impatience des populations que ces voies ferrées doivent desservir.

Nous espérons que la campagne prochaine verra ouvrir au service du public plusieurs lignes en construction et, tout au moins, sérieusement entamer les travaux sur celles dont l'étude n'est pas encore complètement achevée.

Nous disions dans le rapport de la section centrale, chargée d'examiner le budget du Ministère des Travaux Publics pour 1875, que l'étude et la confection des plans, soit par l'État, soit par la société concessionnaire, entraînaient des

pertes de temps par trop considérables. Nous engageons le Gouvernement à prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter les retards.

Nous devons exprimer aujourd'hui le même désir et insister d'autant plus énergiquement pour le voir se réaliser, que tout nouveau délai entraîne des pertes sérieuses et entrave le développement de la prospérité industrielle.

Des usines n'attendent, pour prendre un nouvel essor, que le moment où il leur sera possible de jouir des avantages que procure le voisinage d'un chemin de fer, et nombre de capitaux viendront donner un nouveau développement à la prospérité de contrées entières, dès l'ouverture de certaines lignes.

Le Gouvernement vient d'améliorer sérieusement le service financier de cette vaste entreprise de construction de chemins de fer. Il a donné ainsi une trop grande preuve de sa sollicitude pour les graves intérêts en cause, pour que nous puissions douter de son désir de voir achever, en temps utile, toutes les lignes concédées.

Une autre mesure est encore recommandée au Gouvernement. Plusieurs lignes en construction ont, dès maintenant, des sections ouvertes au service des transports industriels. Nous voudrions voir accorder aux voyageurs les mêmes avantages. Nous espérons que l'honorable Ministre des Travaux Publics voudra bien prendre les mesures nécessaires pour que les lignes soient livrées, section par section, au service des voyageurs.

Nous émettons ce vœu pour toutes les lignes en construction, non-seulement pour celles qui sont établies en vertu de la convention-loi du 25 avril 1870, mais encore pour les autres qui sont en voie de construction, et notamment pour Tubize-Quenast, pour Blaton à Belœil et pour Fleurus à Nivelles, ainsi que, au fur et à mesure de leur achèvement, pour les sections de la ligne d'Athus à Charleroi.

Les tableaux suivants permettront aux membres de la Chambre de connaître l'état d'avancement des travaux en cours d'exécution, ou la cause des retards que subissent les études et la construction de certaines lignes.

## QUESTION.

La section centrale désire que le tableau de l'avancement des diverses lignes ferrées à construire soit complété par des indications concernant la longueur de ces lignes, tant pour les sections déjà construites et exploitées, que pour celles qui sont en construction et même pour celles où l'exécution n'est pas commencée.

## REPONSE.

Le tableau ci-joint, qui avait été dressé à la demande de la section centrale, a été complété de manière à donner ces renseignements.

Seulement, le Gouvernement ne garantit l'exactitude que d'une seule catégorie de chiffres. Ceux de la première colonne, qui se rapportent aux sections ferrées construites et exploitées.

Les chiffres concernant des sections en cours d'exécution ne pouvant être considérés que comme approximatifs, et quant à ceux qui ont trait aux lignes pour lesquelles les travaux ne sont pas commencés et pour plusieurs desquelles il n'y a

## QUESTION.

## RÉPONSE.

pas encore de plans approuvés, ils ne constituent que des indications fournies sous toutes réserves.

Déjà, en 1873, des renseignements analogues ont été demandés par la section centrale chargée de l'examen du projet de loi relatif au visa, par la Trésorerie, des titres d'annuités afférentes aux lignes dont il s'agit, et les réponses du Gouvernement sont reproduites *in extenso* dans le rapport fait, au nom de cette section centrale, par M. Amédée Visart (\*). Alors, comme aujourd'hui, le Gouvernement, en communiquant à la Chambre les chiffres reproduits audit rapport, faisait les réserves les plus formelles quant à l'exactitude de ceux-ci.

Depuis 1875, un grand nombre de tracés ont été approuvés et la situation est mieux connue aujourd'hui qu'elle ne l'était alors.

Le tableau ci-dessous établit qu'au lieu de 760 kilomètres, nombre prévu en 1873, le réseau n'en comporterait plus que 718  $\frac{1}{2}$ , soit 41  $\frac{1}{2}$  kilomètres en moins. Il y a même lieu de remarquer que le tableau de 1873 ne renseignait point l'un des deux embranchements de la ligne de Dour à Quiévrain, lequel mesure 4 k. 5, de sorte que le chiffre de 760 eût dû être de 764.5, ce qui donnerait une diminution de longueur de 46 kilomètres au lieu de 41  $\frac{1}{2}$ .

N° D'ORDRE	DÉSIGNATION DES LIGNES.	CHIFFRES		DIFFÉRENCES	
		EN 1873.	EN 1876.	EN PLUS.	EN MOINS.
1	Bassin calcaire de Tournai, embranchement de Vaulx-Autoing à Saint-Amand, embranchement de Crève-Cœur.	27.0	30.5	3.5	»
2	Blaton à Bernissart, Saint-Ghislain à Ath, Blaton par Stambuges, à la ligne de Saint-Ghislain à Ath. . . . .	47.5	34.5	»	4.30
	A reporter. . . . .	74.5	65.0	3.5	43.0

(\*) Chambre des Représentants. — Séance du 17 juillet 1873. Document n° 266.

## RÉPONSE.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	CHIFFRES		DIFFÉRENCES	
		EN 1873.	EN 1876.	EN PLUS.	EN MOINS.
	Report. . . . .	74.5	65.0	3.5	13.0
3	Dour à Quévrain et embranchements. . . . .	10.0	14.5	4.5	"
4	Luttre à Châtelaineau, ceinture de Charleroi et embranchements industriels. . . . .	116.0	103.5	"	12.5
5	Anvers à Tournai et vers Douai et embranchements du Rupel. . . . .	158.0	158.0	"	"
6	Frameries à Chimay et extensions . . . . .	143.0	138.0	"	5.0
7	Bruxelles (Ouest) à Boom . . . . .	30.0	31.5	1.5	"
8	Braine-le-Comte à Renaix . . . . .	50.0	50.0	"	"
9	Bruxelles (Nord) à Termonde . . . . .	37.0	32.0	"	5.0
40	Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) par Boitsfort, etc. . . . .	36.5	36.5	"	"
41	Écaussines à Ronquières, Ronquières à Lembecq, carrières de Quenast, Quenast à Tubize, Quenast à Rebecq . . . . .	54.5	38.5	"	16.0
42	Houdeng à Soignies . . . . .	13.0	13.5	0.5	"
43	Fleurus à Nivelles . . . . .	22.0	22.0	"	"
44	Péruwelz vers Condé. . . . .	2.5	2.5	"	"
45	Dour vers Cambrai. . . . .	11.0	11.0	"	"
46	Embranchement de Fontaine-l'Évêque . . . . .	2.0	2.0	"	"
	Chiffres de 1873 . . . . .	760.0	748.5	11.5	51.5
	— de 1876 . . . . .	748.5	"	"	11.5
	Différence en moins . . . . .	11.5	"	"	11.5

Il faut remarquer également que le total de 718 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> kilomètres en contient 10 pour le prolongement vers la France du chemin de fer de Frameries à Chimay, bien que la concession de ce prolongement ne soit accordée qu'à titre éventuel; en défalquant ce chiffre du total, on arriverait à 708 <sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

*État d'avancement des lignes ferrées à construire par la Compagnie des chemins de fer  
tenant compte des modifications résultant*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	ÉPOQUES AUXQUELLES LES TRAVAUX doivent être entamés et terminés.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
			construits.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
<b>Premier groupe.</b>							
1 et 2	Chemin de fer destiné à relier les établissements du bassin calcaire de Tournay à la station du chemin de fer de l'État.  Embranchements de la station de Vaux vers les carrières du dit bassin calcaire.	A commencer dès l'approbation des plans, et, au plus tard, le 1 <sup>er</sup> octobre 1872, à finir le 1 <sup>er</sup> janvier 1874.	•	•	20.5	•	20.5
3	Embranchement de la station de Bleton vers Bernissart.	—	•	4.5	•	•	4.5
4	Chemin de fer de Dour à Quiévrain et embranchements.	—	44.5	•	•	•	44.5
<b>Deuxième groupe.</b>							
5	Parties restant à construire du chemin de fer de Luttre à Châtefineau.	A commencer au plus tard le 1 <sup>er</sup> janvier 1873, à finir au 1 <sup>er</sup> janvier 1875.	•	2.5	•	2.5	20.5
			4.5	•	•	4.5	
			•	5.0	•	5.0	
			•	4.5	•	4.5	
			•	7.0	•	7.0	
6	Parties restant à construire du chemin de fer de ceinture de Charleroi.	—	8.0	•	•	8.0	20.5
			•	3.0	•	3.0	
			•	5.0	•	5.0	
			•	5.5	•	5.5	
			•	•	4.5	4.5	
			•	•	21.5	21.5	
		A reporter. . .	24.0	37.0	48.5	47.5	60.0

*des Bassins Houillers du Hainaut en exécution de la convention du 23 avril 1870, en des lois des 5 juin 1870 et 9 juillet 1875.*

## SITUATION DES TRAVAUX.

Il s'agit de lignes industrielles dont il serait préférable de laisser la construction et l'exploitation aux établissements intéressés. Quoiqu'il en soit, les projets de ces lignes ont été présentés par la société concessionnaire le 25 octobre 1875, et il ne pourra être statué que lorsqu'une décision sera intervenue quant au tracé de la partie du chemin de fer d'Anvers à Douai comprise entre Tournai et la frontière française.

L'embranchement de Blaton vers Bernissart est presque achevé et pourra sous peu être livré à l'exploitation.

Le chemin de fer de Dour à Quiévrain et les deux embranchements de Jemappes-produits à Pâturages et de Monsville à Hornu-Warquegnies sont respectivement exploités depuis les 1<sup>er</sup> avril 1873, 24 novembre 1872 et 1<sup>er</sup> octobre 1874.

- A. *Châtelaineau à Gilly.* — Les travaux sont terminés et la section pourra très-prochainement être ouverte à l'exploitation.
- B. *Gilly à Noir-Dieu.* — Cette section est exploitée depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1874.
- C. *Noir-Dieu à Jumet.* — Les travaux sont fort avancés; il ne reste plus qu'un ouvrage de quelque importance à construire : c'est le viaduc à la rencontre de cette ligne et du chemin de fer de Charleroi à Louvain.
- D. *Jumet à Gosselies.* — Les travaux sont fort avancés également. Sur une assez grande longueur, à partir de Gosselies, cette section est commune avec celle de Piéton à Gosselies, des extensions de Frameries à Chimai, et, sur cette longueur, le Gouvernement a exigé l'établissement de la double voie. De là nécessité de donner une largeur plus grande à la longue tranchée qui se trouve sur ce parcours commun. Ce sont principalement ces travaux de déblai qui restent à achever.
- E. *Gosselies à Luttre.* — Cette section pourra être incessamment ouverte à l'exploitation.
- A. *Gilly à Lambusart et Fleurus.* — Exploité depuis le 19 novembre 1874.
- |   |  |
|---|--|
| B. <i>Vieux-Campinaire à Ransart . . . . .</i>                                      | } Les travaux sont en cours d'exécution; mais diverses difficultés, aujourd'hui aplanies, en ont retardé l'achèvement. Le Gouvernement tiendra la main à ce qu'ils soient terminés dans le courant de cette année. |
| C. <i>Ransart à Jumet. . . . .</i>  |  |
| D. <i>Jumet à Marcinelle. . . . .</i>   |  |
| E. <i>Gilly, par Trieu-Kaisin, à Gilly du chemin de fer de Charleroi à Louvain.</i> | } Les travaux ne sont pas commencés.   |
| F. <i>Monceau par Couillet à Tamines. . . . .</i>                                   |  |

N°S D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	ÉPOQUES AUXQUELLES LES TRAVAUX doivent être entamés et terminés.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
			construits.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
		Report. . .	24.0	37.0	46.5	47.5	60.0
			"	3.5	"	5.5	53.0
7	Embranchements industriels aux lignes de Luttre à Châtelineau et de ceinture de Charleroi.	A commencer au plus tard le 1 <sup>er</sup> janvier 1873, à finir au 1 <sup>er</sup> janvier 1875.	2.0	"	"	2.0	
			"	0.5	"	0.5	
			"	"	3.5	3.5	
			"	"	24.0	24.0	30.0
8	Chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.	—	"	"	22.5	"	22.5
	<b>Troisième groupe.</b>						
9	Sections d'Anvers à Boom, de Contich (village) à Contich (Étal) et de Boom à Baesrode du chemin de fer d'Anvers à Douai.	A commencer au plus tard le 1 <sup>er</sup> janvier 1874, à finir au 1 <sup>er</sup> janvier 1876	24.5	"	"	24.5	
			"	"	48.5	48.5	40.0
40	Chemin de fer de Boom à Anvers-Sud, par Niel, Schelle, Hemixem et Hohoken.	—	"	"	46.0	46.0	
	Embranchement de Boom à Rumpst.	—	"	"	5.0	5.0	24.0
44	Blaton par Stamburges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath.	—	"	3.5	4.0	"	7.5
42	Les sections restant à construire du chemin de fer de Frameries à Chimay et de ses extensions, sauf la section de Beaumont à Chimay et le chemin de fer de Marchiennes-au-Pont à Thuillies.	—	10.0	"	"	40.0	
			"	20.0	"	20.0	
			6.5	"	"	6.5	
			6.5	"	"	6.5	
			3.0	"	"	3.0	
			5.0	"	"	5.0	
			"	6.0	"	6.0	
			"	4.0	"	4.0	
			8.0	"	"	8.0	
		A reporter. . .	86.5	76.5	140.0	69.0	234.0

## SITUATION DES TRAVAUX.

G. *Gilly a Couillet par Châtehneau* — Les travaux sont terminés (Voir A du n° 5 ci-dessus)

A *Noir-Dieu aux Haies* — Exploite depuis le 19 novembre 1874

B *Charbonnage du Petit-Try* — Terminé et va être ouvert à l'exploitation

C. *La Providence a Sacré-Madame* — Les projets sont approuvés et les plans d'emprises publiés. Les travaux vont commencer

D Une série d'autres embranchements pour une notable partie desquels la construction ne peut se faire que moyennant garanties données par les industriels intéressés, quant au tonnage mensuel à transporter. Jusqu'à présent une seule société, celle du Petit-Try (voir B ci-dessus), a consenti à donner les garanties réclamées.

Les plans du tracé et du profil en long du chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath ont été approuvés le 9 février dernier. Les plans parcellaires sont affichés sur une partie du parcours. Les travaux commenceront incessamment. La société a commencé les acquisitions de terrain.

A. *Sections d'Anvers à Boom et de Contich (État) à Contich (village)*. — Ces sections ont été ouvertes à l'exploitation le 28 décembre dernier.

B *Section de Boom à Baesrode* — Conformément à la loi du 9 juillet 1873, cette section remplace celle de Boom à Malderen. Des projets de tracé et de profil en long de la section de Boom à Baesrode ont été présentés par la société et sont soumis à l'examen du Département. Il sera statué à cet égard à très-bref délai.

Les plans des tracé et profil en long de la ligne principale de Boom à Anvers (sud) ont été approuvés le 12 mars dernier, et les plans d'emprises sont partiellement affichés. Il sera statué ultérieurement au sujet de l'embranchement de Boom à Rumpst.

Ce chemin de fer remplace, conformément à la loi du 9 juillet dernier, celui de Basecles (carrières) par Stamburges au chemin de fer direct de Saint-Ghislain à Ath. La section de Blaton à Stamburges, qui fait partie de la ligne de Blaton à Ath, est construite par l'État et presque achevée. Quant à la section de Stamburges au chemin de fer de Saint-Ghislain à Ath, les projets n'en sont pas présentés.

A *Piéton a Lobbes avec embranchement vers Bonne-Esperance*

a La section de Piéton à Buvrinnes a été ouverte à l'exploitation le 20 mars dernier.

b — de Buvrinnes à Lobbes et l'embranchement vers Bonne-Esperance sont en construction.

B *Piéton a Gosselies avec embranchement vers Bascoup et vers Luttre*

a. La section de Bascoup à Trazegnies a été livrée à l'exploitation le 15 décembre 1870.

b Le raccordement du Puits-Perrier — 22 juillet 1872

c La section de Trazegnies à Courcelles — 1<sup>er</sup> février 1873

a. — Courcelles à Gosselies (État) et à Roux — 23 mai 1874

e — Courcelles (nord) à Luttre. Les plans de cette section ont été approuvés le 14 mai 1875 et les travaux sont en voie d'exécution.

f. — de Courcelles à Gosselies (ville) et à Jumet. Les travaux sont en voie d'exécution.

g. — de Berzée à Thuillies. Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 25 janvier 1875.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	ÉPOQUES AUXQUELLES LES TRAVAUX doivent être entamés et terminés.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
			construits.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
		Report. . .	86.5	76.5	140.0	69.0	231.0
			9.0	"	"	9.0	
			"	"	7.0	7.0	85.0
	<b>Quatrième groupe.</b>						
13	Section de Beaumont à Chimay du chemin de fer de Frameries de Chimay.	A commencer au plus tard, le 1 <sup>er</sup> janvier 1875, à finir au 1 <sup>er</sup> janvier 1877.	"	"	28.0	"	28.0
14	Chemin de fer de Marchiennes au pont à Thuillies.	—	"	"	45.0	"	45.0
15	Sections de Londerzeel à Alost, d'Alost à Burst et de Sotteghem à Renaix du chemin de fer d'Anvers à Douai	—	"	"	22.5	22.5	
				10.0	"	10.0	
					26.5	26.5	59.0
16	Sections de Bruxelles (Ouest) aux lignes d'Anvers à Tournai et de Molines à Terneuzen, du réseau des chemins de fer dans le Brabant.	—	"	"	31.5	"	31.5
17	Braine-le-Comte par Bassilly à Lessines et Renaix du chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai.	—	"	30.5	49.5	"	50.0
	<b>Cinquième groupe.</b>						
18	Section de Bruxelles (Nord) à Termonde du réseau des chemins de fer dans le Brabant.	—	"	3.0	29.0	"	32.0
19	Section de Bruxelles (Midi) à Bruxelles (Nord) par Uccle, Boitsfort et Saventhem du même réseau.	—	"	"	36.5	"	36.5
		A reporter. . .	95.5	120.0	353.5	"	571.0

## SITUATION DES TRAVAUX.

### C. Sections de Beaumont à Thuin :

- a. Section de Beaumont à Thuillies. Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 25 janvier 1873.
- b. — de Thuin à Thuillies. Il a été statué le 8 février dernier sur les modifications proposées par la société au tracé et au profil en long de cette section.

Des plans avaient été approuvés en 1870. La société en a transmis de nouveaux en 1875 : ils sont en instruction.

De nouveaux projets de tracé et de profil en long pour la section de Marchiennes au pont à Thuillies ont été soumis à l'approbation et sont en instruction.

A. Section de Londerzeel à Alost. — Conformément à la loi du 9 juillet 1875, la section de Londerzeel à Alost remplace celle de Malderen à cette dernière ville. La société avait présenté en octobre 1875 des projets qui n'ont pu être approuvés. Elle en a présenté de nouveaux le 23 février dernier pour la partie de Londerzeel à Opwyck : ils sont soumis à l'examen de l'administration.

B. Section d'Alost à Burst. — Cette section pourra être livrée prochainement à l'exploitation.

C. Section de Solteghem à Renaix. — La société n'a pas encore présenté de plans, le Département a insisté pour les recevoir sans plus de retard.

Ces sections constituent une ligne de Bruxelles (Ouest) à Boom, en passant par Londerzeel et Willebroeck. La société avait présenté un projet de tracé et de profil en long que le Département n'a pu approuver, et en octobre 1874, il a donné à la société des instructions pour la rédaction d'un nouveau projet.

Pour la partie de Londerzeel à Willebroeck, la société a présenté des plans spéciaux à la fin de 1875. Le Département a réclamé quelques modifications et il attend les projets modifiés.

Entre Braine-le-Comte et Bassilly, c'est-à-dire sur une longueur de 21k.5, le chemin de fer de Braine-le-Comte à Courtrai empruntera les lignes existantes de Braine-le-Comte à Gand et de Hal à Ath. Pour la section comprise entre Bassilly et Lessines, soit sur une longueur de 9k.0, les projets sont approuvés, les plans d'emprises publiés, les acquisitions de terrains commencées et les travaux à la veille d'être entamés. Quant à la section de Lessines à Renaix, qui mesure 49k.5 environ, la société est en retard de présenter les plans pour la partie d'Ellezelles à Renaix, ce qui ne permet pas au Département de statuer sur ceux de la partie de Lessines à Ellezelles, qui sont présentés.

Les plans du tracé et du profil en long sont approuvés depuis quelque temps déjà entre le kilomètre 11 et Termonde et les travaux sont entamés sur une longueur de 3 kilomètres environ.

Pour la partie de Bruxelles (Nord) au kilomètre 11, il ne pourra être statué qu'en même temps que sur la partie, voisine de Bruxelles, de la ligne de Bruxelles (Ouest) à Boom.

Cette affaire est en instruction.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	ÉPOQUES AUXQUELLES LES TRAVAUX doivent être entamés et terminés.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
			construits.	en construction.	à construire.	TOTAL par sections.	TOTAL par nombre d'ordre.
		Report. . .	95.5	120.0	355.5	"	571.0
0	Section de Lembecq a Ronquières du même réseau.	A commencer au plus tard le 4 <sup>er</sup> janvier 1876, a finir au 31 mai 1878	"	"	43.5	"	43.5
21	Chemin de fer de Houdeng a Soignes par Rœulx	—	"	43.5	"	"	43.5
22	Chemin de fer des Ecaussines a Ronquières.	—	"	"	8.5	"	8.5
23	Section de Renaix a Tournai du chemin de fer d'Anvers a Tournai.	—	"	"	23.0	"	23.0
24	Chemin de fer de Fleurus a Nivelles.	—	"	22.0	"	"	22.0
25	Chemin de fer de Queaast a Rebecq-Roguon.	—	"	7.0	"	"	7.0
<b>Sixième groupe.</b>							
26	Chemin de fer de Péruwelz a la frontière de France dans la direction de Condé.	Ces lignes ne figurent pas dans l'arrêté ministériel du 14 janvier 1874.	2.5	"	"	"	2.5
27	Chemin de fer partant de la station d'Autoing, se dirigeant vers la frontière de France dans la direction de Saint-Amand, avec embranchement vers les carrières de Creve-Cœur.	—	"	"	10.0	"	10.0
28	Un chemin de fer de Dour a la frontière française dans la direction de Cambrai, si le Gouvernement décide qu'il y a lieu de construire cette ligne.	—	"	"	11.0	"	11.0
29	Section de Tournai a la frontière française, du chemin d'Anvers a Douai.	—	"	"	15.0	"	15.0
30	Section de Chimay a la frontière française du chemin de fer de Frameries a Chimay.	—	"	"	10.0	"	10.0
		A reporter. . .	98.0	162.5	446.5	"	707.0

---

## SITUATION DES TRAVAUX.

---

Des plans pour le trace et le profil en long de cette ligne avaient été présentés le 7 janvier 1875 et n'ont pu être admis. Des instructions ont été données à la société le 18 octobre dernier en vue de la présentation d'un nouveau projet

Cette ligne est presque achevée et sera prochainement livrée à l'exploitation

Comme au n° 20 ci-dessus

Les plans du tracé et du profil en long de cette section ont été soumis à l'approbation du Département le 20 mai 1874 et renvoyés à la société le 17 octobre suivant pour modifications. La société n'a pas encore présenté les nouveaux plans modifiés

Les travaux sont à la veille d'être terminés et l'ouverture de l'exploitation pourra se faire incessamment

Ce chemin de fer est construit par application d'une convention intervenue le 16 mai 1870, entre la compagnie des Bassins Houillers et celle des carrières de Queuast, convention visée à l'article 2 de la convention du 25 avril 1870. Les travaux sont en cours d'exécution

Ce chemin de fer est en exploitation depuis le 9 août 1874

L'approbation des plans du trace et du profil en long de ces lignes est retardée par suite d'une circonstance spéciale. Pendant l'instruction de l'affaire, il a été reconnu qu'il conviendrait de creuser une dérivation de l'Escaut en amont d'Antoing, avant la construction de la ligne ferrée et des négociations ont été entamées entre le Gouvernement et la société en vue de l'exécution simultanée, par les soins de la société, de l'ensemble de ces travaux. Depuis assez longtemps tous les éléments voulus ont été donnés à la société, qui vient de présenter un projet de règlement de cette affaire

Une commission internationale a été désignée pour fixer le point de jonction à la frontière elle sera prochainement à même de terminer son travail.

La situation est la même que pour la section de Renix à Tournai. (Voir n° 23 ci-dessus)

Cette concession n'est accordée qu'à titre éventuel. Aucun plan n'a été présenté jusqu'ici

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES LIGNES.	ÉPOQUES AUXQUELLES LES TRAVAUX doivent être entamés et terminés.	NOMBRE DE KILOMÈTRES				
			construits.	en construction.	à construire.	TOTAUX par sections.	TOTAUX par numéros d'ordre.
		Report. . .	98.0	162.5	446.5	*	707.0
34	Chemin de fer des carrières de Quenast.	"	7.5	"	"	"	7.5
32	Raccordement du chemin de fer des carrières de Quenast à la station de Tubize.	"	2.0	"	"	"	2.0
33	Raccordement du charbonnage de Fontaine-l'Évêque à la gare de ce nom.	"	2.0	"	"	"	2.0
		TOTAUX . . .	409.5	162.5	446.5	*	718.5

---

**SITUATION DES TRAVAUX.**

---

Cette ligne, qui était ouverte à l'exploitation avant le 4<sup>er</sup> janvier 1874, n'a été reprise par l'état qu'en 1872.

Exploité depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1872.

Exploité depuis le 26 juillet 1874.

**EXAMEN DES ARTICLES.****CHAPITRE PREMIER.****ADMINISTRATION CENTRALE.**

Ce chapitre a fourni à la 3<sup>e</sup> section l'occasion de souhaiter une réorganisation de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

Cette réorganisation devrait tendre à augmenter le traitement des employés, à exiger d'eux une somme de travail plus considérable, et à réduire ainsi notablement leur nombre.

Nous ne croyons pas ce vœu réalisable. La réforme préconisée ne nous paraît point pratique.

Actuellement déjà les employés de l'administration centrale sont en général astreints à un labeur plus grand que celui des employés d'autres Départements. Les heures de bureaux sont plus considérables que dans la plupart des autres administrations publiques.

En outre, de fréquentes études spéciales sont réclamées de ces employés, et exigent d'eux un travail extraordinaire qui prolonge encore la durée de leur tâche.

La réforme préconisée par la 3<sup>e</sup> section serait peut-être applicable, dans une certaine mesure, à d'autres Départements ministériels : nous ne pensons pas qu'elle puisse être réalisée dans l'administration centrale du Ministère des Travaux Publics.

Du reste, nous constatons que l'honorable chef de ce Département s'est préoccupé des économies qui peuvent être apportées dans les dépenses du personnel ; nous lisons en effet dans le développement des amendements du budget les lignes suivantes, au sujet de l'article 54 (Salaires), crédit fixé à la somme de 6,829,560 francs :

« Bien que cette somme ne soit pas en rapport avec le surcroît de dépenses à résulter de l'exploitation de nouvelles lignes, on espère qu'il sera possible de faire face aux besoins du service en 1876, grâce aux économies que permettra de réaliser une meilleure répartition du personnel. Cette prévision est justifiée par les résultats qui ont été obtenus en 1875. »

Nous pouvons donc espérer que le Gouvernement continuera à faire les plus louables efforts pour réaliser, dans la mesure du possible, le but que veut atteindre la 3<sup>e</sup> section, en demandant de réformer le service de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

## CHAPITRE II.

## SECTION PREMIÈRE. — PONTS ET CHAUSSÉES.

ART. 7, litt. B. *Travaux en dehors des baux d'entretien, élargissement de traverses de grande voirie, travaux d'amélioration et de reconstruction d'ouvrages d'art, etc., etc.*

Crédit porté au premier projet de budget . . . . .	fr. 400,000
Nouvelle demande au budget amendé . . . . .	500,000
	Augmentation. . . . . fr. 100,000

L'exposé des motifs légitime cette demande d'augmentation de crédit, en faisant remarquer que, depuis plusieurs années, le Gouvernement doit demander des crédits supplémentaires pour pourvoir à l'insuffisance de l'allocation portée de ce chef aux budget du Ministère des Travaux Publics.

L'augmentation se justifie aisément, si l'on songe qu'en 1865, époque à laquelle le crédit en question a été porté à 400,000 francs, la longueur des routes de l'État n'était que de 986 lieues, tandis que maintenant elle atteint le chiffre de 1,225 lieues, soit 237 lieues de plus.

Nous avons voulu connaître la marche suivie depuis 1865, pour la reprise par l'État des chemins vicinaux, et nous rendre compte de l'importance annuelle de cette opération. Voici les renseignements qui nous ont été donnés à ce sujet :

**Routes concédées et chemins vicinaux repris par l'État depuis 1866 jusqu'en 1875.**

	ROUTES CONCÉDÉES.	CHEMINS VICINAUX.	TOTAL PAR ANNÉE.
	Lieues.	Lieues.	Lieues.
Année 1866 . . . . .	»	7	7
— 1867 . . . . .	»	3	3
— 1868 . . . . .	4	»	4
— 1869 . . . . .	3	»	3
— 1870 . . . . .	3	3	6
— 1871 . . . . .	8	9	17
— 1872 . . . . .	5	29	34
— 1873 . . . . .	6	21	27
— 1874 . . . . .	9	9	18
— 1875 . . . . .	3	9	12
	41	90	131

Nous félicitons le Gouvernement d'avoir compris l'utilité de cette mesure si favorable au maintien de la bonne viabilité de nos routes communales. Nous constatons avec satisfaction l'importance des reprises faites pendant le cours des cinq dernières années ; mais, nous n'hésitons pas à le dire, cette opération s'effectue encore trop lentement. Nous voyons bien que, depuis 1870, l'État a repris 108 lieues, alors que le chiffre de la reprise n'atteignait que 23 lieues, pendant les cinq années antérieures. Cependant il serait désirable que le développement donné par le Gouvernement au réseau des chemins vicinaux pavés

et empierrés dont il prend l'entretien à sa charge suivit une progression plus marquée.

Bon nombre de kilomètres des routes reprises par l'État et améliorées au moyen de l'allocation dont on signale l'insuffisance, sont des rues, et appartiennent aux grands centres de population. Ici déjà la reprise a pu avoir des effets utiles, alors surtout qu'on s'occupe, non sans motif sérieux, d'améliorer les conditions de viabilité et de circulation dans les villes. Mais la reprise de rues, c'est-à-dire la charge assumée par l'État de pourvoir aux frais de pavage et d'entretien des voies de communication dans les villes, est loin d'atteindre le degré d'utilité qu'elle présente dans les campagnes : ici, en effet, de bonnes routes sont indispensables aux progrès et à la prospérité des populations rurales.

Comme nous l'avons déjà signalé, rien ne peut exercer une influence plus directe et plus puissante sur la prospérité agricole du pays, sur la nature des produits et tout particulièrement sur l'augmentation de la production des denrées alimentaires.

Les cultivateurs doivent aujourd'hui donner une nouvelle puissance à la richesse naturelle du sol. La culture intensive est la seule rémunératrice, la seule possible de nos jours. Or, elle exige l'emploi de nombreuses substances qui, toutes, entraînent des charriages considérables. Et quand cela? — Précisément à une époque où les communications par les chemins vicinaux, qui ne sont ni pavés, ni empierrés, deviennent absolument impossibles pour tout transport sur axe un peu important.

Les emblavures même se ressentent de l'état des voies de communication.

La betterave, par exemple, ne peut être cultivée avantageusement que là où l'état de la voirie permet d'effectuer les transports, sans devoir employer une trop grande force de traction.

Il faut donc augmenter la production du blé, du lin, des betteraves, de toutes les emblavures, afin d'atteindre le maximum de rendement, pour soutenir l'industrie agricole dans cette crise, produite subitement par la hausse formidable des salaires<sup>(1)</sup>.

C'est ce qui explique le développement du commerce des matières fertilisantes, qui dépasse tout ce qu'on avait pu espérer. C'est ce qui fait comprendre le motif

(1) La main-d'œuvre a subi une hausse considérable. Il est démontré par l'inspection des livres de comptabilité de plusieurs grandes exploitations agricoles qu'elle peut être évaluée aux chiffres suivants :

En 1868 et 1869, la main-d'œuvre que nécessitait la culture d'une ferme de 100 hectares, dans le Brabant wallon, coûtait environ 9,000 francs, soit 90 francs par hectare. Aujourd'hui, malgré toute l'économie qu'entraîne l'emploi des machines agricoles les plus perfectionnées, les salaires ont dû subir une augmentation si considérable, que ces frais généraux s'élèvent à 14,000 francs, soit 140 francs par hectare.

Ces chiffres représentent le coût de la main-d'œuvre dans une exploitation livrée à la culture ordinaire; mais là où l'on cultive les plantes industrielles qui exigent plus de travail, où l'ouvrier trouve plus facilement l'emploi de son temps, les frais de culture qui atteignaient, en 1869, 10,500 francs, ou 105 francs l'hectare, s'élèvent aujourd'hui à 18,000 francs, soit 180 francs.

des sacrifices que s'imposent toutes les communes rurales pour créer de nouvelles voies de communication.

Tout en félicitant le Gouvernement d'avoir repris, depuis quelques années surtout, un nombre de lieues de chemins pavés et empierrés de plus en plus considérable, nous devons donc insister pour qu'il active encore l'étude et l'examen des nouvelles demandes de cession de routes qui lui sont présentées par un grand nombre de communes.

*Litt. C. Construction et rectification de routes ; allocation de subsides pour aider à l'établissement de chemins vicinaux de grande communication et de chaussées communales réunissant des routes de grande voirie, servant de raccordement au chemin de fer ou aboutissant à des canaux ou rivières . . . . . fr. 1,000,000*

Un membre de la 4<sup>e</sup> section a appelé l'attention sur un fait grave qui se passerait dans une de nos provinces, au sujet de l'allocation des subsides pour l'amélioration de la voirie vicinale.

On sait que le Département des Travaux Publics alloue aux communes des subsides pour l'amélioration des chemins vicinaux reliant les routes ou les communes aux stations du chemin de fer.

Ces subsides peuvent-ils être détournés directement ou indirectement de leur destination par l'administration provinciale ?

Telle est la question posée par la 4<sup>e</sup> section. Nous la reproduisons telle qu'elle a été adressée au Gouvernement par la section centrale, ainsi que la réponse que l'honorable Ministre a donnée à ce sujet.

QUESTION.

La province peut-elle, lorsqu'elle s'est engagée à accorder son concours aux communes pour la construction de routes, réduire ou supprimer le subside promis, à raison de l'intervention ultérieure du Département des Travaux Publics dans la dépense ?

RÉPONSE.

Le Département des Travaux Publics n'accorde de subsides aux communes pour la construction de chemins vicinaux que lorsque la province et le Département de l'Intérieur ont pris l'engagement d'intervenir dans la dépense et que leur quote-part a été déterminée.

C'est là une des conditions essentielles auxquelles le Département des Travaux Publics subordonne son concours, et le subside qu'il alloue ne saurait, sous aucun prétexte, dégager la province des obligations qu'elle a contractées, tant vis-à-vis du Gouvernement que vis-à-vis des communes.

Voici, d'après les renseignements qui nous ont été transmis, comment des communes se trouveraient privées de la jouissance du tout ou d'une partie du subside provincial.

Comme nous le voyons dans la réponse du Gouvernement, le Département des Travaux Publics n'accorde aux communes, pour des travaux d'amélioration

de routes servant d'affluents aux stations, qu'un subside proportionné à l'intervention de la province et du Département de l'Intérieur.

Mais la province rédige sa promesse d'intervention de façon à pouvoir en réduire le chiffre, ou même, à le supprimer entièrement, et elle considère la part couverte par les subsides du Département des Travaux Publics comme une réduction de la dépense générale du coût total de la route ou comme une décharge totale ou partielle des engagements pris par elle en faveur de cette commune.

Ainsi, le pavage ou l'empierrement d'une route devant entraîner une dépense de 12,000 francs, par exemple, la province prenant à sa charge le tiers de la dépense, et le Département de l'Intérieur un autre tiers, 4,000 francs restent de ce chef à charge de la commune.

Cette dépense très-considérable pour les finances de bon nombre de petites communes, trop considérable même pour les ressources de plusieurs d'entre elles, peut être une cause de retard très-sérieux dans l'exécution des travaux de pavage et empêcher le prompt achèvement d'une route, dont la bonne viabilité intéresse la prospérité et le mouvement d'une station de chemin de fer.

Le Département des Travaux Publics vient, dans ce cas, en aide à la commune et lui alloue, pour l'amélioration d'une voie servant d'affluent au chemin de fer, un subside spécial d'une importance égale à la moitié du subside alloué par la province et le Département de l'Intérieur, soit, dans le cas que nous citons pour exemple, une somme de 2,000 francs.

L'administration de la province peut-elle alors réduire d'autant sa part d'intervention? Ou bien, peut-elle prétendre que, la dépense totale n'étant plus que de 10,000 francs, elle ne prend à sa charge que le tiers de cette somme, soit 3,333 francs?

La négative ne paraît pas douteuse.

L'administration des ponts et chaussées n'intervient, dans le cas qui nous occupe, qu'à cette seule fin de créer, dans le plus bref délai possible, un affluent ou un débouché à une station, afin d'augmenter le mouvement et le trafic du railway, d'une part, et, d'autre part, de le rendre accessible, à bref délai, aux populations voisines.

L'intervention de la province et du Département de l'Intérieur lui permet d'apprécier le degré d'utilité et l'importance du travail à exécuter. Si la province peut réduire sa part d'intervention, dans les conditions que nous signalons, son octroi de subside n'est qu'un leurre, qu'un trompe-l'œil pour le Département des Travaux Publics, et la somme destinée par ce Département à activer la création d'une route communale ne ferait qu'accroître les ressources dont la province pourrait disposer dans des vues toutes différentes et pour améliorer des routes vicinales et communales dont la direction ne saurait exercer aucune influence sur l'importance du trafic des chemins de fer.

Nous croyons que les autorités communales devraient, lorsqu'elles ont à souffrir un déni de justice aussi flagrant que celui qu'on nous signale, faire connaître au Gouvernement l'acte posé par la province. Les chefs des Départements de l'Intérieur et des Travaux Publics sauraient alors prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder les droits des communes.

**Construction de ponts.**

L'an dernier, à la suite d'une pétition d'habitants de Molenbeek-Saint-Jean, la section centrale exprimait l'espoir de voir le pont Léopold sur le canal de Willebroeck remplacé dans un très-bref délai par deux ponts tournants.

Cet espoir n'a point encore été réalisé par le Gouvernement.

Cependant l'utilité de ce travail n'est pas contestable et les considérations qui en justifient l'établissement acquièrent chaque jour plus de force et d'importance.

Les nécessités de la circulation augmentent : les intérêts attachés au Boulevard Léopold et à la création de tout un nouveau quartier au delà du canal sont toujours en souffrance.

Nous insistons donc très-vivement auprès de l'honorable chef du Département pour que les travaux en question soient prochainement exécutés.

La 3<sup>e</sup> section recommande à l'attention du Gouvernement l'utilité qu'il y aurait à construire sur le canal de Bruges à Blankenberghe deux ponts aux points suivants :

- 1<sup>o</sup> A la traverse de la route d'Ostende ;
- 2<sup>o</sup> A la traverse de la route de Zuyenkerke.

Ces deux routes importantes viennent s'arrêter au canal, sans avoir de débouchés directs et immédiats. De là nécessité de faire des détours et perte de temps et d'argent considérable. Cette situation a soulevé les plaintes légitimes des intéressés et la wateringue demande avec instance qu'on y mette un terme au moyen des constructions sollicitées par la 3<sup>e</sup> section. Nous ne doutons pas que le Gouvernement ne fasse tous ses efforts pour donner satisfaction à des intérêts aussi respectables et appuyés par une autorité aussi incontestablement compétente que celle de la wateringue.

**ARR. 8.** Les frais de plantation de toute nature, le long des routes, s'élèvent à 41,000 francs.

Un membre de la 4<sup>e</sup> section fait remarquer qu'il est inutile de planter des arbres le long des routes, à la traverse des bois.

La section trouve cette observation fondée. Elle fait remarquer qu'il est urgent de veiller à ce qu'aucune dépense inutile ne soit faite par ce service. Il arrive, en effet, que les plantations établies le long des routes, dans les conditions indiquées, ne peuvent donner aucun résultat et sont donc absolument improductives.

Tout le monde sait qu'il est impossible de faire pousser des arbres de haute futaie, dans des endroits ombragés et privés de la libre circulation de l'air et d'une lumière suffisante.

Il est inutile de planter et de replanter toujours à grands frais des arbres qui ne peuvent végéter librement et prendre un développement suffisant pour être livrés au commerce.

**CHAPITRE II.****SECTION II. — BATIMENTS CIVILS.***Amendement.*

La section centrale a reçu communication de la lettre suivante adressée à son président par l'honorable Ministre des Travaux Publics :

Bruxelles, le 2 mars 1876.

*A M. le président de la Chambre des Représentants.***MONSIEUR LE PRÉSIDENT,**

La questure du Sénat m'a signalé l'insuffisance de la clarté dans la salle des séances de cette assemblée, ainsi que la nécessité de faire exécuter quelques travaux de restauration aux dorures des murs de cette salle.

De l'avis du service des bâtiments civils, le meilleur moyen d'obvier à l'inconvénient signalé consisterait dans l'agrandissement du lanterneau établi dans la coupole. Cet ouvrage et les restaurations jugées nécessaires nécessiteraient une dépense de 40,000 francs.

Afin de pouvoir les exécuter immédiatement après la clôture de la session actuelle, j'ai l'honneur de proposer, par amendement au projet du budget de 1876, que le crédit extraordinaire de 299,000 francs, demandé à l'article 10, soit porté à 339,000 francs.

Veuillez, Monsieur le Président, transmettre cette proposition à la section centrale chargée d'examiner ledit budget, et agréer la nouvelle assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics,***A. BEERNAERT.**

La section centrale, à l'unanimité, a l'honneur de vous proposer l'adoption de cet amendement. Il est reconnu que l'éclairage de la salle des séances du Sénat est complètement insuffisant. Il importe de remédier à cette situation.

On ne saurait contester l'urgence de ce travail ainsi que de la restauration partielle de l'ornementation du local de notre Chambre haute.

**SECTION III. — SERVICE DES CANAUX ET DES RIVIÈRES ; DES BACS ET BATEAUX DE PASSAGE, ET DES POLDERS.**

La question des transports par eau se représente tous les ans devant la Chambre, à propos de l'examen du budget des Travaux Publics.

Les canaux et les rivières canalisées contribuent puissamment à la prospérité du pays. Cette vérité a pu être contestée à une époque où l'on ne pouvait prévoir l'immense mouvement que feraient naître les nouvelles conditions de la vie publique, les relations commerciales et industrielles, produites par les communications rapides des chemins de fer.

Mais aujourd'hui il est parfaitement démontré que ces voies de transport si économiques doivent servir de complément à notre réseau ferré.

Ce n'est pas seulement à certains moments critiques que nos canaux sont venus suppléer à l'insuffisance de nos moyens de transport par chemin de fer, et rendre ainsi à l'industrie des services inappréciables, en permettant l'écoulement des produits et l'approvisionnement des usines, retardés et compromis par des causes accidentelles.

Ce n'est pas non plus à cause de l'économie que les transports par eau offriront toujours pour les objets très-pondereux et volumineux, qu'ils méritent d'attirer toute l'attention de l'administration et des Chambres.

Ces raisons sont certes déjà de la plus haute importance ; mais il en est une autre qui chaque jour acquiert une force nouvelle.

Les chemins de fer en exploitation ou en construction tendent de plus en plus à être concentrés entre les mains de l'État. L'industrie des transports à vapeur deviendra bientôt presque un monopole. Ce système peut, à côté d'avantages incontestés, présenter, comme tout monopole, un sérieux inconvénient : la suppression de la concurrence.

Or, cet inconvénient est atténué, dans une bien large mesure, par les bonnes conditions de navigabilité de nos voies de communication par eau. L'industriel et le commerçant sont mis à même de choisir entre ce moyen de transport et l'expédition par chemin de fer.

Cette vérité n'a pas besoin de démonstration. Mais nous devons ici soumettre à la Chambre un exemple frappant des heureux effets qui résultent de l'existence simultanée d'un canal et d'un chemin de fer, desservant les mêmes localités. Dans ce but, nous reproduisons le tableau suivant, extrait du barème général du tarif des transports.

**Tarif spécial n° 5. — Minerais.**

Minerais expédiés de Vedrin vers le bassin de Charleroi, par quantité d'au moins 10,000 kilogrammes :

Droit fixe . . . . .	fr. 4 »
Taxe variable . . . . .	{ Parcours pouvant être desservi par la navigation à par tonne-lieue. . . . . » 10
	{ Parcours pouvant être desservi par la navigation, et partie par axe. . . . . » 125
	{ Partie ne pouvant être desservie par la navigation. . . . . » 15

L'exemple que nous citons est d'autant plus remarquable, que l'État exploite lui-même et la voie ferrée et la voie navigable.

C'est donc l'intérêt public qui exige que nos fleuves, nos rivières et nos canaux soient l'objet d'une sollicitude semblable à celle dont on entoure les chemins de fer. Le Gouvernement saura comprendre ses devoirs à cet égard et donner ainsi satisfaction aux vœux de la section centrale.

La 4<sup>e</sup> section a attiré l'attention de la section centrale sur l'état d'abandon dans lequel se trouvent les travaux entrepris pour la création d'un canal reliant la Lys à l'Yperlée. La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour que les 2,600,000 francs, déjà employés pour la création du</p>	<p>D'après la loi du 14 août 1862 et l'acte de concession qui en a été la conséquence, l'État avait souscrit au pair des actions</p>

## QUESTION

canal de la Lys à l'Yperlée ne soient pas perdus?

## RÉPONSE.

pour une somme de 2,800,000 francs. La société devait fournir le restant du capital nécessaire à l'exécution du canal, soit 3,200,000 francs privilégiés à l'égard de l'État.

L'article 8, § 3, de la convention du 25 juin 1862 porte : « Le montant des » actions souscrites par le Gouvernement » sera versé d'une manière successive » contre remise de 800 actions de 500 » francs chacune, par 400,000 francs » ( $\frac{1}{7}$  de la souscription), à mesure de » l'avancement des travaux et de manière » que l'État ne fournisse qu'une somme » égale à la moitié de la valeur des tra- » vaux exécutés et des approvisionne- » ments faits, valeur relative eu égard à » l'ensemble de l'entreprise. »

L'État a payé à divers termes échelonnés du 9 août 1865 au 8 mars 1870 fr. 2,400,000 et le 10 octobre 1870 . . . . 200,000 à compte sur le dernier septième.

Ensemble . . fr. 2,600,000

D'après les évaluations détaillées des ingénieurs de l'État, la dépense à faire pour achever le canal est toutefois encore d'à peu près deux millions (fr. 1,977,000).

Ils estiment aussi que l'exploitation du canal achevé constituerait l'État en perte chaque année, aussi longtemps que le mouvement ne serait pas de 2,710 bateaux. Or, le canal de Bossuyt, mis en activité depuis assez longtemps et dans des conditions beaucoup plus favorables, n'a encore qu'un mouvement d'environ 1,500 bateaux.

Le budget de la province de la Flandre occidentale pour 1875 (*Moniteur* du 21 août 1874) prouve que l'exploitation des canaux de cette province se solde en perte.

Il s'agit donc non pas de savoir si le Gouvernement peut prendre des mesures pour que les 2,600,000 francs déjà employés ne soient pas perdus, mais s'il y

## QUESTION.

## RÉPONSE.

a lieu de dépenser un nouveau capital de deux millions et de grever annuellement le budget non seulement de l'intérêt des 4,600,000 francs dépensés, mais d'une somme considérable pour frais de gestion et d'entretien.

Le Département des Travaux Publics a pris à ce sujet l'avis du Département des Finances et le Gouvernement ne croit pas devoir saisir actuellement la Chambre de propositions relativement au travail dont il s'agit.

Il résulte de la réponse du Gouvernement que le *statu quo* se prolongera encore assez longtemps.

Nous ne pouvons dissimuler qu'il est extrêmement regrettable de voir des sommes aussi considérables dépensées en pure perte. Quelles sont les raisons qui ont poussé l'administration supérieure à demander en 1862 des crédits importants pour créer un canal dont le produit ne saurait couvrir les frais d'exploitation?

Comment la situation a-t-elle pu subir des modifications telles qu'il paraisse préférable de sacrifier les capitaux consacrés à cette opération que d'achever l'œuvre ébauchée?

Nous ne pouvons assez engager le Gouvernement à étudier attentivement cette affaire et à rechercher le moyen de retirer au moins quelque avantage des dépenses faites pour cet objet.

**Travaux d'amélioration des canaux et rivières. - Bassin de la Meuse.**

## QUESTION.

## RÉPONSE.

La section centrale désire savoir si le Gouvernement a pris toutes les mesures nécessaires pour assurer l'achèvement des travaux de canalisation de la Meuse sur le territoire belge, pour l'époque où les travaux de cette nature seront terminés sur le parcours de ce fleuve en France?

La même question a été posée, l'an dernier, à l'occasion de l'examen du budget des Travaux Publics, et le Gouvernement y a répondu : « qu'il prendrait les mesures nécessaires pour que les travaux restant à effectuer en Belgique fussent terminés en même temps que ceux de France. »

Il restait, à cette époque, quatre barrages à construire à Bouvignes, à Anseremme, à Waulsort et à Hastières-par-delà.

Depuis, le Gouvernement a demandé et obtenu un crédit d'un million de francs, et il a adjugé la construction des barrages de Bouvignes et d'Anseremme.

Les études relatives à la mise en adju-



QUESTION.

RÉPONSE.

née, le budget comprend un crédit de 90,000 francs pour la continuation de ces travaux de défense. Les ouvrages les plus indispensables étant établis et les dunes étant aujourd'hui suffisamment garanties, il n'y a pas urgence à terminer ceux qui restent à faire.

### CHAPITRE III.

#### MINES.

A la deuxième section du chapitre III, nous voyons figurer une demande de crédit de 19,000 francs, destiné à pourvoir aux frais qu'entraîne la confection de la carte générale des mines.

En attendant que ce vaste travail puisse être exécuté, il nous paraît désirable, à tous les points de vue, d'engager le Gouvernement à faire dresser et publier, dans le plus bref délai possible, la carte minière des minerais de fer que possède la Belgique.

Il n'est pas nécessaire de faire remarquer l'utilité d'un travail dont la bonne et prompte exécution peut rendre d'aussi grands services à l'industrie du fer qui, certes, doit être considérée comme une de celles dont la prospérité intéresse la nation entière.

### CHAPITRE IV.

#### CHEMINS DE FER, POSTES, TÉLÉGRAPHES, MARINE.

Les sections, et surtout la section centrale, se sont tout particulièrement occupées des questions qui se rattachent au service des chemins de fer, aux modifications à apporter aux voitures servant au transport des voyageurs, aux installations des stations, à l'application des procédés et à l'utilisation des matériaux qui peuvent permettre de réaliser des économies sérieuses dans l'exploitation des chemins de fer.

Le compte rendu des opérations de l'administration des chemins de fer de l'État nous donne de précieux renseignements sur l'économie de cette vaste exploitation qui comprend un réseau de plus en plus étendu.

La consommation de combustible et d'huile de graissage subit une diminution assez appréciable.

Elle a été de :

	En 1874.	En 1873.	Différence en moins pour 1874.
	Kil.	Kil.	Kil.
Par locomotive-kilomètre (kilogrammes de charbon) . . . . .	12.22	12.84	0.62
Par locomotive, train-kilomètre ( id. ) . . . . .	17.20	18.50	1.10
	Fr.	Fr.	Fr.
Par locomotive-kilomètre (dépense combustible et huile). . . . .	0.229	0.265	0.034
Par locomotive-train. . . . .	0.522	0.576	0.054

(Compte rendu des opérations du chemin de fer (1874, p. 18).

Si l'on multiplie ces chiffres par la distance parcourue en 1874 par les locomotives, laquelle s'élève au chiffre de 23,950,514 kilomètres, ou 32,194 kilomètres par locomotive, on constate que l'économie réalisée a été considérable.

D'autre part, l'emploi des rails en acier, aux places où la voie fatigue le plus, a permis, en 1875, une réduction de dépense que nous voulons signaler, non tant à cause de son chiffre qui n'est pas bien élevé, puisqu'il n'atteint que 15,000 francs, mais parce qu'il nous permet d'espérer une réduction de plus en plus considérable et permanente sur le chapitre « Rails, » qui constitue une des charges les plus importantes de ce budget.

Une autre modification que l'on préconise pour nos lignes ferrées, est la substitution du fer au bois, dans le matériel fixe, par l'emploi des longrines en fer en remplacement des billes en bois de chêne et de sapin.

Les partisans de ce mode d'établissement des voies prétendent que l'on pourrait, par l'emploi des longrines en fer, créer un débouché aux produits de nos mines, de nos forges et de nos fonderies, tout en permettant à l'État de réaliser, dans l'avenir surtout, une économie sérieuse sur les frais d'entretien.

Ils ajoutent que la longrine en fer est le complément, non pas indispensable, mais au moins très-indiqué et très-avantageux des rails en acier, dont les longrines en fer, bien mieux que les billes en bois, peuvent éviter la rupture. Ils affirment que ce soutien, ce renfort des rails courant sur toute la longueur et le développement de la voie, peut permettre l'emploi de rails d'un poids moindre et, par conséquent, d'un prix moins élevé, tout en offrant cependant la même force de résistance que doivent posséder les rails posés sur des billes transversales en bois.

En effet, les rails posés sur des longrines sont également bien soutenus dans tout leur développement, tandis que les autres ne sont appuyés que sur certains points et doivent supporter, sans soutien inférieur, le poids des trains sur toute la distance qui sépare les billes.

Mais, — objectent les adversaires de cette innovation, — pour utiliser économiquement et sans danger les longrines en fer, il faut disposer d'un ballast plus solide, plus compacte que celui que nous possédons en Belgique. Cela est-il absolument vrai? — C'est là une question que le Département des Travaux Publics doit pouvoir résoudre facilement. Les longrines en bois sont employées avec succès pour l'établissement des tramways. Les longrines en fer sont, depuis longtemps, en usage en Allemagne. Le Gouvernement se montre disposé, si les essais qu'il se propose de faire donnent des résultats avantageux, à substituer le fer au bois dans la construction et la réparation de ses lignes.

Nous croyons que, s'il est bien démontré qu'il y a réellement une économie sérieuse dans l'emploi des longrines en fer, le Gouvernement ne peut se refuser à suivre l'impulsion qu'il a donnée jusqu'ici à l'application de toutes les mesures propres à réduire le coût de l'exploitation.

Du reste, nous voyons que le projet de loi comprenant des demandes de crédits extraordinaires pour divers travaux publics, donne satisfaction aux désirs exprimés par diverses sections et par la section centrale, relativement à l'emploi des longrines en fer.

## QUESTION.

1° Quelles ont été les conclusions du rapport de la commission nommée pour examiner les résultats comparatifs de l'emploi du fer et de l'acier dans la construction du matériel fixe et roulant du chemin de fer ?

2° Le Gouvernement ne pourrait-il profiter de la baisse produite par la crise que traverse l'industrie métallurgique pour faire une importante commande de longrines en fer ?

## REPONSE.

La commission qui a été instituée au mois de mai 1875, a été chargée d'examiner diverses questions qui avaient trait exclusivement à l'emploi du fer et de l'acier pour le matériel de la voie.

Elle a été unanime à reconnaître la supériorité des rails en acier employés sur les sections très-parcourues par les trains, et elle s'est montrée favorable à une application du système de longrines en fer, avec traverses, dans les parties du réseau les plus fatiguées.

C'est ce que le Gouvernement compte faire dès cette année, ainsi qu'il l'a annoncé dans la note explicative des amendements présentés au budget. (Voir p. 12, n° 78 des Documents parlementaires de 1875-1876.)

**Matériel de transport.***Voitures pour trains de voyageurs.*

Plusieurs améliorations peuvent encore être apportées aux voitures de voyageurs ; les installations, tant au point de vue du confort que de la sécurité, pourraient être perfectionnées.

Les points saillants, les bords des banquettes devraient posséder un certain degré d'élasticité, afin d'éviter le plus possible les accidents souvent graves que l'on signale à chaque déraillement ou rencontre de trains.

Il serait à souhaiter que, sous le rapport de l'entretien, les voitures destinées au transport des voyageurs fussent de plus en plus soignées, afin que nous puissions soutenir, sans trop de désavantage, la comparaison avec les nouvelles voitures allemandes que nous rencontrons quelquefois sur les lignes belges.

Tout le monde est d'accord pour demander que les voyageurs soient entourés de toutes les garanties de sécurité ; qu'ils soient mis le plus possible à l'abri des accidents.

Faisons remarquer notamment que, dans les stations intermédiaires, l'accès des voitures de toutes les classes laisse beaucoup à désirer. Les marche-pieds sont tellement élevés qu'ils ne peuvent, pour ainsi dire, être atteints que par les hommes jeunes et lestes ; sans aide, les dames et les vieillards n'y parviendraient pas.

Il serait donc désirable que les stations fussent pourvues de quais d'embarquement, pour supprimer tout danger à l'entrée et à la sortie des voitures, ou que

celles-ci, par des modifications de construction, pussent présenter un accès plus facile et plus sûr.

Tel est, Messieurs, le vœu de la 5<sup>e</sup> section, et nous nous y associons de grand cœur.

L'an dernier, plusieurs membres de la Chambre recommandaient au Gouvernement de prendre des mesures aussi promptes qu'énergiques pour éviter les accidents, les chutes souvent mortelles qu'entraîne pour les gardes-convois le mode de récolement des coupons.

Les uns préconisent la construction de voitures avec circulation intérieure ; les autres voudraient voir appliquer au matériel que nous possédons les garde-corps du système Maquet.

La construction de voitures à circulation intérieure, disent les partisans de ce système, présente l'avantage de permettre aux voyageurs de changer de voiture pendant le parcours ; ce qui certes est un agrément et, à l'occasion, un moyen de sauvetage. Ces voitures sont, au point de vue du confort, bien plus agréables que les autres à portières latérales et permettent des installations plus commodes que ces dernières.

Mais, ajoutent les adversaires, ces voitures prennent plus de place, encombrent les voies plus que celles que nous possédons aujourd'hui. Elles coûteraient plus, rapporteraient moins et transporteraient, à nombre égal, moins de voyageurs que les voitures à portières latérales ; de plus, elles nécessiteraient la construction immédiate d'un matériel immense, tandis que les garde-corps du système Maquet ne changent rien à nos voitures et donnent toute sécurité aux agents chargés du récolement, du contrôle des coupons.

Mais les partisans du premier système répondent que, si l'on prend le gabarit d'une voiture, en y comprenant l'adjonction du garde-corps Maquet, on arrive à une augmentation de cube telle qu'il est possible, sans pour cela augmenter la section de la voie ou réduire le nombre des places dans les voitures, de créer un couloir intérieur dans les wagons que l'on construirait d'après un nouveau modèle.

Les compagnies d'exploitation de chemins de fer, disent-ils, qui doivent cependant se préoccuper au moins autant que l'État belge des conditions financières de l'exploitation, ont adopté ce mode de voitures à circulation intérieure.

Nous croyons que le Gouvernement ferait chose très-utile, s'il créait deux trains complets, l'un d'après le système Maquet, l'autre composé de voitures à circulation intérieure.

Ces trains devraient faire un service régulier sur la même ligne. Ce ne serait plus seulement le spécialiste, l'ingénieur qui viendrait donner son appréciation sur les points signalés à son attention, le public lui-même serait appelé à donner son opinion sur une question qui l'intéresse à tant de titres.

Les deux trains faisant un service journalier sur l'une ou l'autre de nos lignes principales, l'administration, avec le concours des voyageurs, pourrait juger et élucider promptement la question.

## QUESTIONS.

1° A-t-on fait l'expérience du système Maquet A-t-on fait l'essai du système de la circulation intérieure dans les voitures ?

Quels sont les résultats de ces deux expériences — si elles ont été faites ?

2° Ne serait-il pas opportun de commander actuellement tout ou partie du matériel roulant nécessaire à l'exploitation des lignes de chemins de fer en voie de construction et sur le point d'être achevées, ainsi que le matériel nécessaire au remplacement des locomotives et des voitures qui doivent être réformées et renouvelées.

Cette industrie traversant une crise non moins grave que celle qui paralyse la métallurgie, l'État pourrait obtenir du matériel à des conditions on ne peut moins onéreuses.

## RÉPONSES.

On s'occupe d'appliquer à un train le système de garde-corps de M. Maquet. D'ici à peu de temps cette application sera faite et le train mis en service pour essai. Si ce travail n'est pas encore fait, c'est qu'il a fallu revoir certains détails de construction et apporter certaines modifications au plan adopté par le Grand-Central. On a cherché notamment à concilier le système Maquet avec le rabattement complet des portières, qui constitue une amélioration à laquelle il serait regrettable de devoir renoncer.

L'administration n'a pas encore fait d'essai de voitures à intercommunication intérieure ; mais elle se propose de le faire et recherche un type de voitures qui permette de concilier les avantages des deux systèmes. Le problème est compliqué. Il faut, en effet, tout en établissant un couloir intérieur, prendre le moins de place possible et conserver un nombre suffisant d'entrées pour assurer un débarquement rapide, condition imposée par la nature de notre trafic et la densité de notre population.

Le Gouvernement n'a pas perdu de vue le grave intérêt au sujet duquel la section centrale croit devoir appeler son attention.

Quant aux renouvellements, voici quelle était la situation au 31 décembre 1875 : l'administration avait une avance de 54 locomotives, de 22 voitures à voyageurs et de 59 wagons à marchandises, et elle avait commandé le matériel devant servir aux renouvellements de 1876, lequel est actuellement livré pour la plus grande partie.

Le Département avait même cru pouvoir, à la demande de quelques industriels, mettre d'avance en adjudication les wagons destinés aux renouvellements de 1877, sauf à ne les prendre en livraison et à ne les payer que le 2 janvier prochain. Mais l'adjudication a donné pour résultat une majoration de 20 p. c. sur les der-

## QUESTIONS.

## RÉPONSES.

niers marchés et il ne pourra y être donné suite.

Quant au matériel en extension, nécessaire par suite de l'exploitation de nouvelles lignes, le Gouvernement a déjà fait des commandes pour lesquelles il aura à demander aux Chambres un bill d'indemnité et il se propose de pétitionner incessamment des crédits qui lui permettront d'en faire d'autres.

Mais il se gardera à cet égard de toute exagération et, à ce propos, il n'est pas inutile de faire remarquer que l'Etat belge a proportionnellement autant de matériel que les exploitations les plus importantes.

A la date du 31 décembre 1874, il avait par kilomètre exploité 0,482 locomotives, 1,643 voitures à voyageurs, 15,872 wagons à marchandises et 0,505 véhicules divers.

Pour le Nord-Français ces chiffres étaient respectivement de 0,577, 1,540 15,671 et 0,295 ; pour la Compagnie Rhénane, de 0,485, 0,817, 11,959 et 0,226. Le Grand-Central disposait, au 1<sup>er</sup> janvier 1875, de 0,54 locomotives, de 0,86 voitures à voyageurs, et de 11,82 wagons à marchandises par kilomètre exploité.

En 1870, l'État belge comptait, par kilomètre exploité, 0,42 locomotives, 2,16 voitures à voyageurs et 15,24 wagons à marchandises.

Dix ans plus tôt, ces chiffres étaient respectivement 0,55, 1,60 et 9,50.

#### **Responsabilité de l'État en matière de transport.**

Il est urgent que des dispositions législatives règlent la responsabilité qui incombe à l'État en matière de transport par chemins de fer.

Depuis longtemps un projet de loi sur cette matière est annoncé par le Gouvernement et attendu avec impatience par le commerce et l'industrie.

De nombreux procès seraient évités, si une loi mettait fin aux contestations auxquelles les conditions des livrets réglementaires des transports donnent naissance. Que l'on considère l'État effectuant des transports sur ses voies ferrées

comme un simple voiturier, ou que l'on s'arrête à un système moins radical; dans tous les cas, les obligations doivent être nettement déterminées.

En attendant qu'il en soit ainsi, les droits des particuliers sont livrés aux hasards d'une jurisprudence souvent flottante et qui, alors même qu'elle est fixée, ne peut profiter aux parties qu'au prix d'un procès parfois coûteux et toujours désagréable.

La plus grande célérité doit donc être apportée par le Gouvernement dans l'élaboration d'un projet de loi destiné à faire disparaître des plaintes aussi générales que justifiées, quel que soit d'ailleurs le système auquel il s'arrêtera.

Voici la réponse du Gouvernement à la question qui lui a été posée par la section centrale :

QUESTION.

Le Gouvernement présentera-t-il un projet de loi sur la responsabilité de l'État en fait de transports?

REPONSE.

Après un nouvel examen, le Gouvernement a cru qu'il était préférable de ne point faire à ce sujet une loi spéciale et, d'accord avec le Département des Travaux Publics, M. le Ministre de la Justice soumettra prochainement à la Chambre les articles du code de commerce relatifs au voiturier en général et spécialement au chemin de fer.

**Billets d'aller et retour; itinéraire à suivre. — Échange de permis de parcours. — Coupons de service.**

Cette année-ci, comme l'année dernière, la section centrale engage le Gouvernement à ne pas restreindre l'usage du billet d'aller et retour à une seule ligne, lorsque, entre deux localités, il existe un double service.

La circulation sans surtaxe, d'un point à un autre du pays reliés par deux ou plusieurs voies, forme l'objet d'un vœu émis par la 5<sup>e</sup> section.

Il arrive assez fréquemment, surtout pour les porteurs de billets de retour, de devoir prolonger leur séjour, afin de reprendre la voie suivie par eux à l'arrivée, alors que des trains partant plus tôt, mais suivant un autre itinéraire, les ramèneraient bien plus rapidement à leur point de départ. Ce serait une grande facilité accordée aux voyageurs que d'autoriser l'usage sans distinction de toutes les lignes menant d'un point à un autre.

Les difficultés d'exécution, que l'administration invoquera peut-être, ne peuvent certes pas retarder l'application d'une mesure aussi désirable et que le public apprécierait hautement.

D'ailleurs ces difficultés ne doivent pas être insurmontables, puisque déjà l'innovation demandée par la 5<sup>e</sup> section se trouve réalisée sur certaines lignes.

Pourquoi ne pas introduire ce système partout où il serait applicable? C'est là une mesure que nous recommandons à l'attention du Gouvernement.

Dans le même ordre d'idées, la question suivante a été soumise au Gouvernement :

## QUESTION.

—

Pourquoi exige-t-on des voyageurs qui ne font qu'une partie, même très-peu importante, du trajet en express, le paiement de la surtaxe de ces trains sur tout le parcours, aussi bien pour les billets simples que pour les billets aller et retour?

## RÉPONSE.

—

Les voyageurs qui effectuent une partie du trajet en express, l'autre en train ordinaire peuvent facilement s'affranchir du paiement de la surtaxe en demandant un billet pour la station où le train devient express ou cesse de l'être, et en s'y munissant d'un nouveau coupon.

Mais s'il fallait, dans les mêmes conditions de prix, leur délivrer au bureau de départ des coupons directs jusqu'à destination, l'on serait obligé de créer de nouvelles séries de billets mixtes et il en résulterait des complications telles que cette combinaison doit être considérée comme impraticable.

Les renseignements suivants ont également été demandés en ce qui concerne les voyages en service :

## QUESTION.

—

Pour quels motifs l'État belge échange-t-il des cartes de parcours avec les sociétés exploitant des chemins de fer belges ou des sociétés et des pays étrangers?

L'octroi des coupons de service ne donne-t-il lieu à aucun abus?

## RÉPONSE.

—

L'article 8 de la loi du 12 avril 1851 est ainsi conçu :

« Pourront également être admis à  
» jouir de la dite exemption les fonction-  
» naires et agents des administrations des  
» chemins de fer belges ou étrangers,  
» pour les relations de service avec les  
» chemins de fer de l'État, à charge de  
» réciprocité.

» La liste de ces fonctionnaires sera  
» arrêtée par le Gouvernement. »

C'est en exécution de cette disposition et à raison de la fréquence des relations du service que se font des échanges de cartes de parcours entre l'État et les sociétés en relation. Ces échanges sont universellement pratiqués entre toutes les exploitations de chemins de fer.

Aucun abus n'est à redouter en ce qui regarde les voyages internationaux, parce que les déplacements à l'étranger sont toujours imposés et justifiés par des nécessités de service urgentes et font généralement l'objet d'ordres de mission émanant du chef du Département ou de l'administration supérieure.

## QUESTION.

—

## RÉPONSE.

—

Il ne s'en produit pas davantage quant aux relations de service à l'intérieur du pays.

**Station à établir à Borgerhout.**

L'utilité de l'établissement d'une station à Borgerhout a déjà été signalée différentes fois à l'attention du Gouvernement. L'ouverture de cette station donnerait plus de facilité à l'écoulement des marchandises qui encombrant souvent les stations d'Anvers.

Nous espérons que le Gouvernement pourra activer l'étude des plans de cette station et donner satisfaction aux nombreux intérêts en cause.

## QUESTION.

—

La section centrale désire savoir si le Département fait étudier le projet de station pour grosses marchandises à établir à Borgerhout (Anvers), à la hauteur de la porte de Deurne.

## RÉPONSE.

—

L'établissement de la station dont il s'agit, qui se justifierait par l'importance toujours croissante de la commune de Borgerhout, présente de grandes difficultés, spécialement à proximité des portes de Turnhout (Deurne) et d'Hérentals. Néanmoins, le Département a remis la question à l'étude en faisant dresser des projets et des devis dans diverses hypothèses d'emplacement.

**Postes.**

Depuis quelques années, le service de la poste a pris un développement considérable.

Non-seulement le nombre des distributions a singulièrement augmenté; mais on a ouvert de nombreux bureaux de perception et de sous-perception des postes, qui rendent de précieux services à toutes les localités qu'ils desservent, et tout particulièrement aux communes rurales.

Chose digne de remarque, le développement colossal, l'extension si rapide des services de cette administration qui embrasse tout le pays, qui comprend un personnel aussi nombreux que dévoué, ne portaient aucune atteinte à l'exactitude, à la régularité du transport et de la distribution des correspondances.

Le zèle du personnel chargé de la distribution ne s'est pas ralenti, malgré les intempéries et les rigueurs tout exceptionnelles de l'hiver 1875-1876.

L'extension et l'importance que prendra bientôt le nouveau service de l'encaissement des effets de commerce augmenteront encore sensiblement les difficultés de l'administration des postes. Le dévouement et la capacité du personnel nous sont un sûr garant de la prompte et bonne organisation de cette nouvelle attribution des agents de la poste.

Le mouvement des correspondances a pris un développement tel, que rarement

service a eu à faire face à une augmentation aussi rapide que celle qui s'est produite par le nombre toujours croissant des lettres, des journaux et des imprimés, surtout pendant ces dernières années.

En 1847 et 1848, la poste transportait à l'intérieur du pays	6,510,544 lettres;
En 1870 . . . . .	32,765,835 —
En 1874 . . . . .	41,126,826 —

Les lettres de ou pour l'étranger s'élevaient au nombre de :

En 1847 et 1848 . . . . .	2,628,562;
En 1870 . . . . .	12,518,696;
En 1874 . . . . .	16,909,802.

Les cartes-correspondance circulaient au nombre de 5,088,410, en 1872. Elles s'élevaient au nombre de 5,970,549, en 1874.

Les journaux étaient expédiés à 46,871,559 exemplaires, en 1870, et, en 1874, ils atteignent le nombre de 58,825,598.

Pour les imprimés, ils montent au chiffre de 50,094,207, en 1874, alors qu'ils n'atteignaient, en 1870, que le chiffre de 18,125,198.

On le voit, la progression du mouvement des communications par correspondance et de la publicité, a suivi une marche des plus rapides.

La liste des bureaux de poste créés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1875 nous fait apprécier l'impulsion donnée par le Gouvernement au développement et à l'organisation de l'administration des postes en Belgique.

*Liste des bureaux de poste créés depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1875.*

Bruxelles (rue de la Chancel- lerie). . . . . Perception.	Wilryck . . . . . Sous-percept.
Reckheim . . . . . —	Wyneghem . . . . . —
Strée . . . . . —	Calloo . . . . . —
Thuillies . . . . . —	Cortemarek . . . . . —
Bierset-Awans . . . . . —	Meehelen . . . . . —
Wichelen . . . . . —	Tilff. . . . . —
Bascoup-Chapelle . . . . . —	Watou . . . . . —
Chastre-Villeroux . . . . . —	Durbuy. . . . . —
Etterbeek . . . . . —	Jemelle. . . . . —
Marcinelle . . . . . —	Auderghem . . . . . —
Mont-sur-Marchienne . . . . . —	Glabbeek-Suerbempde . . . . . —
Calmpthout . . . . . Sous-percept.	Montaigu . . . . . —
Ellezelles . . . . . —	Werchter . . . . . —
Oostroosbeke . . . . . —	Bornhem . . . . . —
Couthuin . . . . . —	Dalhem. . . . . —
Lummen . . . . . —	Ferrière . . . . . —
Quévaucamps . . . . . —	Hollogne-aux-Pierres. . . . . —
Wachtebeke . . . . . —	Louveigné . . . . . —
Calcken. . . . . —	Marchin . . . . . —
Montegnée. . . . . —	Thimister . . . . . —
Swevezele. . . . . —	Loo. . . . . —
	Vlamertinghe . . . . . —

Knesselaer . . . . .	Sous-percept.	Moorseel . . . . .	Sous-percept.
Fauvillers . . . . .	—	Piithem. . . . .	—
Gérouville . . . . .	—	Landelies . . . . .	—
Hastière-Lavaux . . . . .	—	Seloignes . . . . .	—
Nassogne . . . . .	—	Belecele . . . . .	—
Saint-Gérard . . . . .	—	Berlaere . . . . .	—
Bauvechain . . . . .	—	Lovendeghem . . . . .	—
Court-Saint-Etienne . . . . .	—	Cul-des-Sarts . . . . .	—
Achel . . . . .	—	Halanzy. . . . .	—
Alken . . . . .	—	Spy . . . . .	—
Niel (Boom) . . . . .	—	Veziu . . . . .	—
Saint-Amand (Anvers) . . . . .	—	Ethe. . . . .	—
Antheit. . . . .	—		
Bas-Oha . . . . .	—		
Jehay-Bodegnée . . . . .	—		
Saint-Georges (Liège) . . . . .	—		
Val-Saint-Lambert . . . . .	—		
Elverdinghe . . . . .	—		
Ichteghem . . . . .	—		

<b>Récapitulation.</b>	
Perceptions. . . . .	11
Sous-perceptions . . . . .	63
	—
	74 bureaux.

Dans diverses localités, on sollicite cependant encore la création de bureaux de sous-perception des postes.

Nous ne pouvons assez recommander ces demandes à la bienveillante attention du Département des Travaux Publics. Ce n'est pas seulement ici en vue de pourvoir aux commodités du public qu'il importe d'augmenter le nombre de bureaux de postes. Le commerce est intéressé à voir aussi les communications devenir plus rapides et plus fréquentes, en rapprochant le destinataire ou l'expéditeur du centre de distribution ou d'envoi.

L'administration ne saurait mieux à propos se souvenir que sa mission, son rôle est de rendre le plus de services possible au public, surtout quand elle le peut sans compromettre les intérêts du Trésor. Cette condition se trouve réalisée quand les communes qu'il s'agit de doter d'un bureau postal sont importantes par leur population, leur commerce ou leur industrie.

Or, c'est le cas pour celles que nous citons :

Ramillies, dans l'arrondissement de Nivelles ;  
 Leysle, — Furnes ;  
 Dudzeele, — Bruges ;  
 Chièvres, chef-lieu de canton, arrondissement d'Ath.

#### SECTION VI. — MARINE.

##### QUESTION.

On demande le relevé détaillé des dépenses de la marine pour l'année 1875.

##### RÉPONSE.

Les dépenses des services de la marine pendant l'exercice 1875 sont détaillées ci-après :

## QUESTION.

## RÉPONSE.

Malles-Postes . . . fr.	1,436,660	61
Pilotage . . . . .	1,468,570	70
— Éclairage (côte)	29,970	12
— — (Eseaut)	78,841	93
— Sauvetage . . . .	20,019	28
— Remorque . . . .	17,404	96
Services spéciaux . .	40,145	86
Écoles de navigation .	25,097	16
Police maritime . . .	71,770	51
Pêche maritime . . .	46,749	89
Passage d'eau . . . .	57,789	87
Total . . . fr. . .	5,287,520	91

## AMENDEMENTS.

*Demande de crédits extraordinaires pour réparer les dégâts causés par l'ouragan du 12 mars 1876.*

La section centrale a reçu communication de la lettre de M. le Ministre des Travaux Publics que nous publions ci-après.

Cette lettre lui a été transmise par M. le Président de la Chambre lorsqu'elle avait déjà adopté le rapport sur l'ensemble du budget.

Bruxelles, le 4 avril 1876.

*A Monsieur le Président de la Chambre des Représentants, à Bruxelles.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'ouragan du 12 mars dernier a causé aux bâtiments civils de Bruxelles et de la province, à certaines dépendances des rivières et des canaux, aux bâtiments et dépendances du chemin de fer, ainsi qu'au télégraphe, certains dégâts dont la réparation impose à l'État une charge tout à fait imprévue.

Il y a donc nécessité d'apporter au projet de budget de l'exercice 1876 dont la Chambre est saisie, quelques nouveaux amendements se rapportant aux articles ci-après :

ART. 9. *Bâtiments civils.* Entretien et réparation, etc. — Augmenter de 60,000 francs le crédit de 350,000 francs, et le porter, par conséquent, à 410,000 francs.

ART. 11. *Canaux et rivières.* Entretien, etc. — Augmenter de 25,000 francs le crédit extraordinaire de 1,068,350 francs, et le porter conséquemment à 1,093,350 francs.

ART. 56. (*Litt. B.*) Travaux d'entretien des voies et des locaux, etc. —

Augmenter de 400,000 francs le crédit *extraordinaire* de 134,000 francs. Le crédit total de cet article serait ainsi porté à 2,913,170 francs.

ART. 76 (ancien 75). Salaires des ouvriers attachés au service des télégraphes. — Porter comme charge extraordinaire et temporaire un crédit de 34,000 francs, qui porterait l'allocation totale de cet article à 763,400 francs.

ART. 77 (ancien 76). Entretien des télégraphes. — Augmenter de 28,000 francs et porter, par conséquent, de 263,500 francs à 295,500 francs l'allocation de cet article.

Par suite de ces modifications, le total du chapitre II serait  
 porté à . . . . . fr. 10,275,137 »  
 Celui du chapitre IV, à . . . . . 70,227,023 »  
 Celui de l'ensemble du budget amendé, à . . . . . 82,794,767 »

Veuillez, Monsieur le Président, transmettre ces nouveaux amendements à la section centrale chargée d'examiner le budget de mon Département et agréer la nouvelle assurance de ma haute considération.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. BEERNAERT.

La Belgique entière gardera longtemps un pénible souvenir de la tempête qui a sévi dans la soirée du 12 mars 1876.

Nous ne connaissons pas encore toute l'étendue des pertes subies par suite des dégradations des propriétés bâties, enlèvement de toitures, écroulement partiel ou total de nombreuses constructions. Mais nous savons, dès à présent, que c'est surtout dans les campagnes que les bâtiments ont le plus souffert, et qu'en outre de nombreuses plantations d'arbres de haute futaie et d'arbres de vergers ont été ravagées.

Dans tout le pays, les pertes sont nombreuses et elles doivent atteindre un chiffre considérable.

La réparation des dégâts causés par l'ouragan aux bâtiments civils et aux lignes télégraphiques nécessite un surcroît de dépenses auxquelles il est nécessaire de pourvoir par de nouvelles allocations budgétaires.

L'honorable Ministre des Travaux Publics sollicite de ce chef plusieurs majorations de crédit.

La section centrale a désiré connaître l'importance des travaux qui ont déterminé une demande de crédit extraordinaire s'élevant au chiffre de 34,000 francs et destiné au salaire des ouvriers attachés au service des télégraphes.

Le Gouvernement a fait parvenir à la section centrale la note explicative que nous donnons ici :

« L'ouragan du 12 mars dernier a renversé dans tous le pays la plupart des poteaux télégraphiques. — Il a fallu d'abord et de toute urgence rétablir les communications interrompues, et les premières réparations effectuées dans des conditions toutes provisoires du 12 au 31 mars ont coûté en salaires 14,000 francs.

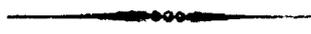
» Le travail de réparation proprement dit qui reste à faire durera six mois environ et on estime qu'il nécessitera six brigades de onze hommes chacune. La dépense ne peut-être mathématiquement calculée, mais elle ne sera probablement pas inférieure au crédit demandé. »

En présence des explications fournies par le Département des Travaux Publics, la section adopte les demandes de crédits extraordinaires formulées par voie d'amendement aux articles 9, 11, 56, 76 et 77 du projet de budget.

La section centrale a l'honneur de vous proposer à l'unanimité l'adoption du budget du Ministère des Travaux Publics porté avec les amendements qui vous sont soumis, au chiffre de 82,794,767 francs.

*Le Rapporteur,*  
LÉON T'SERSTEVENS.

*Le Président,*  
TACK.



## ANALYSE DES PÉTITIONS.

1° Les membres du conseil communal de Franière demandent le parachèvement de la station de cette localité.

L'an dernier déjà pareille pétition nous avait été adressée. Elle a été appuyée par les honorables députés de l'arrondissement de Namur ; néanmoins les pétitionnaires n'ont point encore vu se réaliser leurs désirs. Ils invoquent cependant des arguments sérieux et que nous croyons dignes de l'attention la plus bienveillante de la part du Gouvernement.

2° Des habitants de Poupehan réclament l'adoption d'un tracé de route proposée par eux et destinée à relier leur commune à l'une des stations de la ligne d'Athus à Givet. Cette route partirait des environs de Corbion, passerait à Poupehan, où un pont serait jeté sur la Semois, et irait rejoindre la route qui part du pont d'Alles, passe à Rochehaut et se dirige vers la station projetée de Carlsbourg.

Ils invoquent surtout les nécessités d'une industrie locale et combattent un autre tracé proposé.

Le conseil provincial du Luxembourg a, suivant les pétitionnaires, reconnu, dans sa dernière session, la nécessité d'un pont à Poupehan.

Une seconde pétition émanant d'habitants de Corbion renferme la même demande.

Nous recommandons cette pétition à la bienveillante attention du Ministre des Travaux Publics.

3° Les membres du comité central de la ligue des bateliers, à Anvers, ont adressé à M. le Ministre des Travaux Publics une requête par laquelle ils exposent la situation d'infériorité où le canal de la Campine se trouve, durant l'hiver, comparativement au canal de Bruxelles à Charleroi.

Cette requête a été communiquée à la Chambre avec l'espoir d'obtenir son appui.

Elle fait connaître que sur le canal de Charleroi des brise-glaces ont permis à la navigation de continuer sans interruption, tandis que sur le canal de la Campine, des centaines de bateliers ont été obligés de chômer, parce qu'ils étaient dépourvus de ces engins. Ce chômage est la cause de pertes sérieuses pour une classe d'industriels digne de sympathie.

La section centrale recommande cette pétition au Gouvernement ; elle pense qu'il serait juste de donner aux bateliers du canal de la Campine les moyens de ne pas subir des pertes et des chômages qui portent atteinte non-seulement aux intérêts de la navigation, mais aussi au commerce.

4° Le bourgmestre de la commune de Thiaumont a transmis à la Chambre des Représentants une requête des membres du conseil communal de sa commune,

tendant à obtenir du Gouvernement la création d'une station sur le territoire de la commune de Heinsch.

La section centrale vous propose de renvoyer cette pétition au Ministre des Travaux Publics.



## ANNEXES.

## ANNEXE A.

## BARÈME GÉNÉRAL.

## Tarif n° 1 (Transport par exprès).

*Taxes uniformes (expédition de 10 kilogrammes et moins).*

5 kilogrammes et moins.		6 à 10 kilogrammes.	
1 à 5 lieues . . . . fr. »	70	1 à 5 lieues . . . . fr. »	90
6 à 15 — . . . . »	80	6 à 15 — . . . . »	1 00
16 et au delà . . . . »	90	16 lieues et au delà . . . . »	1 10

*Taxes pour les expéditions au delà de 10 kilogrammes.*

Par 100 kilogrammes.

Bases.	Droit fixe . . . . .	1 05	
	Remise à domicile (obligatoire). . . . .	5 »	
	Taxes variables . . . . .	1 à 15 lieues, par lieue . . . . .	» 15
		16 à 30 — , le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par lieue de. . . . .	» 10
		31 à 40 lieues, le prix de la 30 <sup>e</sup> lieue augmenté par lieue de. . . . .	» 08
	Sans que la percep- tion puisse être in- férieure par colis,	41 et au delà, le prix de la 40 <sup>e</sup> lieue augmenté par lieue de. . . . .	» 06
pour 1 à 5 lieues, à . . . . .		1 10	
	pour au delà de 5 lieues. à . . . . .	1 20	

## Tarif n° 2 (Messageries).

*Taxes uniformes (expédition de 10 kilogrammes et moins).*

5 kilogrammes et moins.		6 à 10 kilogrammes.	
1 à 5 lieues . . . . fr. »	40	1 à 5 lieues . . . . fr. »	50
6 à 15 — . . . . »	50	6 à 15 — . . . . »	60
16 lieues et au delà . . . . »	60	16 lieues et au delà . . . . »	70

**Taxes pour les expéditions au delà de 10 kilogrammes.**

Par 100 kilogrammes.

Bases.	}	Droit fixe . . . . .	» 40	
		Remise à domicile. . . . .	» 30	
		Taxes variables . . . . .	1 à 15 lieues, par lieue . . . . .	» 40
			16 à 30 — , le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par lieue de . . . . .	» 08
			31 à 40 lieues, les prix de la 30 <sup>e</sup> lieue augmentés par lieue de . . . . .	» 06
			41 et au delà, les prix de la 40 <sup>e</sup> lieue augmentés par lieue de . . . . .	» 04
Minimum de chaque perception par ex- pédition,	1 à 5 lieues . . . . .	» 60		
	6 à 15 — . . . . .	» 70		
	au delà de 15 lieues . . . . .	» 80		

**Tarif n° 3.**

Droit fixe par 1,000 kilogrammes . . . . .	fr.	1 00
1 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue. . . . .	»	50
— 16 à 30 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue. . . . .	»	40
— 31 à 40 — — 30 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	30
— 41 et au delà — 40 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	20
2 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue . . . . .	»	40
— 16 à 25 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue. . . . .	»	20
— au delà de 25 — 25 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	10
3 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue . . . . .	»	30
— 16 à 20 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue . . . . .	»	15
— 21 à 25 — — 20 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	10
— au delà de 25 — 25 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	05
4 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue . . . . .	»	20
— 16 à 20 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue. . . . .	»	10
— 21 et au delà — 20 <sup>e</sup> — — . . . . .	»	05

Minimum. Le prix afférent à 400 kilogrammes à la 1<sup>re</sup> classe.**Tarif n° 4.**

	Par 1,000 francs.		Minimum.
1 à 5 lieues . . . . .	fr.	» 25	» 50
6 à 15 — . . . . .	»	50	» 60
16 et au delà. . . . .	»	35	» 70

**Tarif n° 5 (Équipages).**Prix afférent à 6,000 kilogrammes à la 1<sup>re</sup> classe.

## Tarif n° 6.

<b>Grande vitesse. — Droit fixe</b> . . . . .	6	»
<b>Taxes variables :</b> 1 à 15 lieues, par wagon de trois chevaux et par lieue, fr.	2	»
— 15 à 30 — — —	1	60
— 31 à 40 — — —	1	20
— 41 et au delà — — —	»	80
1 <sup>re</sup> catégorie. 2 <sup>e</sup> catégorie. 3 <sup>e</sup> catégorie.		
<b>Petite vitesse. — Droit fixe.</b> . . . . .	5	»
<b>Taxes variables :</b> 1 à 15 lieues, par lieue . . . . .	»	60
— 16 à 30 — — —	»	45
— 31 à 40 — — —	»	30
— 41 et au delà. — — —	»	20
	»	90
	»	67.5
	»	45
	»	60
	»	40

## Tarif spécial n° 1.

(EXPORTATION.)

Houilles et cokes, par wagon de 10,000 kilogrammes au moins expédié des divers bassins du pays vers Bruxelles, Anvers, Louvain, Termonde, Gand, Bruges, Ostendé, et destinés à l'exportation.

1 à 50 lieues . . . . . fr. » 15 par tonne-lieue.

Au delà de 50 lieues . . . . . Prix du barème du 10 juin 1864 (4<sup>e</sup> classe).

Ce qui revient à dire que le prix correspondant à la 50<sup>e</sup> lieue doit être augmenté de fr. »-05 par tonne et par lieue en sus de la 50<sup>e</sup> lieue.

## Tarif spécial n° 2.

(EXPORTATION.)

Marchandises expédiées par quantité de 10,000 kilogrammes et destinées à l'exportation :

Moyeux en fer, ornements en fer ou en fonte. Pentures en fer. Pièces de ponts en fer. Plaques de blindage. Plates-formes tournantes. Plomb en saumons, poëlerie, pointes, pompes à incendie en caisses, acides, ancres de marine, armes, bacs en tôle, bandages de roues, billes en fer, boîtes de roues, bombes, boucles en fer, projectiles en fer, réservoirs en tôle, ressorts de voiture, boulets, cables en fer, canons de fusils bruts, chaînes en fer, charpentes en fer, châssis en fer, clous, colonnes en fonte, cornières, roues de wagons non-montées, socs de char-rue, tenders démontés. Cornues en fonte ouvrées, cornues en terre réfractaire crics, cuillers en fer, cuivre en plaques ou en saumons, tôles fines et polies, tubes en fer et tuyaux en fer, verres à vitre en caisses, écrous en fer, enclumes, essieux montés et non montés, étaux, excentriques, faux et faucilles, fer pour ornements, fer ouvré ou poli, fers et zincs en barres, battus, laminés ou étirés, en wagon fermé ou bâché, fers ébauchés pour charrues, objets en fer battu, ferronnerie, feuillards, fils de fer, fontes pour ornements, lames de scies, leviers

en fer, lits en fer, locomotives et tenders démontés, longerons en fer, marmites en fonte ouvrée, mécaniques en fer, objets en fer et en fonte ouvrés.

*N. B.* Les verres à vitre sont admis avec charge minimum de 7,000 kilogr.  
Prix de la 3<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

### Tarif spécial n° 3.

Charge minimum de 10,000 kilogrammes :

A l'importation : La blende, la calamine, les minerais de plomb (galène).

— Les minerais de plomb ordinaire (S. R.) et le sulfate de soude.

A l'exportation : Les coussinets en fonte, les croisements en fonte, les croisements en rails, les longerons en fer, les massiaux, les poutres et les poutrelles en fer, les rails et accessoires, les tuyaux en fonte, les fers ébauchés sans forme spéciale et les briques réfractaires.

Prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

### Tarif spécial n° 4.

Transport de fers ébauchés sans forme spéciale et de fontes brutes et les scories entre les stations du bassin de Charleroi et celle de Tubise :

1<sup>re</sup> catégorie : Prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

2<sup>e</sup> — à fr. »-15 par tonne-lieue, plus 1 franc de droit fixe.

### Tarif spécial n° 5 (Minerais).

Minerais expédiés de Vedrin vers le bassin de Charleroi par quantité d'au moins 10,000 kilogrammes :

Droit fixe. . . . . fr. 4 »

Taxe variable : Parcours pouvant être desservi par la navigation, à . » 10  
par tonne-lieue.

— Parcours pouvant être desservi partie par la navigation et partie par axe . . . . . » 125

— Partie ne pouvant être desservie par la navigation . . . » 15

### Tarif spécial n° 6 (Charbon).

Transports de charbons des stations d'Amereœur, Auvelais, Charleroi, Châtelineau-Chatelet, Couillet-Montigny, Courcelles (Nord), Cronfestu, Farciennes, Gosselies-Courcelles, Le Campinaire, Leval, Marchiennes, Marchiennes (usines), Marcinelle, Monceau, Moustier, Piéton, Roux et Tamine vers Saint-Ghislain-Rivages, et ayant pour destination définitive une station située au delà du point de jonction du canal de Saint-Quentin avec la Sambre française.

Saint-Ghislain (Rivages) à Marchiennes (taxe uniforme), fr. 1 80 par tonne.

— aux stations situées entre Courcelles-Nord et Moustier, Amereœur, Marchiennes-Usines (taxe uniforme) 2 20 —

Les prix de Monceau et de Marchiennes ont été portés exceptionnellement et pour éviter des réclamations, à . . . 2 20 —

**Tarif spécial n° 7 (Charbon).**

Transports de houille par wagon complet de 10,000 kilogrammes des charbonnages du Flénu et de Monsville, Saint-Ghislain (charbonnages), Saint-Ghislain (rivages), Saint-Ghislain (station), Boussu et Thulin vers Gand (entrepôt), Gand (station) et les stations du chemin de fer de Hainaut-Flandre.

Prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867.

**Tarif spécial n° 8.**

Transports de toute nature par 5,000 kilogrammes effectués entre les établissements de Strépy-Bracquegnies et les stations de l'ancien réseau de la compagnie du Centre.

Droit fixe . . . . .	fr. » 50
Taxe variable . . . . .	» 06

Applicable à tous les transports indistinctement sur les lignes formant l'ancien réseau de la compagnie du Centre. *Voir* convention avec Strépy-Bracquegnies du 5 septembre 1863.

**Tarif spécial n° 9.**

Applicables aux transports à effectuer de ou vers la fosse n° 5 des charbonnages de Bascoup par la voie de l'Olive-l'Étoile.

Prix du tarif général de la station de Bascoup (État), augmenté de fr. 0-20 par tonne.

(Les quatre classes).

**Tarif spécial n° 10.**

Ce tarif s'applique aux objets destinés à figurer aux expositions et aux concours.

Les transports sont taxés à l'aller aux prix pleins du tarif normal grande ou petite vitesse, selon le cas, et sont effectués gratuitement au retour.

**Tarif de transit (Barème du 1<sup>er</sup> janvier 1861).**

Ce tarif s'applique : 1<sup>o</sup> aux expéditions de toute nature et de tout poids transitant par la Belgique et destinées à l'embarquement à Ostende, Gand, Anvers (bassins), Termonde, Bruges, Bruxelles et Louvain ;

2<sup>o</sup> Aux transports arrivant par voie d'eau à l'un des ports de mer désignés ci-dessus et destinés à transiter par la Belgique.

Ce tarif n'est appliqué que pour autant qu'il soit plus avantageux que le tarif normal.

De 4 à 15 lieues	1 franc par tonne de frais fixe plus fr. 0-30 de frais variable.
De 16 à 31	— le prix correspondant à la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté de fr. 0-05 part.-l.
De 31 à 52	— — — — — 31 <sup>e</sup> — — — — — 0-10 —

A partir de la 33<sup>e</sup> lieue à fr. 0-20 par tonne et par lieue en sus du prix afférent à la 32<sup>e</sup> lieue.

### SERVICES MIXTES.

#### *Conditions réglementaires. — Classification. — Barèmes.*

Les conditions réglementaires des services mixtes sont à peu de chose près les mêmes que celles du service intérieur.

Il en est de même pour la classification des marchandises.

Les barèmes sont au nombre de 4 : *A, B, C, D* ; actuellement au nombre de 2, par suite de la reprise des lignes du Luxembourg et de la ligne de Gouvy.

#### BARÈME *A* ET BARÈME *B*.

Le barème *A* est le même que celui du tarif intérieur de l'État. Il s'applique aux compagnies autres que Lierre à Turnhout pour autant que les lignes de cette dernière compagnie ne doivent pas être empruntées.

Le barème *B* s'applique pour les relations où il y a emprunt des lignes de Lierre à Turnhout.

Les bases de ce tarif sont les suivantes :

Les bases du tarif n° 1 (transports par exprès) et les bases du tarif n° 2 (messageries) sont les mêmes que celles du barème *A*.

#### Tarif n° 3.

Droit fixe . . . . .	fr.	1	»
1 <sup>re</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue. . . . .	»	50	
— 16 à 30 lieues, le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue aug. par tonne-lieue	»	40	
— 31 lieues et au-delà — 30 <sup>e</sup> — —	»	30	
2 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue. . . . .	»	40	
— 16 à 30 lieues, le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue aug. par tonne-lieue	»	30	
— au-delà de 30 lieues — 30 <sup>e</sup> — —	»	20	
3 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue . . . . .	»	30	
— 16 à 30 lieues, le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue aug. par tonne-lieue	»	20	
— au-delà de 30 lieues — 30 <sup>e</sup> — —	»	15	
4 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne et par lieue. . . . .	»	20	
— 16 à 30 lieues, le prix de la 15 <sup>e</sup> lieue aug. par tonne-lieue	»	15	
— au-delà de 30 lieues — 30 <sup>e</sup> — —	»	10	
Minimum. — Prix afférent à 400 kilogrammes, 1 <sup>re</sup> classe.			

#### Tarif n° 4.

Mêmes bases que le barème *A*.

#### Tarif n° 5 (Equipages).

Prix afférent à 6,000 kilogrammes à la 1<sup>re</sup> classe.

**Tarif n° 6.**

Grande vitesse. — Droit fixe. . . . .	fr.	6	»
Taxes variables : 1 à 15 lieues, par wagon de 3 chevaux et lieue . . . . .		2	»
— 16 à 30 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par lieue. . . . .		1	60
— au-delà de 30 lieues — 30 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		1	20

	1 <sup>re</sup> catégorie.	2 <sup>e</sup> catégorie.	3 <sup>e</sup> catégorie.
Petite vitesse. — Droit fixe . . . . .	3	4	6
1 à 15 lieues, par lieue . . . . .	» 60	» 90	» 1 20
16 à 30 — , prix de la 15 <sup>e</sup> lieue . . . . .	» 45	» 675	» 90
au-delà de 30 lieues, la 30 <sup>e</sup> — . . . . .	» 50	» 45	» 60

Le barème C s'appliquait pour les relations avec la compagnie du Luxembourg.

Les bases de ce barème sont les suivantes :

Les bases du tarif n° 1 (express), les bases du n° 2 (messageries) sont les mêmes que celles du barème A.

**Tarif n° 3.**

Droit fixe . . . . .	1	»
1 <sup>re</sup> classe : mêmes bases que le barème A.		
2 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne-lieue. . . . .	fr.	» 40
— 16 à 25 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue . . . . .		» 20
— 26 à 33 — — — 25 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 10
— 34 à 40 — — — 33 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 30
— au-delà de 40 — — — 40 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 15
3 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne-lieue . . . . .	fr.	» 30
— 16 à 20 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue. . . . .		» 15
— 21 à 25 — — — 20 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 10
— 26 à 30 — — — 25 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 05
— 31 à 40 — — — 30 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 20
— au delà de 40 lieues — — — 40 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 10
4 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne-lieue . . . . .		» 20
— 16 à 20 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue. . . . .		» 10
— 21 à 28 — — — 20 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 05
— 29 <sup>e</sup> lieue, — — — 28 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 15
— 29 à 40 lieues, — — — 29 <sup>e</sup> — — — — . . . . .		» 20
— au delà de 40 lieues, les prix de la 40 <sup>e</sup> lieue — — — — . . . . .		» 10

**Tarif n° 4.**

Mêmes bases que le barème A.

**Tarif n° 5 (Equipages).**

Mêmes bases que le barème A.

**Tarif n° 6.**Mêmes bases que le barème *A*.Barème *D*. Ce barème s'appliquait aux relations avec la ligne de Spa à Gouvy.

Les bases de ce barème sont les suivantes :

**Tarif n° 1 (Transports par exprès).***Taxes uniformes (expéditions de 10 kilogrammes et moins).*

5 kilogrammes et moins.		6 à 10 kilogrammes.	
4 à 10 lieues . . . . . fr. »	60	4 à 10 lieues . . . . . fr. »	80
11 à 20 — . . . . . »	70	11 à 20 — . . . . . »	90
21 et au delà . . . . . »	80	21 et au delà . . . . . »	1

*Taxes pour les expéditions au delà de 10 kilogrammes par 100 kilogrammes.*

Bases.	Droit fixe . . . . .	1 05	
	Remise à domicile (obligatoire) . . . . .	3 »	
	Taxes variables . . . . .	4 à 15 lieues, par lieue . . . . .	» 15
		16 à 30 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 10
		31 à 40 lieues, prix de la 30 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 08
		41 et au delà, prix de la 40 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 06
	Sans que la perception puisse être inférieure par colis,	pour 4 à 10 lieues . . . . .	1 »
		— 11 à 20 — . . . . .	1 10
		— 21 lieues et au delà . . . . .	1 20

**Tarif n° 2 (Messageries).**

5 kilogrammes et moins.	6 à 10 kilogrammes.
» 50	1 à 20 lieues . . . . . fr. » 50
	21 et au delà . . . . . » 60

*Taxes pour les expéditions au delà de 10 kilogrammes.*

Bases.	Droit fixe par 100 kilogrammes . . . . .	» 50	
	Remis à domicile . . . . .	» 30	
	Taxes variables . . . . .	4 à 15 lieues, par lieue . . . . .	» 10
		16 à 30 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 08
		31 à 40 lieues, prix de la 30 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 06
		41 et au delà, prix de la 40 <sup>e</sup> lieue, augmenté par lieue . . . . .	» 04
	Minimum de chaque perception par expédition,	4 à 10 lieues . . . . .	» 50
		11 à 20 — . . . . .	» 60
		au delà de 20 lieues . . . . .	» 70

**Tarif n° 3.**

Droit fixe par 1,000 kilogrammes . . . . .	fr.	4	»
1 <sup>re</sup> classe. — Mêmes bases que le barème A.			
2 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne-lieue . . . . .			» 40
— 16 à 28 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue.			» 40
— 29 à 40 — — 28 <sup>e</sup> —			» 50
— audelà de 40 lieues — 40 <sup>e</sup> —			» 45
3 <sup>e</sup> classe : 1 à 15 lieues, par tonne-lieue . . . . .			» 50
— 16 à 25 — prix de la 15 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue.			» 05
— 26 à 40 — — 25 <sup>e</sup> —			» 20
— 41 à au delà — 40 <sup>e</sup> —			» 40
4 <sup>e</sup> classe : 1 à 10 lieues, par tonne-lieue . . . . .			» 20
— 11 à 15 — prix de la 10 <sup>e</sup> lieue augmenté par tonne-lieue.			» 15
— 16 à 25 — — 15 <sup>e</sup> —			» 05
— 26 à 40 — — 25 <sup>e</sup> —			» 20
— 41 lieues et audelà — 40 <sup>e</sup> —			» 40

**Tarif n° 4.**

Par 1,000 kilogrammes . fr. » 25 Minimum . . . . . fr. » 50

**Tarif n° 5 (Equipages).**

Prix afférent à 6,000 kilogrammes. 1<sup>re</sup> classe.

**Tarif n° 6.**

Même base que le barème A.

**SERVICES INTERNATIONAUX.****Tarif anglo-belge-autrichien.**

Les taxes de ce tarif sont divisées en grande vitesse et en petite vitesse.

La petite vitesse comprend 4 classes, 3 tarifs spéciaux et 2 tarifs exceptionnels.

Les taxes de la grande vitesse correspondent à peu près aux taxes du tarif de l'État.

Pour la petite vitesse les prix des parcours belges correspondent aux taxes du tarif de transit, relevées de 20 p. c. pour la classe normale, la classe A et le tarif exceptionnel n° 1. Pour les autres catégories ils correspondent aux taxes du tarif de transit.

**Tarif anglo-franco-belge-bavarois-autrichien.**

Ce tarif contient les taxes pour la grande vitesse et la petite vitesse.

Le tarif de la petite vitesse est divisé en 6 classes et 1 tarif spécial.

Le tarif spécial n° 1 s'applique aux céréales, légumes et produits farineux expédiés de Prague vers la Belgique et réciproquement.

Les taxes des parcours belges établies d'après le barème de 1867 correspondent aux classes ci-après.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de 30 centimes.

Petite vitesse : Classe normale. Taxes de la 2<sup>e</sup> classe du tarif de l'État de 1867.

—	—	<i>A,</i>	—	3 <sup>o</sup>	—
—	—	<i>B,</i>	—	3 <sup>o</sup>	—
—	—	<i>C,</i>	—	4 <sup>e</sup>	—
—	—	<i>D,</i>	—	4 <sup>e</sup>	—
—	—	<i>E,</i>	—	4 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial n° 1. Taxes de la 2<sup>e</sup> classe —

### Tarif belge—badois—wurtembergeois.

Ce tarif s'applique aux transports à grande vitesse et à petite vitesse.

Le tarif de la petite vitesse est divisé en 7 classes et 2 tarifs spéciaux.

Un tarif spécial pour le transport des cafés et un pour les transports des chicorées. Le tarif spécial des cafés s'applique aux transports transitant par la Belgique par les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Bruges, Bruxelles, Louvain et Termonde.

Le tarif spécial des chicorées s'applique aux transports des chicorées en racines de certaines stations belges vers certaines stations badoises et wurtembergeoises.

Les taxes du parcours belge pour ces deux tarifs spéciaux sont établies d'après le barème de 1867. Elles correspondent aux taxes ci-après :

Grande vitesse.

Petite vitesse.—Charges incomplètes, 1<sup>re</sup> sect., 1<sup>re</sup> cl. du tarif de l'État de 1867.

—	—	2 <sup>e</sup>	—	2 <sup>e</sup>	—
—	Charges complètes, classe <i>A,</i>	2 <sup>e</sup>	—	—	—
—	—	—	<i>B,</i>	3 <sup>e</sup>	—
—	—	—	<i>C,</i>	3 <sup>e</sup>	—
—	—	—	<i>D,</i>	3 <sup>e</sup>	—
—	—	—	<i>E,</i>	4 <sup>e</sup>	—

— Tarif spécial des cafés. Taxes du tarif spécial de transit.

— des chicorées. Taxes de la 3<sup>o</sup> classe du tarif de l'État.

### Tarif Belge-allemand-russe.

1<sup>er</sup> novembre 1867. — Ce tarif contient des prix pour transports des marchandises à grande vitesse et les transports des marchandises à petite vitesse.

Les taxes de la grande vitesse s'appliquent de 5 en 5 kilogrammes avec minimum de 15 kilogrammes.

Les taxes de la petite vitesse s'appliquent de 5 en 5 kilogrammes avec minimum de 25 kilogrammes.

La petite vitesse se divise en cinq sections et quatre tarifs spéciaux.

Tarifs spéciaux n° 1 et 2. — Le tableau de classification des marchandises indique quels sont les produits qui peuvent être transportés aux prix et conditions de ces tarifs.

Tarif spécial pour le transport du chanvre, des étoupes de lin. — Ce tarif s'applique aux transports de ces produits au départ de Kreuzbourg par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes.

Tarif spécial pour le transport des locomotives. — Ce tarif trouve son application pour le transport des locomotives et des tenders chargés sur trucks ou roulant sur essieux, de la Belgique vers la Russie.

Les taxes dans ce tarif sont établies pour les parcours belges, d'après le barème de 1867 et correspondent aux catégories de taxes ci-après :

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section : Taxes de la 1<sup>re</sup> classe sur barème de l'Etat de 1867.

—	2 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
—	3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
—	5 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial n° 1. — 1<sup>re</sup> catégorie : Moins de 5,000 kilogrammes, 2<sup>e</sup> classe du tarif intérieur.

— 2<sup>e</sup> — 5,000 kilogrammes et plus, 3<sup>e</sup> classe du tarif intérieur.

Tarif spécial n° 2. — Moins de 5,000 kilogrammes et 5,000 kilogrammes et plus, 1<sup>re</sup> section du tarif intérieur.

Tarif spécial des lins et chanvres — Taxes de la 3<sup>e</sup> classe du tarif intérieur.

Tarif spécial des locomotives. — Taxes de la 3<sup>e</sup> —

### Franco-belge-Nord.

Le tarif franco-belge-Nord comprend les taxes pour transports des équipages, chevaux et bestiaux, des marchandises à grande vitesse, des marchandises à petite vitesse et des articles finances.

Le tarif des équipages se divise en deux catégories : équipages à un fond, équipages à deux fonds.

Les taxes à grande vitesse pour chevaux se distinguent en prix par tête et en prix par boîte de trois chevaux. Les taxes à petite vitesse pour chevaux et bestiaux s'appliquent par wagon.

Les taxes de la grande vitesse sont divisées en taxes pour petits colis de 10 kilogrammes et en deux tarifs spéciaux n° 1 et 2.

Le tarif spécial n° 1 s'applique aux envois des huîtres et du poisson frais d'Ostende et d'Anvers pour Paris et Rouen.

Le tarif spécial n° 2 aux fruits, légumes, gibiers, œufs, viande et volaille de Paris vers certaines stations belges.

La petite vitesse se divise en cinq sections et 12 tarifs spéciaux.

Le tarif spécial n° 1 s'applique aux légumes secs, féculés indigènes, graines oléagineuses et fourragères expédiés par wagon complet de 5,000 kilogrammes.

Le tarif spécial n° 2 trouve son application pour l'envoi de certains produits métallurgiques par wagon complet de 5,000 kilogrammes.

Le tarif spécial n° 3 s'applique aux transports de certaines matières premières et produits chimiques, du sel, etc., par wagon complet de 5,000 kilogrammes, de la France vers la Belgique.

Le tarif spécial n° 4 s'applique aux pierres, pierrailles, pavés, sables et autres matières similaires.

Le tarif spécial n° 5 s'applique aux transports de couperose, de la France vers la Belgique.

Le tarif spécial n° 6, aux transports des minerais, de la Belgique vers la France.

Le tarif n° 7, aux transports des pierres à plâtre, de la Belgique vers la France.

Le tarif spécial n° 8, s'applique aux transports de la laine luvée, du Havre, et de Rouen vers Liège, Pepinster, Verviers.

Le tarif spécial n° 9, s'applique aux transports des vins et eaux-de-vie en fûts, de Bordeaux vers la Belgique.

Le tarif spécial n° 10, s'applique aux envois de laine en suint et de peaux de moutons, de Bordeaux vers Liège, Pepinster et Verviers.

Le tarif spécial n° 11, s'applique aux envois de plomb et de zinc, de la Belgique vers la France.

Le tarif spécial n° 12 s'applique aux marchandises de la 1<sup>re</sup> section du tarif général expédiées entre Paris et Anvers pour être réexportées vers l'Amérique.

Les taxes des parcours belges jusqu'aux différents points frontières, sont celles des différents tarifs mixtes en vigueur en Belgique.

Equipages.—Taxes du tarif n° 5, du barème de l'Etat ou des barèmes *B, C, D*.

Chevaux — Grande vitesse. — Taxes de la grande vitesse du tarif n° 6, barème de l'Etat ou des barèmes *B, C, D*.

Chevaux et bestiaux. — Petite vitesse. — Taxes de la troisième catégorie du tarif n° 6, de l'Etat ou des barèmes *B, C, D*.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'Etat, réduites de 50 centimes pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse.—1<sup>re</sup> section : Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'Etat.

— 2<sup>e</sup> — — 2<sup>e</sup> —

ou des barèmes *B, C, D*.

Petite vitesse. — 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections : Taxes de la 3<sup>e</sup> classe du tarif intérieur de l'Etat ou des barèmes *B, C, D*.

Petite vitesse. — 5<sup>e</sup> section : Taxes de la 4<sup>e</sup> classe du tarif intérieur de l'Etat ou des barèmes *B, C, D*.

### Tarifs spéciaux.

Grande vitesse. — Tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 1 et 2: Taxes du tarif intérieur de l'Etat réduites de 30 centimes pour remise à domicile.

Petite vitesse. — Tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 1, 2 et 3: prix fixés pour la 3<sup>e</sup> classe des barèmes *A, B, C, D*.

Tarifs spéciaux n<sup>os</sup> 4 et 5: prix fixés pour la 4<sup>e</sup> classe des barèmes *A, B, C, D*.

Tarif spécial n<sup>o</sup> 6: prix fixés pour la 4<sup>e</sup> classe des barèmes *A, B, C, D*.

Pour les transports de Marchiennes, Charleroi et la Sambre, les prix sont de fr. 1-80.

Tarif spécial n<sup>o</sup> 7: Fr. 0.025 par tonne et par kilomètre.

— n<sup>o</sup> 8: Prix de la 1<sup>e</sup> classe des barèmes *A, B, C* ou *D*.

— n<sup>o</sup> 9: Prix de la 2<sup>e</sup> classe des barèmes *A, B, C* ou *D*.

— n<sup>o</sup> 10: Prix de la 1<sup>re</sup> classe des barèmes *A, B, C* ou *D*.

— n<sup>o</sup> 11: Prix de la 3<sup>e</sup> classe du barème de 1867.

— n<sup>o</sup> 12: Prix du tarif de transit.

### Tarif belge-grand-ducal.

Le tarif belge-grand-ducal comprend les taxes pour transport des marchandises à grande vitesse, des marchandises à petite vitesse et des articles finances.

Les taxes de la grande vitesse sont divisées en taxes pour colis de 10 kilogrammes et moins, en taxes pour articles de messageries, colis de plus de 10 kilogrammes.

La petite vitesse se divise en quatre sections et 4 tarifs spéciaux.

Le tarif spécial n<sup>o</sup> 11 est applicable aux transports des produits métallurgiques entre les stations belges et les stations du grand-duché de Luxembourg.

Le tarif spécial n<sup>o</sup> 12 s'applique: 1<sup>o</sup> aux envois d'ardoises, eraie, ciment, etc.;

2<sup>o</sup> De betteraves, briques réfractaires, pierres à plâtre, etc., expédiées par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes.

Le tarif spécial n<sup>o</sup> 13 s'applique aux envois dans des wagons à houille ou à coke en retour, de bois à brûler, chaux, perches, pierres brutes, sables, scories, pierres à plâtre de ou vers les stations du grand-duché.

Le tarif spécial n<sup>o</sup> 14 s'applique aux transports des fontes brutes viâ Gouvy de ou vers certaines gares du grand-duché.

Les taxes des parcours belges jusqu'aux différents points frontières sont celles des différents tarifs en vigueur en Belgique.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de fr. 0-50 pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

2<sup>e</sup> section. Taxes de la 2<sup>e</sup> classe du barème *C* pour les envois viâ Sterpenich et du barème *D* pour les envois viâ Gouvy.

3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections. Taxes de la 3<sup>e</sup> classe du barème *C* pour le trafic viâ Sterpenich et du barème *D* pour le trafic viâ Gouvy.

Tarifs spéciaux nos 11 et 12. — 1 <sup>re</sup> section, taxes de la 3 <sup>e</sup> cl. des barèmes C ou D,					
					selon le cas.
—	—	2 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>
Tarif spécial n° 13. — Taxes de la 4 <sup>e</sup> classe					
—	n° 14.	—	—	4 <sup>e</sup>	—

### Sarrebruck et Palatinat.

Le tarif de Sarrebruck-Palatinat par le Luxembourg comprend les taxes pour les marchandises à grande vitesse et les marchandises à petite vitesse.

Les taxes de la grande vitesse s'appliquent de 10 en 10 kilogrammes en tenant compte des minima fixés au tarif.

La petite vitesse se divise en 5 classes et 1 tarif spécial.

Le tableau de classification indique les marchandises qui peuvent être transportées aux conditions du tarif spécial.

Les taxes des chemins de fer belges jusqu'à Sterpenich sont celles du barème C.

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe barème C.

—	2 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—	—
—	3 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—	—
—	Tarif spécial	—	—	4 <sup>e</sup>	—	—

### Tarif hollando-belge.

Ce tarif comprend les taxes pour transports des équipages, chevaux et bestiaux, des marchandises à grande vitesse, des marchandises à petite vitesse et des articles finances.

Le tarif des équipages comprend les équipages à 2 et à 4 roues.

Les taxes à grande vitesse, pour chevaux, s'appliquent par boîte de trois chevaux,

Les taxes à petite vitesse, pour chevaux et bestiaux, s'appliquent par wagon.

Les taxes de la grande vitesse sont divisées en taxes pour petits colis de 10 kilogrammes et moins, en taxes pour articles de messageries, colis de plus de 10 kilogrammes.

La petite vitesse se divise en 4 sections et 4 tarifs spéciaux.

Le tarif spécial n° 1 s'applique aux transports de ou vers Amsterdam.

Le tarif spécial n° 2 s'applique aux transports des pierres de stations belges vers certaines stations hollandaises.

Le tarif spécial n° 3 s'applique aux transports de la houille et du coke par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes.

Le tarif spécial n° 4 s'applique aux transports des bois de houillères coupés à longueur de wagon expédiés par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes.

Les taxes des parcours belges jusqu'aux différents points frontières sont celles des différents tarifs mixtes en vigueur en Belgique, savoir :

Barème A pour le parcours sur les lignes de l'État.

— C — — du Luxembourg.

Équipages. — Taxes du tarif n° 5 du barème de l'État ou du barème C.

Chevaux. — (Grande vitesse). Taxes de la grande vitesse du tarif n° 6 du barème A ou du barème C, selon le cas.

Chevaux et bestiaux. — (Petite vitesse). Taxes de la 2<sup>e</sup> catégorie du tarif n° 6 des barèmes A, ou C.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de 30 centimes.

Petite vitesse : 1<sup>re</sup> section. — Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

— 2<sup>e</sup> — — 2<sup>e</sup> — des barèmes A, ou C.

— 3<sup>e</sup> — — 3<sup>e</sup> — — A, ou C.

— 4<sup>e</sup> — — 4<sup>e</sup> — — A, ou C

Tarif spécial n° 1. Taxes des 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections.

— n° 2. Taxes du barème de 1867, 1<sup>re</sup> catégorie, 3<sup>e</sup> classe.

— — — 2<sup>e</sup> — 4<sup>e</sup> —

— n° 3. Taxes de la 4<sup>e</sup> section du tarif.

— n° 4. — 4<sup>e</sup> —

### Tarif anglo-belge viâ Harwich-Anvers.

Ce tarif comprend les taxes pour transports de chevaux et bestiaux, des marchandises à grande vitesse, des marchandises à petite vitesse et des articles finances.

Les taxes pour chevaux s'appliquent par boîte de trois chevaux et se distinguent en taxes pour la grande vitesse et en taxes pour la petite vitesse.

Les taxes pour transports de bestiaux se distinguent en taxes pour gros bétail et en taxes pour petit bétail, et s'appliquent, dans l'un et l'autre cas, par wagon ordinaire et par wagon à double plancher.

Les colis transportés en grande vitesse doivent toujours être d'un poids supérieur à 25 kilogrammes par expédition et la taxe s'applique sur 200 kilogrammes.

La petite vitesse se divise en 10 sections et un tarif spécial.

Tarif spécial F. — Ce tarif s'applique aux transports des tuyaux en fer, boulons, écrous, ferronneries pour wagons, fers en barres, battus, laminés, etc., par quantités d'au moins 5,000 kilogrammes.

Les taxes des parcours belges jusqu'à la frontière sont celles des différents barèmes A, C, D.

Chevaux. — (Grande vitesse). Taxes du tarif n° 6, des barèmes A, C ou D (grande vitesse).

Chevaux et bestiaux (wagons à plancher). — (Petite vitesse). Taxes de la petite vitesse, 3<sup>e</sup> catégorie du tarif n° 6 des barèmes A, C ou D (petite vitesse).

Chevaux et bestiaux (wagons à double plancher). Taxes de la petite vitesse, 3<sup>e</sup> catégorie du tarif n° 6 des barèmes A, C ou D, majorées de 25 p. o/o.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de 30 centimes pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> sections. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe des barèmes *A*, *C* ou *D*.

—	5 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
—	7 <sup>e</sup> , 8 <sup>e</sup> et 9 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
—	10 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—
—	<i>F</i> . — 1 <sup>re</sup> catégorie,	2 <sup>e</sup>	—	—	—
—	2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup>	—	3 <sup>e</sup>	—	—

**Service direct anglo-belge avec Liverpool, Dublin, Belfast, Greenoch et Glasgow vîâ Anvers.**

Ce tarif s'applique aux transports des marchandises en petite vitesse.

La petite vitesse comprend 19 sections et 2 tarifs spéciaux qui se divisent en 12 sections.

Les taxes des parcours belges jusqu'à la frontière sont celles du barème *A*.

1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> sections. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe.

6 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> , 8 <sup>e</sup> , 9 <sup>e</sup> , 10 <sup>e</sup> , 11 <sup>e</sup> , 17 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
12 <sup>e</sup> , 13 <sup>e</sup> , 14 <sup>e</sup> , 15 <sup>e</sup> , 16 <sup>e</sup> , 18 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
19 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial à ou de Liverpool :

1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup>	—	—	1 <sup>re</sup>	—
5 <sup>e</sup> , 6 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> , 8 <sup>e</sup> et 9 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
10, 11 <sup>e</sup> , 12 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial à ou de Glasgow, Dublin, Belfast :

1 <sup>er</sup> , 2 <sup>e</sup> , 3 <sup>e</sup> , 4 <sup>e</sup> , 5 <sup>e</sup>	—	—	1 <sup>re</sup>	—
6 <sup>e</sup> , 7 <sup>e</sup> , 8 <sup>e</sup> , 9 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
10 <sup>e</sup> , 11 <sup>e</sup> , 12 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—

**Tarif anglo-belge-berg-Marche du 1<sup>er</sup> juillet 1873.**

Ce tarif comprend des taxes pour le transport des tapissières, équipages, chevaux et bestiaux, des marchandises à grande vitesse et à petite vitesse.

Les taxes pour équipages s'appliquent par voiture de 1 ou à 2 fonds.

Les taxes à grande vitesse, pour chevaux, s'appliquent par boîte de 3 chevaux.

Les taxes à petite vitesse, pour chevaux et bestiaux, s'appliquent :

1<sup>o</sup> Par wagon dont le plancher a 12 mètres de superficie.

2<sup>o</sup> — — — a plus de —

Les taxes à grande vitesse s'appliquent de 10 en 10, sans que la taxe puisse être inférieure à fr. 1-00 ; de ou vers l'Angleterre ; les transports de 25 kilogrammes et moins ne sont pas admis au tarif direct.

Les taxes de la petite vitesse se divisent en 5 sections et 2 tarifs spéciaux.

Le tarif spécial n° 1 trouve son application aux envois de pierres.

— n° 2 — — du bois de teinture en bûches au départ d'Anvers.

Les taxes des parcours belges jusqu'à Bleyberg (frontière) sont celles des différents tarifs intérieurs et mixtes en vigueur en Belgique.



Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

—	2 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
—	3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
—	5 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial n° 1. — Taxes du tarif de transit.

—	n° 2.	—	de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867.
—	n° 3.	—	5 <sup>e</sup> — du tarif intérieur de l'État.

### Tarif belge-allemand du 1<sup>er</sup> septembre 1873.

Ce tarif comprend des taxes pour le transport des marchandises à grande et à petite vitesse.

Les taxes à petite vitesse s'appliquent de 10 en 10 kilogrammes, avec minimum de 20 kilogrammes par expédition.

Les taxes à petite vitesse s'appliquent également de 10 en 10 kilogrammes.

Elles se divisent en 3 sections et 5 tarifs spéciaux :

1<sup>o</sup> Le tarif spécial des pierres.

2<sup>o</sup> — des minerais de fer d'Angleur et Ougrée vers Freidberg.

5<sup>o</sup> — n° 1 des lins, chanvres et étoupes.

4<sup>o</sup> — n° 2 des céréales.

5<sup>o</sup> — n° 3 des produits métallurgiques.

Les taxes des parcours belges jusqu'à Bleyberg et Herbesthal sont celles des différents tarifs intérieurs ou mixtes en vigueur en Belgique.

Grande vitesse. Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de fr. 0-30 pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section. Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

—	2 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
—	3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
—	5 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—

Tarif spécial des pierres. Taxes de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867.

—	des minerais.	—	4 <sup>e</sup>	—	barème A.
—	n° 1. Taxes de la 3 <sup>e</sup> classe du tarif intérieur de l'État.	—	—	—	—
—	n° 2.	—	—	—	—
—	n° 3.	—	—	—	—

### Tarif franco-belge avec les lignes du chemin de fer d'Anzin du 15 août 1874.

Le tarif franco-belge avec la compagnie d'Anzin comprend des taxes pour le transport des équipages, chevaux et bestiaux, des marchandises à grande et à petite vitesse et des articles finances.

Le tarif des équipages se divise en 2 catégories : équipages à 1 fond, équipages à 2 fonds.

Les taxes à grande vitesse, pour chevaux, se distinguent en prix par tête et prix par bove de 3 chevaux. — Les taxes à petite vitesse, pour chevaux et bestiaux, s'appliquent par wagon.

Les taxes de la grande vitesse sont divisées en taxes pour petits colis de 10 kilogrammes et moins, en taxes pour articles de messageries (colis de plus de 10 kilogrammes).

La petite vitesse se divise en 5 sections et 1 tarif spécial.

Tarif spécial n° 1. — Le tarif spécial s'applique aux transports de houille et coke vers la Belgique par wagon de 10,000 kilogrammes.

Les taxes des parcours belges jusqu'à Péruwelz (frontière) sont celles des tarifs intérieurs ou mixtes, selon le cas.

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État réduites de fr. 0-50 pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse. —	1 <sup>re</sup> section.	Taxes du tarif intérieur de l'État	1 <sup>re</sup> classe.
—	2 <sup>e</sup>	—	2 <sup>e</sup> —
—	3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup>	—	3 <sup>e</sup> —
—	5 <sup>e</sup>	—	4 <sup>e</sup> —

Tarif spécial n° 1. — Taxes de la 4<sup>e</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

Équipages. — Taxes du tarif n° 5 du barème de l'État.

Chevaux. — Grande vitesse. — Taxes grande vitesse du tarif n° 6 du barème de l'État.

Chevaux et bestiaux. — Petite vitesse. — Taxes de la 3<sup>e</sup> catégorie du tarif n° 6 du barème de l'État.

### Tarif franco-belge avec la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers, (octobre 1874).

Le tarif franco-belge avec la Société des chemins de fer des Bassins-Houillers comprend des taxes pour le transport des équipages, chevaux et bestiaux, des marchandises à grande et à petite vitesse et des articles finances.

Les taxes afférentes aux parcours sur les lignes de la Société des Bassins-Houillers et sur celles de l'État belge sont indiquées séparément.

Le tarif des équipages se divise en deux catégories : Équipages à un fond : équipages à deux fonds.

Les taxes à grande vitesse pour chevaux, se distinguent en prix par tête et prix par boîte de trois chevaux. Les taxes à petite vitesse pour chevaux et bestiaux s'appliquent par wagon.

Les taxes de la grande vitesse sont divisées en taxes pour petits colis de 10 kilogrammes et moins et en taxes pour articles messageries (colis de plus de 10 kilogrammes).

La petite vitesse se divise en cinq sections.

Les taxes jusqu'aux différents points communs à l'État et à la Société des Bassins-Houillers sont, en ce qui concerne l'État belge, les taxes de son tarif intérieur :

Équipages. — Taxes du tarif n° 5 du barème de l'État.

Chevaux. — Grande vitesse. — Taxes grande vitesse du tarif n° 6 du barème de l'État.

Chevaux et bestiaux. — Petite vitesse. — Taxes du tarif n° 6, 3<sup>e</sup> catégorie (barème de l'État).

Grande vitesse. — Taxes du tarif intérieur de l'État, réduites de fr. 0-30 pour frais de remise à domicile.

Petite vitesse. — 1<sup>re</sup> section : Taxes de la 1<sup>re</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

—	2 <sup>e</sup>	—	—	2 <sup>e</sup>	—
—	3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup>	—	—	3 <sup>e</sup>	—
—	5 <sup>e</sup>	—	—	4 <sup>e</sup>	—

### Tarifs spéciaux des minerais, houilles et cokes, vers les stations du Prince-Henri viâ Autel-Bas et Athus.

Les taxes des parcours sur le chemin de fer de l'État jusqu'à Autel-Bas et Athus, sont celles de la 4<sup>e</sup> classe du tarif intérieur de l'État.

Les taxes Prince-Henri, au départ d'Autel et d'Athus, sont celles prévues dans la convention intervenue entre l'État et la Société des Bassins-Houillers, le 31 janvier 1873.

### Tarifs mixtes et internationaux. Répartition des taxes.

Tarifs mixtes. — Tarif n° 1, exprès. Les taxes du tarif n° 1 sont : après déduction des frais fixes qui sont de fr. 4-05 et de la remise à domicile partagées entre les administrations intéressées au prorata des parcours. Il en est de même des taxes du tarif n° 2. (Les frais fixes sont dans le tarif n° 2 de fr. 0-40.)

Tarif n° 3. Après déduction des frais fixes qui sont de 1 franc pour les 4 classes, les taxes sont réparties entre les administrations en cause au prorata des parcours.

Il en est de même des taxes des tarifs n° 5 et 6.

Pour le tarif n° 5 et la grande vitesse du tarif n° 6 les frais fixes sont de fr. 6-00.

Pour le tarif n° 6 petite vitesse, ils sont de frs. 3-00, 4-50 et 6-00.

Tarifs internationaux. — Les taxes belges jusqu'aux différents points frontières sont partagées comme les taxes des tarifs mixtes.

Les parts des chemins de fer français, allemands, anglais qui ont été ajoutées aux parts belges pour la formation des tarifs internationaux sont réparties suivant les indications fournies par les administrations en cause.



ANNEXE B.

**RELEVÉ**

*indiquant par tonne-lieu les taxes-bases en vigueur sur différentes lignes pour le trafic intérieur ainsi que les frais fixes compris dans le prix du tarif.*



pour le trafic intérieur ainsi que les frais fixes compris dans le prix du tarif.

TARIFS SPÉCIAUX.					Observations.
PAR CHARGE de 5,000 kil.	PAR CHARGE DE 1,000 KIL.				
I <sup>a</sup> .	II <sup>a</sup> .	III.	IV.	V.	
0.2078	0.4736	0.4736	0.4388	"	
0.7502	0.7502	4.25	4.4588	"	
0.2084	0.4736	0.4736	9.4389	"	
0.7502	0.7520	4.25	4.25	"	
0.21373	0.4736	0.4736	0.4389	0.4389	Pour les lignites par 1,000 kil.
0.7502	0.7502	4.25	4.4588	4.4253	
0.2084	0.4739	0.4736	0.4389	0.4389	Tarif exceptionnel pour lignites de 0.5557 à 0.4389
0.7502	0.7502	4.25	4.4588	"	
0.2084	0.4736	0.4736	0.4389	"	
0.7502	0.7502	4.25	4.25	"	
Par 5,600 kil.		Par 10,000 kil.		Par 5,000 kil.	
0.2778 (a)	0.4872	0.4736	0.4875	0.2084 (a)	(a) Pour le chemin de fer de la Poméranie occidentale.
0.2084 (b)				0.4389 (b)	
0.8336 (a)	0.7502	0.7502	0.7502	4.25 (a)	
0.7502 (b)				0.7502 (b)	

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.							
		CLASSE I.	CLASSE II.	CLASSE A.	CLASSE B.	CLASSE C.			
<b>Brunswick.</b>									
Taxes variables par tonne-lieu jusqu'à 20 milles . . au delà de 20 milles.	1 389	0.694	0.555	0.446	0.347	0.277			
Frais fixes par tonne . . . . .	"	"	"	0.7502	0.7502	0.7502			
		Classe normale.	Classe réduite.	Classe réduite.	Classe réduite.	Classe réduite.			
<b>Breslau-Schweidnitz.</b>			A.	B.	C.	D.			
			Colis isolés.	Charge complète.	Colis isolés.	Charge complète.	Par charge compl.	Par charge compl.	
Taxes variables par tonne-lieu . .	1.379	0.694	0.4862	0.382	0.4447	0.3126	0.277	0.4389	
Frais fixes par tonne . . . . .	"	4.25	4.25	0.8336	4.25	0.8336	0.4468	0.7502	
		Classe normale.	Classe réduite.	Charge complète.					
<b>Cottbus-Grossenbaum.</b>		I	II.	A.	B.	C.			
Taxes variables par tonne-lieu . .	Le double de la taxe petite vitesse d'après la classification des marchandises.	0.694	0.555	0.446	0.347	0.277			
Frais fixes par tonne . . . . .		4.25	4.25	4.25	4.25	4.25			

POUR DES WAGONS de 5,000 kilogrammes.		TARIFS SPÉCIAUX.					<i>Observations.</i>
		I.	II		III. 5,000 kil.	IV. 5,000 kil.	
			<i>a.</i> Par 5,000 kil.	<i>b.</i> Par 5,000 kil.			
CLASSE <i>D.</i>	CLASSE <i>E.</i>						
0.2434	0.4389	0.2084	0.2084	0.4736	0.4736	0.2084	
0.2084							
0.7502	0.7502	0.7502	0.7502	0.7502	0.7502	"	
		Tarif spécial des houilles.	Tarif spécial pour sel.		Tarif spécial pr moellons, pier- res de taille bru- tes ou légére- ment ébauchées Par charge com- plète.	Tarif spécial pr tuiles en terre cuite et ardoises pour toitures. Par charge de 5,000 k. au moins	
			De 5,000 kil. à 10,000 kil.	Par 10,000 kil.			
"	"	0.4862	0.4875	<i>a</i> 0.4736 <i>b</i> 0.4389	0.4389	0.2084 jusqu'à 5 milles.	
"	"	"	0.7502		0.625 jusqu'à 5 milles. 0.277 au-delà de 5 milles.	0.1736 au-delà de 5 milles. 0.825 jusqu'à 5 milles. 0.277 au-delà de 5 milles.	
Charge complète <i>D.</i>		<i>Ia.</i> Par 5,000 kil.	<i>Ib.</i> Par 5,000 kil.	<i>II.</i> Par 10,000 kil.	<i>III.</i> Par 10,000 kil.		
0.2084	"	0.2084	0.4736	0.4736	0.4389	"	
4.25	"	0.7502	0.7502	4.25	0.7502	"	

(a) Jusqu'à 14.4 milles.  
(b) Au-delà de 14.4 milles.



TARIFS SPÉCIAUX.						Observations.
Ia. Par 5,000 kil.	PAR 40,000 KILOG.			IV. Par 5,000 kil.		
	Ib.	II.	III.			
0.2084	0.4736	0.4736	0.4389	0.4389		
0.7502	0.7502	1.25	4.4588	0.7502		
Tarif spécial pour sel.						
0.4875	»	»	»	»		
0.7502	»	»	»	»		
Ia. Par 5,000 kil.	Ib. Par 10,000 kil.	II. Par 10,000 kil.				
0.2084	0.4736	0.2084	»	»		
0.7502	0.7502	1.25	»	»		



TARIFS SPÉCIAUX.									Observations.
POUR phosphorite.	POUR sucre brut.	POUR sel de toute espèce par 5,000 kil.	POUR sel de toute espèce par 10,000 kil.	POUR pierres, fer brut, ferrailles, billes.	POUR fer façonné.	POUR zinc et plomb ouvré.	POUR pommes de terre, engrais artificiel, guano.	POUR charbons, lignite, coke, par charge complète.	
0.4389	0.2778	0.2084	0.1736 Par 14.4 milles	0.4389 pour les 10 premiers milles, 0.2084 pour au-delà.	0.3126	0.2778	0.2084	0.4862	
0.7502	4.25	0.7502	"	4.4588	"	"	0.7502	0.626	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Pour blé et pommes de terre.	Pour charbon et coke. Par 10,000 kil.	Pour phosphate Par 10,000 kil.	Pour sel en vrac ou emballé, 10,000 kil.	Sel en vrac. Par 10,000 kil.	Sel en vrac. Par 5,000 kil.	Sel en vrac. Par 5,000 kil. et plus			
0.4389	0.2084	0.4389	0.1389	"	"	"	"	"	
0.7502 (a)	"	"	"	"	"	"	"	"	(a) Pour 1 mille.
0.70048 (b)	"	"	"	"	"	"	"	"	(b) De 1 à 3 mille.
0.62936 (c)	"	"	"	"	"	"	"	"	(c) De 3 à 4 mille.
"	"	0.7502	0.7502	0.7502	"	"	"	"	





DÉSIGNATION DES LIGNES.	PETITE VITESSE.						
	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.
<b>État Néerlandais.</b>							
Frais variables par tonne-lieue							
{ pour les 65 premiers kilo- mètres.	0 6349	0 5291	0 4233	0 3475	0 2646	0 2646	0 2416
{ de 65 à 150 kilomètres. .	0 5291	0 4233	0 3175	0 2646	0 2116	0 2116	0 4587
{ au delà de 150 — . . .	0 4233	0 3175	0 2646	0 2116	0 1587	0 1587	0 1058
Frais fixes par tonne . . . . .	0 5291	0 5291	0 5291	0 5291	0 5291	0 5291	0 5291
Chargement et déchargement par 1,000 kilogrammes.	0 8466	0 8466	0 8466	0 8466	0 8466	0 8466	0 8466
<b>Rhenan-Néerlandais.</b>							
Frais variables par tonne-lieue. . . .	0 709	0 5608	0 4233	0 3492	0 2857	0 2116	Tarif spécial. 0 1376
Frais fixes par tonne . . . . .	2 5397	1 2698	1 2698	1 2698	1 2698	1 2698	1 5238
<b>Chemin de fer Hollandais.</b>							
Frais variables par tonne-lieue. . . .	0 5291	0 4233	0 2646	0 2116	0 1376	»	»
Chargement et déchargement par tonne.	0 4233	0 4233	»	»	»	»	»
Frais fixes par tonne . . . . .	1 6931	1 6931	1 6931	1 6931	1 4815	»	»

(93)

**RELEVÉ**

*indiquant par tonne-lieue les taxes-bases en vigueur sur différentes lignes étrangères, ainsi que les frais fixes compris dans les prix des tarifs. (Suite.)*

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDR VITESSE.	CLASSE normale.	CLASSES RÉDUITES.					
		I.	II. A <sup>1</sup> .	II. A <sup>2</sup> .	II. A <sup>3</sup> .	II. A <sup>4</sup> .	II. B <sub>1</sub> .	II. B <sub>2</sub> .
<b>État de Saxe.</b>								
Taxes variables par tonne-lieu. . .	4.50	0.75	0.50	0.416	0.333	0.25	0.25	0.184
Frais fixes par tonne. . . . .	2.50	4.25	4.25	1. »	4. »	4. »	0.75	0.75
Augmentation depuis le 1 <sup>er</sup> août. .	12½ %	12½ %	33½ %	20 %	10 %	10 %	10 %	10 %
<b>Hanovre.</b>								
	GRANDE VITESSE.	CLASSES.						
		I normale.	II réduite.	A.	B.	C.	D.	E.
Taxes variables par tonne-lieu. . .	4.389	0.694	0.556	0.517	0.346	0.277	0.208	0.4389
Frais fixes par tonne. . . . .	4.25	4.25	4.25	0.625	0.625	0.625	0.625	0.7488
<b>Hanovre-Altenbeken.</b>								
	GRANDE VITESSE.	CLASSES.						
		I.	II.	A (a).	B.	C.	D.	E.
Taxes variables par tonne-lieu. . .	4.389	0.694	0.556	0.417	0.346	0.277	0.208	0.173
Frais fixes par tonne. . . . .	4.25	4.25	4.25	1.25	1.25	1.25	1.25	0.75
<b>Leipzig-Dresde.</b>								
	GRANDE VITESSE.	Marchandises ordinaires.	Classe réduite.	CLASSES.				
		I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.
Taxes variables par tonne-lieu. . .	Le double de la taxe nor- male.	0.75	0.50	0.417	0.333	0.25	0.208	0.166
Frais fixes par tonne. . . . .	»	4.25	4.25	4.00	0.75	0.75	0.75	0.50

		TARIF SPÉCIAL POUR SEL				Observations.
		0.487				Sont exceptés de l'augmentation, les céréales de toutes sortes, pommes de terre, légumes secs, farines, produits farineux, sel, bois à brûler, engrais
		0.75				
		"				
TARIF SPÉCIAL.						
A <sub>1</sub>	B (a)	II	III	CHARBON.		
0.2084	Jusqu'à 7/10 milles 0 173, au- dessus 1 389	0 473	0.4389	0.4389	(a) Un mille 7,500 metres 7 <sup>2</sup> / <sub>10</sub> , un peu moins de 40 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> heues	
0 375	Jusqu'à 7/10 milles 0 375, au- dessus 0 7480	0 625	0 748	0 748		
		TARIFS SPÉCIAUX.				
		I	II			
		0.208	0 438			
		0.75	0.75			
		TARIF SPECIAL				
		A.	B.	C.		
				10,000 kil		
		0.50	0.25	0 238	Les fractions ont été arrondies de 0 04 marc au chiffre supérieur ou inférieur suivant qu'elles comportaient plus ou moins de 0 005 marc Les taxes du tarif spécial C sont établies par 10 000 kilogrammes en arrondissant par dixième de marc au chiffre supérieur	
		4.50	0 90	0.90		

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	CLASSES.							
		I.	II.	A (a).	B.	C.	D.		
<b>Louis de Hesse.</b>									
Taxes variables par tonne-lieue .	4.389	0.694	0.556	0.417	0.34	0.274	0.208		
Frais fixes par tonne . . . . .	0.625	0.625	0.625	0.625	0.625	0.625	0.625		
DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	CLASSES.							
		I. A.	I. B.	II. A.	B.	C.	D.		
<b>Lubeck-Hambourg.</b>									
Taxes variables par tonne-lieue .	4.389	0.624	0.499	0.346	0.277	0.208	0.1386		
Frais fixes par tonne . . . . .	2.50	2.50	1.25	1.25	1.25	1.25	1.25		
DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	CLASSES.							
		I.	II.						
<b>Lubeck-Büchen.</b>									
Taxes variables par tonne-lieue .	4.384	0.725	0.39						
Frais fixes par tonne. . . . .	"	"	"						
DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	CLASSES NORMALES.		CLASSES.					
		I.	II.	A.	B.	C.	D.		
<b>Main-Weser.</b>									
Taxes variables par tonne-lieue .	4.386	0.693	0.5546	0.416	0.346	0.277	0.208		
Frais fixes par tonne. . . . .	4.248	4.248	4.248	1.248	1.248	1.248	1.248		

TARIFS SPÉCIAUX.				Observations.
I. Sel.	II ET III. Charbons et produits bruts	I. Par 100,000 kil.	II ET III.	
0.487	0.4389	0.25	0.50	(a) † millo 7,500 mètre.  Toutes les classes, à l'exception du tarif spécial I, sont augmentées de 20 p. † depuis le 4 <sup>er</sup> janvier 1875.
"	"	"	"	
				Depuis le 4 <sup>er</sup> octobre 1874, tous les prix pour marchandises ont subi une augmentation de 20 p. †.
TARIFS SPÉCIAUX.			I.	II.
Ia.	Ib.	II.		
0.208	Jusqu'à 108 kilog. 0.173 au-dessus. 0.4386	Jusqu'à 54 kilog. 0.208 au-dessus. 0.1386		
0.7488	Jusqu'à 108 kilog. 0.7488 au-dessus 1.50	Jusqu'à 54 kilog. 0.7488 au-dessus 1.50		
				Depuis le 4 <sup>er</sup> août 1874, les prix des tarifs ont subi une augmentation de 20 p. †. Cette majoration n'est pas appliquée : 1 <sup>o</sup> aux transports de sel ; 2 <sup>o</sup> des articles rangés à la classe C, savoir : Blé, légumes secs, farines et produits farineux, et enfin par l'article pommes de terre rangé à la classe D ; 3 <sup>o</sup> aux taxes pour l'article bois à brûler (classe D), ainsi que les engrais de toutes espèces, rangés au tarif spécial II si ces articles sont transportés par charge complète sur des distances dépassant 75 kilomètres ; 4 <sup>o</sup> les taxes pour les articles rangés au tarif spécial II, tels que minerais et pierres brutes de toute espèce, par charge complète de wagon de 10,000 kilogrammes chacune, ne sont augmentées que de 10 p. †.



	<p style="text-align: center;"><i>Observations.</i></p> <p>L'or et l'argent en barres, la platine, les espèces et valeurs ne sont admis qu'au transport à grande vitesse et payent <math>4\frac{1}{2}</math> de la taxe de grande vitesse, d'après le poids réel, avec un minimum égal à la taxe de 2,500 kilogrammes.</p>
	<p>Tarif spécial n° 4. — Les frais d'expédition de 0.824 par tonne sont remplacés par les frais de transport de 0.2496 sur les raccordements plus 0.7488, frais d'expédition au départ et autant à l'arrivée.</p>

## MARCHANDISES.

Tarif de transit par mer du 1 <sup>er</sup> mars 1869.				TARIF SPÉCIAL.	Tarif du sel du 1 <sup>er</sup> mai 1872.	
CLASSE.					a.	b.
I.	II.	III.	IV.			
0.447	0.277	0.208	0.4386	0.17	6.208	0.4386
1.25	1.042	0.834	0.7488	0.7488	0.748	4.50
				Pour l'acide phosphori- que. 0.4386		
			Frais fixes.	0.748		

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	CLASSE NORMALE.	CLASSES				
			A.	B.			
			PAR 10,000 kil.	PAR 5,000 kil.			
<b>Nassau.</b>							
Taxes variables par tonne-lieue :							
Pour les premiers 37½ kilomètres . . .		0.5546	0.312	0.208			
— deuxièmes 37½ — . . .		0.416	0.259	0.173			
— troisièmes 37½ — . . .	Le double de la classe normale.	0.349	0.208	0.138			
— quatrièmes 37½ — . . .		0.231	0.1875	0.25			
— cinquième 37½ — . . .		0.208	0.166	0.11			
Frais fixes par tonne . . . . .	Id.	2.08	1.123	0.748			
<b>(Ci-devant) Taunus.</b>							
	GRANDE VITESSE.	COLIS ISOLES. CLASSE		PAR CHARGE COMPLÈTE ET AU MOINS			10,000 KIL.
		I.	II.	A.	B.	C.	
				5,000 kilogrammes.			
Taxes variables par tonne-lieue . . .	1.386	0.693	0.5546	0.416	0.346	0.277	0.208
Frais fixes par tonne . . . . .	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248	1.248
<b>Palatinat.</b>							
	GRANDE VITESSE.	COLIS MESSAGE- RIES.	CHARGEMENTS COMPLETS.				PRODUITS BRUTS.
			A. I. Wagon FERMÉ de 5,000 kilog.	A. II. Wagon FERMÉ de 10,000 kilog.	B. I. Wagon OUVERT de 5,000 kilog.	B. II. Wagon OUVERT de 10,000 kilog.	
Taxes variables par tonne-lieue . . .	4.335	0.587	0.418	0.295	0.337	0.25	0.167
Frais fixes par tonno . . . . .	2.50	2 »	1.25	1.25	1.25	1.25	1 »

TARIF SPÉCIAL pour le phosphorite par 10,000 kil.	TARIFS SPÉCIAUX POUR LE SEL.				Observations.
	I. PAR QUANTITÉS de 5,000 kil. en vrac ou en sac.	II. PAR QUANTITÉS de 10,000 kil. en vrac ou en sac.	III. PAR QUANTITÉS de moins de 5,000 kil. sans distinction d'emballage.	IV. PAR QUANTITÉS de 5,000 kil. et plus autrement qu'en vrac ou en sac.	
0.438	0.487	Jusqu'à 110 3/4 kilom. 0.473 au delà 0.138.	0.446	0.277	
0.7488	0.7488	Jusqu'à 110 3/4 kilom. 0.7488 au delà 1.497.	1.248	1.248	
TARIFS SPÉCIAUX PAR 10,000 KIL.		SEL. 5,000 KIL.			
I.	II.				
0.4386	0.4386	0.4386			
1.4976	0.9984	1.4976			



TARIF SPECIAL.	(a) TARIF EXCEPTIONNEL.	Observations.
Jusqu'à 37,5 kilomètres	Jusqu'à 59 kilomèt.	(a) L'on a inséré pour 75 kilomètres la taxe-base de 0 222 markpfenning par 100 kilogrammes et par kilomètre.
0.416	0.266	
pour les autres distances 0.277	de 59 à 75 kilomètres 0.158	Pour les lignes de Cologne-Herbesthal, Eupen et Düren-Trèves.
1.25	5.00	
0.625	5.00	Pour les autres lignes.

TARIFS SPÉCIAUX.						
I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.
Objets en fer ordinaire	Sel.	Sel gemme en blocs.	Pommes de terre	Phosphorite.	Transport de charbons	Charbons et cokes en transit.
0.242	0.487	0.138	0 208	0 438	(a) 0 466	0 466
"	0 748	0.748	0 748	0.748	4.50	0.748
		Jusqu'à	37 5 kilomètres.		Pour les autres stations via Sarrebruck-Trèves	
		Pour	37.5	—	0 33	
		—	48 ½	—	0 318	
"	"	—	56 ½	—	0 342	
		—	63 ½	—	0 305	
		—	75	—	0 277	
		—	90	—	0 242	
		—	97 ½ et plus.	—	0 228	
"	"	"	"	"	0 208	
		Jusqu'à	60 kilomètres.		via Sarrebruck-Bingerbrück.	
		—	67 ½	—	0 33	
		—	75	—	0 318	
		—	90	—	0 342	
		—	97 ½	—	0 305	
"	"	—	112 ½	—	0 277	
		—	120	—	0 242	
		—	127 ½	—	0 219	
		—	135	—	0 242	
		—	142 ½	—	0 235	
		—	150	—	0 228	
"	"	"	"	"	0 2149	
"	"	"	"	"	0 208	

NB Les prix des transports a grande vitesse et des classes I et II ainsi que ceux du tarif special I seront prochainement majores de 20 p. c. Seront exempts de cette augmentation, le ble, les légumes secs, la farine, les produits farineux et les engrais.

(a) Pour les stations extrêmes de Trèves et Bingerbrück.

NB La compagnie de Sarrebruck est décidée à introduire dans son tarif intérieur le système du tarif basé sur la capacité des wagons. A cet effet, elle a adressé une proposition au ministre prussien, en lui soumettant les bases de taxes.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE	CHARGE INCOMPLÈTE	CLASSES.				TARIF SPÉCIAL.	
			A.		B.			
			5,000 kil.	10,000 kil.	5,000 kil.	10,000 kil.		
<b>Sarrebruck. (Suite.)</b>								
Taxes variables par tonne-lieu . . .	Double de la taxe de la charge in- complète.	0.7375	0.50	0.3337	0.3337	0.25	0.466	
Frais fixes par tonne . . . . .	»	2.50	4.50	4.50	4.50	4.50	4.50	
<b>Est de Bavière.</b>								
	GRANDE VITESSE.	CHARGE INCOMPLÈTE	CLASSES.					
			A. 5,000 kil.	B. 10,000 kil.				
Taxes variables par tonne-lieu . . .	4.25	0.625	0.425	0.337				
Taxes additionnels par tonne	Intérieur . .	3. »	2.50	4.875	4.875			
		Direct . . .	4.50	4.25	4.25	4.25		
			Transit . . .	0.75	0.625	0.625	0.625	
<b>État de Bade.</b>								
	GRANDE VITESSE.	PAR COLIS.	A.	B.				
			Wagon fermé 1-5 000	Wagon ouvert 1-5 000				
Taxes variables par tonne-lieu . . .	Le double de la taxe ordi- naire.	0.687	0.468	0.375				
			2-10,000 0.343	2-10,000 0.281				
Frais fixes par tonne . . . . .	»	2.50	4.50	4.50				
<b>Buschterader.</b>								
	GRANDE VITESSE	CLASSES NORMALES.			CLASSES.			
		I.	II.	III.	A.	B.	C.	
Taxes variables par tonne-lieu . . .	3.57	0.932	4.074	4.428	Les 75 premiers kilomètres.			
					0.952	0.857	0.476	
					Le 2 <sup>e</sup> 75 kilomètres.			
					0.857	0.762	0.384	
					Au delà de 150 kilomètres.			
					0.762	0.666	0.286	
Frais fixes par tonne . . . . .	»	»	»	»	4.428	4.428	4.074	

				Observations.		
				<p>Ces nouvelles bases sont soumises à l'approbation du ministre prussien, et la Compagnie de Sarrebrück espère les voir adopter.</p>		
TARIFS SPÉCIAUX PAR 10,000 KIL.						
I.	II	III.				
0.256	0.212	0.468				
4.875	4.875	0.875				
4.25	4.25	0.75				
0.625	0.625	0.375				
TARIFS SPÉCIAUX.		TARIF EXCEPTIONNEL		<p>Pour marchandises à grande vitesse on perçoit le double de la taxe ordinaire.</p>		
Pour 10 000 kilogrammes		Pour charbon 10 000 kilogrammes				
0.212		0.468				
4.50		4.50				
TARIFS SPÉCIAUX						
I.	II.					
7 <sup>e</sup> premiers kilomètres						
0.714	0.571					
2 <sup>e</sup> 75 kilomètres						
0.666	0.476					
Au delà de 150 kilomètres						
0.571	0.384					
4.071	4.071					

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.			CLASSES MODÉRÉES.		
		I.	II.	III.	A.	B.	C.
<b>Empereur-François-Joseph.</b>							
Taxes variables par tonne-lieue . . .	2.60	0.666	0 75	1 466	De 7 1/2 à 75 kilomètres. 0.333	7 1/2 à 75 kilomètres. 0.466	0.40
					75 à 150 kilomètres. 0.466	de 75 à 150 kilomètres 0.40	0.333
					150 et plus 0.40	150 kilomètres et plus. 0.333	0 266
Frais fixés par tonne. . . . .	•	4.00	4 00	4 00	4 00	4 00	0.75
<b>Etat Autrichien (a).</b>							
					CLASSE A.	CLASSE B.	CLASSE C.
					de 7.6 à 76 kilom. 0 475	de 7.6 à 38 kilom. 0.475	de 7.6 à 38 kilom. 0.325
					au-dessus de 76 jusqu'à 152 kilom. 0.407	au-dessus de 38 jusqu'à 76 kilom. 0.407	au-dessus de 38 jusqu'à 76 kilom. 0.30
					de 152 à 227 kilom. 0.375	au-dessus de 76 jusqu'à 152 kilom. 0.375	au-dessus de 76 jusqu'à 152 kilom. 0.25
Taxes variables par tonne-lieue . . .					au delà de 227 kilom. 0.325	au-dessus de 152 jusqu'à 227 kilom. 0.325	au-dessus de 152 jusqu'à 227 kilom. 0.225
						au-dessus de 227 jusqu'à 303 kilom. 0.30	au delà de 227 kilom. 0.20
						au-dessus de 303 kilom. 0.25	

TARIFS SPÉCIAUX.			Observations.
I.	II.	III.	
De 7 1/2 à 37 1/2 kilomètres.			<p>Les expéditions inférieures à 30 kilogrammes comptent pour 30 kilogrammes et sont taxées en conséquence.            Pour les expéditions supérieures à 30 kilogrammes, l'excédant de poids est calculé            Par charge incomplète de 40 en 40 kilogrammes.            — complète de 100 en 100 —            chaque fraction de 40 ou de 100 kilogrammes comptant pour 40 ou 100 kilogrammes            Pour les expéditions dépassant 30 kilogrammes la taxe est appliquée sur le poids réel arrondi de 40 kilogrammes à raison des prix du tarif des classes respectives.            La taxe minima à percevoir pour une expédition est fixée à fr. 0.50 y compris les frais de manutention            Dans les cas où l'application des prix modérés est subordonnée à la remise au transport d'une quantité minima expressément déterminée, les quantités inférieures à cette quantité minima jouissent de la même faveur.</p>
0.333	0.333	0.30	
Plus de 37 1/2 jusqu'à 75 kilomètres.			
0.346	0.346	0.266	
Plus de 75 jusqu'à 112 1/2 kilomètres.			
0.30	0.266	0.233	
Plus de 112 1/2 jusqu'à 150 kilomètres.			
0.283	0.233	0.216	
Plus de 150 jusqu'à 187 1/2 kilomètres.			
0.266	0.216	0.20	
Plus de 187 1/2 jusqu'à 225 kilomètres.			
0.25	0.20	»	
Plus de 225 jusqu'à 262 1/2 kilomètres.			
0.233	»	»	
262 1/2 et plus	0.216	»	
0.75	0.75	0.75	
			<p>(a) Tableau de graduation des classes A, B, C des tarifs différentiels intérieurs de l'Etat-Autrichien.            Les taxes inférieures sont appliquées seulement dès qu'elles donnent un prix de transport plus élevé que la taxe immédiatement supérieure, dans le cas contraire, c'est cette dernière qui prévaut jusqu'à ce que, eu égard au tonnage, il y ait parité dans le produit du calcul.            Dans la conversion on a admis le cours de 4 fr. = 0,42 fl.            Le kilomètre = 0,431 mille</p>

DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE VITESSE.	PETITE VITESSE.						
		I.	II.	III.				
<b>Ouest de Bohême.</b>								
Taxes variables par tonne-lieue .	2.50	0.666	0.916	1.333				
<b>Sud-Autrichien.</b>	GRANDE VITESSE ordinaire.	GRANDE VITESSE réduite.	SANS DISTINCTION DES DISTANCES.					
			1 <sup>re</sup> SÉRIE.	2 <sup>e</sup> SÉRIE.	3 <sup>e</sup> SÉRIE.	4 <sup>e</sup> SÉRIE.	5 <sup>e</sup> SÉRIE.	6 <sup>e</sup> SÉRIE.
Taxes variables par tonne-lieue .	2.50	1.332	1.166	0.855	0.565	0.50	0.416	0.332
<b>Central-Suisse.</b>	GRANDE VITESSE.	PARTIES ISOLÉES.			CHARGES COMPLÈTES.			
		I.	II.	III.	A.	B.	C.	
Taxes variables par tonne-lieue .	1.60	0.80	0.80	0.70	0.64	0.80	0.25	
Frais fixes par tonne . . . . .	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	0.80	*	*

Pour la  
1<sup>re</sup> lieue  
0.80  
pour les  
2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup>  
lieues  
0.40  
pour  
chaque lieue  
suivante  
0.30



DÉSIGNATION DES LIGNES.	GRANDE	1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>	6 <sup>e</sup>	
	VITESSE.	SÉRIE.	SÉRIE.	SÉRIE.	SÉRIE.	SÉRIE.	SÉRIE.	
<b>Anzin.</b>								
Taxes variables par tonne-lieue . . .	•	0.80	0.70	0.50	0.40	0.35	0.30	
<b>Est-Français (a).</b>	GRANDE VITESSE.	CLASSES (b).						
		1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	5 <sup>e</sup>		
Taxes variables par tonne-lieue . . .	Jusqu'à 40 kilogr. 0.55	0.80	0.70	0.50	Jusqu'à 200 kil. 0.40	Jusqu'à 100 kilogr. 0.40		
	au-dessus de 40 kil. 2.20	•	•	•	de 201 à 300 kilogr. 0.35	101 à 300 kilogr. 0.25		
	Denrées au-dessus de 50 kil. 4.54	•	•	•	au delà de 300 kilog 0.30	au delà de 300 kilog. 0.20		
	Lait au-dessus de 50 kil. 4.54							
		Ces prix ne comprennent pas l'impôt de 5 %.						
		Cet impôt n'est pas perçu à l'exportation ni au transit.						

(a) Grande vitesse. — Les tarifs spéciaux sont à bases variables et descendent, pour les fruits et légumes frais, à 0.176 par tonne et kilomètre, soit 0.88 par tonne-lieue.

(b) Petite vitesse. — Les tarifs spéciaux sont à bases variables et descendent jusqu'à 0.40 par tonne-lieue.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	ARTICLES de messageries.	PETITE VITESSE.					
		1 <sup>re</sup> SÉRIE.	2 <sup>e</sup> SÉRIE.	3 <sup>e</sup> SÉRIE.	4 <sup>e</sup> SÉRIE.	5 <sup>e</sup> SÉRIE.	6 <sup>e</sup> SÉRIE.
<b>Nord-Français.</b>							
Taxes variables par tonne-lieu. . . .	Jusqu'à 40 kilogr. inclus.  2.50	Jusqu'à 300 kilom.	Jusqu'à 200 kilom.	Jusqu'à 200 kilom.	Jusqu'à 200 kilom.	Jusqu'à 10 kilom.	Jusqu'à 10 kilom.
	au-dessus 2.00		au delà de 200 kil. on ajoute un supplé- ment de taxe de  0.55	au delà de 200 kil. on ajoute un supplé- ment de taxe de  0.45	au delà de 200 kil. on ajoute un supplé- ment de taxe de  0.35	de 11 à 90 kilom. supplément de taxe de  de 91 à 160 id.  0.35	de 11 à 70 kilom. supplément de taxe de  de 71 à 160 id.  0.25
						de 161 à 240 id.  0.30	de 161 à 240 id.  0.20
						de 241 à 300 id.  0.25	de 241 à 300 id.  0.15

Les taxes ci-dessus ne comprennent pas l'impôt de 40 p. c.

Pour les compagnies de Paris à Lyon et à la Méditerranée, Ouest, Orléans, Midi, des Bassins-Houillers et du Nord-Est les taxes sont établies également sur les bases ci-dessus.

Pour ces lignes ajouter également 40 p. c.

## ANNEXE C.

## ÉTAT DE BAVIÈRE.

## TARIFICATION DES MARCHANDISES.

Le système de tarif appliqué sur le réseau de l'Etat de Bavière est celui usité sur les lignes de l'Alsace-Lorraine, combiné avec une classification des marchandises.

Le tarif de l'Etat de Bavière comprend :

- 1° Des taxes à grande vitesse ;
- 2° Des taxes à petite vitesse.  $\left\{ \begin{array}{l} \text{Charges incomplètes.} \\ \text{Charges complètes.} \end{array} \right. \left\{ \begin{array}{l} \text{Wagons fermés. Classes A et B.} \\ \text{Wagons ouverts. Tarifs spéciaux I, II, III.} \end{array} \right.$

L'application des taxes est déterminée par les principes ci-après :

**I. — Grande vitesse.**

Toutes les marchandises peuvent, à la demande de l'expéditeur, être expédiées à la grande vitesse, à la condition que'en ce qui concerne la forme et les dimensions, le poids ou le conditionnement, elles puissent, de l'avis de l'administration du chemin de fer, être admises au transport à grande vitesse, sans inconvénient pour le service.

La taxe minimum à percevoir, est de marcs 0-60 ou fr. 0-75.

Si, à la demande de l'expéditeur, l'administration consent à effectuer le transport par un train express ou par un train de voyageurs désigné par l'expéditeur, la perception est portée au double de la taxe de la grande vitesse et la taxe minimum est de marcs 1-20 ou fr. 1-50.

**II. — Petite vitesse.**

## CHARGES INCOMPLÈTES.

Aux prix des charges partielles sont expédiées les marchandises que l'expéditeur ne remet pas comme transports à grande vitesse ou comme envois à charge complète, ou bien celles qui, d'après les dispositions réglementaires ne doivent pas être taxés comme charge complète.

La taxe minimum à percevoir est de 0-40 marcs ou fr. 0-50.

## CHARGES COMPLÈTES.

*Classes A et B.*

Sont transportées aux prix des classes A et B, les marchandises non spécialement désignées dans les tarifs spéciaux I, II et III et remises au transport comme charge complète, avec une seule lettre de voiture par wagon.

Les taxes de la classe *A* s'appliquent aux envois remis au transport *en wagons fermés* par charge de 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

Celles de la classe *B* sont perçues pour les articles présentés *en wagons fermés* de 10,000 kilogrammes et plus ou payant pour 10,000 kilogrammes.

Le poids au delà de 5,000 kilogrammes, chargé dans le même wagon, est taxé de 100 en 100 kilogrammes à la classe *A* pour autant que la taxe de la classe *B* calculée sur un poids de 10,000 kilogrammes ne soit pas plus avantageuse, auquel cas cette dernière taxe doit être appliquée.

Le poids dépassant 10,000 kilogrammes chargé dans le même wagon, est taxé de 100 en 100 kilogrammes, aux prix de la classe *B*.

Sauf stipulations contraires, le chargement dans le même wagon de marchandises de diverses nature est autorisé, mais le transporteur n'assume aucune responsabilité du chef des avaries résultant du chargement ou du contact des marchandises diverses placées dans le même wagon.

Dans le cas où le wagon ne serait pas complètement utilisé par l'expéditeur, l'administration du chemin de fer se réserve le droit de compléter le chargement avec d'autres expéditions partielles.

### Tarifs spéciaux I, II, III.

Les tarifs spéciaux s'appliquent aux marchandises désignées à la classification des marchandises et présentées avec une seule lettre de voiture par wagon complet de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

Ces marchandises présentées en quantité inférieure à 10,000 kilogrammes, mais supérieure ou égale à 5,000 kilogrammes, sont taxées aux prix de la classe *B*, à moins que l'application des prix des tarifs spéciaux I, II, III, selon le cas, sur la capacité totale du véhicule employé, ne donne une taxe plus avantageuse.

Pour bénéficier des taxes des tarifs spéciaux I, II, III, l'expéditeur ne peut exiger d'autres wagons que ceux d'un tonnage de 10,000 kilogrammes.

Dans le cas où des véhicules d'un autre tonnage seraient disponibles, il est loisible au transporteur de les mettre à la disposition du public pour recevoir une charge complète de marchandises appartenant aux tarifs spéciaux I, II, III. Le cas échéant, les taxes sont calculées d'après ces tarifs, sur le tonnage du matériel employé. Il en est de même, s'il est fait usage, pour les articles repris dans ces tarifs spéciaux de wagons d'administrations étrangères ayant une capacité inférieure à 10,000 kilogrammes et soumis à une réinscription aux points frontières.

Les marchandises appartenant aux tarifs spéciaux I, II, III doivent être chargées dans des wagons ouverts. Lorsque la lettre de voiture prescrit pour ces marchandises l'emploi d'un wagon fermé, les taxes sont perçues selon le cas, d'après les classes *A* et *B*. Toutefois et exceptionnellement, lorsqu'il y a des wagons fermés de dix tonnes disponibles, les articles ci-après désignés sont taxés aux prix des tarifs spéciaux I, II, III : Produits rangés au tarif spécial n° 1 et les articles suivants repris aux tarifs spéciaux II et III ; ciments, terre végétale, guano, plâtre, sciure de bois, déchets de bois, chaux vive, pommes de terre, os en poudre, tourteaux de lin et de colza, farine de lin, écorces, tan, tôle, sel de

roche, sel pour la nourriture du bétail, sel pour engrais et sel pour fabriques et industries.

Pour le chargement d'un wagon fermé, il est accordé une tolérance de 2 1/2 p. % au delà du tonnage. Cette tolérance est de 5 p. % du tonnage du matériel employé pour les wagons ouverts. Les excédants résultant de cette tolérance sont taxés d'après le même prix que le chargement principal.

Les charges complètes peuvent comprendre des articles différents, soit qu'ils appartiennent à un même tarif spécial, soit qu'ils tombent sous l'application de plusieurs tarifs spéciaux, soit enfin qu'ils rentrent dans les classes *A* et *B*.

Dans les cas de l'espèce, on applique au poids total, la taxe due pour le ou les articles rangés au tarif offrant les prix les plus élevés.

Les objets de dimensions exceptionnelles, c'est-à-dire ceux qui ne peuvent être chargés dans un wagon fermé ou qui exigent l'emploi exclusif d'un wagon, ne sont admis qu'à la petite vitesse et sont taxés aux prix du tarif spécial n° 1, d'après le poids réel, avec un minimum de 5,000 kilogrammes par wagon.

L'administration n'est pas tenue de faire opérer, par ses agents, le chargement et le déchargement des objets d'une dimension ou d'un poids extraordinaire.

Les opérations ne peuvent être faites par l'administration qu'avec l'autorisation préalable du chef de station et après qu'une entente est intervenue au sujet des frais à payer pour ces opérations.

### Prescriptions spéciales concernant certains articles.

1° Les marchandises encombrantes, lorsqu'elles sont expédiées par charge incomplète, sont taxées avec majoration de 50 p. % du poids réel, aux prix de la grande vitesse ou de la petite vitesse, selon le cas. Le poids minimum à taxer est de 40 kilogrammes.

Sont considérées comme marchandises encombrantes : les arbres, arbrisseaux, plantes, fleurs vivantes, literies et duvets non pressés, gravures et cadres, jones non comprimés, caisses à cigares vides, emballages neufs, tels que caisses, paniers, boîtes, barils, touries (excepté toutefois les cuvelles à beurre et à saindoux vides), statuettes en plâtre et en bois, pianos à queue et pianos obliques non emballés, objets de ménage non démontés ne contenant pas d'autres marchandises, foin non comprimé, houblon non comprimé. Le houblon n'est considéré comme pressé, que lorsqu'il est remis au transport en balles rondes et de forme cylindrique pesant au moins 125 kilogrammes par balle, ou bien en balles carrées. Les balles rondes ou cylindriques pesant moins de 125 kilogrammes sont considérées comme non pressées. Chapeaux (feutre, soie, paille et autres), cages en fils de fer et autres, voitures d'enfant, de malade et autres véhicules de la même catégorie, articles en osier, bouchons de liège, meubles neufs ou vieux (voir objet de ménage), excepté les armoires pour conserver la glace (eau congelée) et les coffres-forts. Articles de mode ainsi que les fleurs artificielles, chardons de foulon et à carder, varech en bottes non comprimées, paille, paille coupée et hâchée, animaux empaillés, laine non comprimée.

Les articles encombrants remis à l'expédition avec une seule lettre de voiture

et exigeant l'emploi d'un ou de plusieurs wagons, sont taxés aux prix des charges complètes.

Les instruments agricoles et aratoires montés, les machines agricoles qui a raison de leurs dimensions ne peuvent être chargées dans un véhicule fermé et nécessitent l'emploi d'un wagon ouvert, payent la taxe du tarif spécial n° I, d'après le poids réel, avec un minimum de 5,000 kilogrammes par wagon employé.

Remises au transport par charge incomplète ou en wagon fermé, les machines agricoles payent :

a) Machines agricoles montées, construites entièrement en fer ou autres métaux, ainsi que les pièces de machine, comme volants, poids, roues, timons etc., la taxe des charges incomplètes ;

b) Machines agricoles montées qui ne sont pas entièrement construites en fer ou autres métaux, ou dont quelques pièces lourdes ont été retirées : la taxe des marchandises encombrantes ;

2° Les oiseaux vivants, en cage ou en panier, ne sont acceptés qu'à la grande vitesse ;

3° Les emballages vieux sont taxés, sans aucune garantie, quant aux délais de transport, comme charge incomplète, avec réduction de 50 p. % sur le poids réel et avec un minimum de 30 kilogrammes ;

4° Pour les articles exigeant l'emploi de wagons intercalaires, tels que bois longs, barres de fer, etc., il est perçu par wagon intercalaire et par kilomètre 15 marcpfennig ou fr. 0-1875. Les marchandises ne peuvent s'appuyer sur les wagons intercalaires.

Les barres de fer longues dont le chargement nécessite l'emploi d'un wagon exclusif ou l'emploi d'un wagon intercalaire sont soumises aux mêmes conditions que les objets encombrants et payent les taxes du tarif spécial I, avec un minimum de 5,000 kilogrammes : plus la perception prévue pour le wagon intercalaire, s'il y a lieu.

Les barres de fer peuvent exceptionnellement être taxées comme charge incomplète d'après le poids réel lorsque l'expéditeur consent à déclarer sur la lettre de voiture, qu'il accepte le transport soit « par occasion » soit sur des wagons retournant à vide, dont le chargement peut se faire au passage du train, soit avec d'autres marchandises sur des wagons ouverts. (Mention doit en être faite sur les feuilles de route.)

5° Lorsque le transport de bois longs exige l'emploi de plus d'un wagon, la taxe est perçue en raison du tonnage de chaque wagon utilisé.

Les bases du tarif de l'État de Bavière sont les suivantes :

	FRAIS DE TRANSPORT PAR		FRAIS FIXES
	tonne-kilomètre.	tonne-lieue.	par TONNE.
Grande vitesse . . . . .	0.25	1.25	5.0
Charges incomplètes. . . . .	0.125	0.625	2.50
Classe A . . . . .	0.085	0.425	1.875
— B . . . . .	0.0675	0.5575	1.875
Tarif spécial I . . . . .	0.05125	0.25625	1.875
— II . . . . .	0.0425	0.2125	1.875
— III . . . . .	0.05575	0.16875	0.875

Elles donnent à diverses distances :

DISTANCES.	GRANDE VITESSE.	CHARGES INCOMPLÈTES.	PETITE VITESSE.				
			CHARGES COMPLÈTES PAR 4,000 KILOGR.				
			CLASSES		TARIFS SPÉCIAUX		
			A. Wagons fermés de 5,000 kilog. et plus.	B. Wagons fermés de 10,000 kilog. et plus.	I.	II.	III. Wagons ouverts de 10,000 kilogrammes et plus.
1 lieue . . . . .	4 25	3 15	2 50	2 20	2 15	2 10	1 05
2 lieues . . . . .	5 50	5 75	2 75	2 55	2 40	2 50	1 20
5 — . . . . .	6 75	4 40	5 15	2 90	2 65	2 50	1 40
4 — . . . . .	8 »	5 »	5 60	5 25	2 90	2 75	1 55
5 — . . . . .	9 25	5 65	4 »	5 55	5 15	2 95	1 70
10 — . . . . .	15 50	8 75	6 15	5 25	4 45	4 »	2 55
20 — . . . . .	28 »	15 »	11 40	8 65	7 »	6 15	4 25
50 — . . . . .	40 50	22 25	14 65	10 15	9 55	8 25	5 95
40 — . . . . .	55 »	27 50	18 90	15 40	12 15	10 40	7 65
50 — . . . . .	65 50	55 75	25 15	18 75	14 70	12 50	9 50
60 — . . . . .	78 »	40 »	27 40	22 15	15 40	14 65	11 »

## Tarif du 15 mars 1875.

## CLASSIFICATION DES MARCHANDISES.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES	Tarif spécial.
<b>A</b>	
Alun en poudre ou de roche . . . . .	I
Asphalte brut . . . . .	I
Alquifoux ou sulfate de plomb brut. . . . .	III
— en poudre . . . . .	II
Amandes de palmier pour fabrication d'huile . . . . .	I
Arachides (graines d') . . . . .	I
Ardoises. . . . .	III
Acier ( <i>voir</i> fer) . . . . .	I
Argile pour poterie. . . . .	III
Alumine préparée pour encoller le papier . . . . .	I
Argile endurcie, calcinée ou non. . . . .	III
Argile pour affiner le sucre (engrais) . . . . .	II
Accessoires des rails pour chemins de fer et pour mines. . . . .	I
<b>B</b>	
Bois à brûler . . . . .	III
Briquettes . . . . .	III
Bois de cèdre de résonnance en caisse . . . . .	I
Brouettes ( <i>voir</i> outillage de construction).	
Bois de construction . . . . .	II
— de charpente . . . . .	II
— en grûme . . . . .	II
— de charronnage . . . . .	II
— de bordeaux . . . . .	II
<i>N. B.</i> Lorsque les bois nécessitent par leur longueur l'emploi de plusieurs wagons, la taxe est calculée en raison du tonnage de chaque wagon employé.	
Bois à cerceaux . . . . .	II
— de Houillères . . . . .	II
— étiré (fil de bois). . . . .	II
— pour jantes . . . . .	II
— de fusil ébauché . . . . .	II
— de brin. . . . .	II
— longs . . . . .	II
— boiserie (scierie à vapeur) . . . . .	II
Bavures de métaux . . . . .	I
Baryte en pierre ou moulue (spath). . . . .	III
Briques ordinaires cuites ou non cuites . . . . .	III
Brai d'asphalte (résidu de pétrole) . . . . .	I

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	Tarif spécial.
Bandages de roues pour chemin de fer . . . . .	I
Billes. . . . .	II

**C**

Cendres à l'exception de celles généralement dénommées . . . . .	I
— de plomb . . . . .	II
Ciment, ciment en pierres, en plaques ou en carreaux . . . . .	II
Chlorure de chaux (engrais) . . . . .	II
Chicorée en racines, fraîches ou sèches et en cossettes . . . . .	I
Coke . . . . .	III
Chaudières . . . . .	I
Cendres de chaux (engrais) . . . . .	II
Chiffons (engrais) . . . . .	II
Castines . . . . .	III
Calamine (minerai) . . . . .	III
Clous de navires (en bois). . . . .	II
Charbons de bois . . . . .	II
Chaux calcinée en barils ou en tonneaux (1) . . . . .	II
Cendres d'os, déchets de fabrication de noir d'os . . . . .	II
Craie moulue ou blanc d'Espagne . . . . .	II
Craie brute (moëllons) . . . . .	III
Clous en fer. . . . .	I
Cendres de savonnerie et lessives de savonnerie . . . . .	II
Carton pierre pour toiture (carton goudronné) et carton mouillé . . . . .	I
Charbons de terre . . . . .	III
Cendres de charbon de terre . . . . .	II
— et raclures de zinc . . . . .	I
— de forge, mâchefer (fer et acier) . . . . .	II
— de tourbes . . . . .	III
Charbon lavé . . . . .	I

**D**

Déchets de peaux, cornes, sabots, ergots, cuirs et gomme . . . . .	II
— de coton filé (twist) (2) . . . . .	I
— de métaux communs (résidus) à l'exclusion des riblons de fer et des déchets d'acier . . . . .	I
— de laine (voir engrais) . . . . .	II
— de papier, rognures de papier bien emballées . . . . .	I
— de navet . . . . .	II
— de briques et de tuiles pour construction de chemin et de rivage . . . . .	III

(1) Lorsque les expéditions ne sont pas emballées, l'expéditeur doit en assurer le bâchage.

(2) Les déchets graissés ne sont acceptés que sous les restrictions réglementaires.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	Tarif spécial.
Déchets de tourbes. . . . .	III
Douves . . . . .	II
Dalles ébauchées pour trottoirs . . . . .	III
Drèche ou marc de brasserie. . . . .	I
Decoupures de draps <sup>(1)</sup> . . . . .	

## E

Écorces à tan brutes ou moulues. . . . .	III
Engrais de toute nature <sup>(2)</sup> . . . . .	II
Eau gazeuses . . . . .	II
Ergots . . . . .	II
Écailles de moules (pour calciner la chaux). . . . .	II
Émeri en pierre ou moulu . . . . .	I
Eau de mer. . . . .	II
Essieux . . . . .	I
Écholas . . . . .	II

## F

Feutre asphalte (pour toiture) . . . . .	I
Fil de fer et pointes de Paris. . . . .	I
<i>Fer et acier</i> bruts, vieux fers, en gaueses, en plaques, puddlé, en loupes, fer riblon, vieux rails, ferrailles, déchets d'acier, tournure de fer et limailles de fer . . . . .	II
Marchandises ordinaires et de toutes espèces, emballées ou non, marchandises en fonte non emballées (toutefois sans garantie quant au nombre d'objets ou au bris), y compris les pièces lourdes de machine, les pièces de machines démontées, cabestan ou crics, cables en fer, tubes en fer tôle, fer-blanc emballé ou non, enfin les pièces de ponts en fer, poutres de ponts, fers longs, chaudières, réservoirs et tuyaux condensateurs. . . . .	I
Fascines, fagots . . . . .	II
Farine de lin . . . . .	I
Flegmes . . . . .	I
Foin <sup>(3)</sup> . . . . .	II
Farine d'os (os concassés pour engrais) . . . . .	II

## G

Guano (engrais) <sup>(4)</sup> . . . . .	II
Glace (eau congelée) <sup>(5)</sup> . . . . .	III

(1) Les déchets graissés ne sont acceptés que sous les restrictions réglementaires.

(2) Par charge complète de wagon lorsqu'ils ne sont pas emballés.

(3) Par wagon complet ouvert, avec bâche appartenant à l'expéditeur.

(4) Par wagon complet lorsqu'il n'est pas emballé.

(5) Franco et sans remboursement par W. C. lorsqu'elle n'est pas emballée.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	Tarif spécial.
Groisil (verre cassé) . . . . .	II
Graphite (mine de plomb pour poêle) . . . . .	I
Gypse brut ou en pierre . . . . .	III
— (plâtre moulu). . . . .	II
Gravier non emballé <i>W.G.</i> . . . . .	III
Goudron de houille . . . . .	II
Goudron (goudron de houille excepté). . . . .	I
<b>H</b>	
Huile de créosote . . . . .	I
Houille compressée. . . . .	I
<b>I</b>	
<b>J</b>	
Jones <sup>(1)</sup> . . . . .	II
<b>K</b>	
Kaolin (terre à porcelaine) . . . . .	III
<b>L</b>	
Lignite . . . . .	III
Litharge d'or et d'argent . . . . .	I
Lessives de savonnerie . . . . .	II
Limon (vase de fleuves et canaux) . . . . .	III
<b>M</b>	
Manganèse . . . . .	III
Magnésie. . . . .	I
Minerais bruts y compris la blende, le minerai de zinc, la calamine, la galène, la pyrite et le cobalt . . . . .	III
Magnésie moulue et en pierre . . . . .	III
Malt (germé) engrais . . . . .	II
Marbre brut. . . . .	II
Mosaïque en marbre (en tranches) . . . . .	II
Mélasses. . . . .	II
Mine de plomb (graphite) . . . . .	I
Mats de télégraphe . . . . .	II
Moëllons (pierres brutes) . . . . .	III
Marne . . . . .	III

(1) Par wagon complet ouvert avec bâche appartenant à l'expéditeur.

## DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.

Tarif spécial.

## N

Noir d'os . . . . .	I
— pour engrais (noir de fumée) . . . . .	II
Naphte (déchets de goudron de houille). . . . .	I
Noir pour poêle. . . . .	I
Navets, frais et séchés . . . . .	I

## O

Os . . . . .	II
Ocre (terre pour couleur) . . . . .	I
Osier pour paniers . . . . .	II
Os moulus (engrais) (¹). . . . .	II
Outillage de construction de chemin de fer, tels que pioches, pelles, tombereaux, brouettes, petits rails, etc., et lorsque les expéditions sont indivisibles pour chacun des articles (²) . . . . .	I

## P

Pâte de bois . . . . .	I
Plomb en saumon, en plaques, en tuyaux, laminé en barres . . . . .	I
Produits en ciment (non emballés) . . . . .	II
Phosphate de chaux (engrais) (¹). . . . .	II
Pommes de pin . . . . .	III
Plombagine . . . . .	I
Pierre de taille ébauchée . . . . .	III
Paille, paille de lin, paille de colza (³) . . . . .	II
Poteaux télégraphiques . . . . .	II
Pierres brutes, pierres à bâtir et pierres à chaux . . . . .	III
Pierres réfractaires. . . . .	III
Pommes de terre . . . . .	I
Pierres meulières . . . . .	II
Poix et résidus de poix . . . . .	I
Phosphorite brut (pierre) . . . . .	III
— moulu, emballé (engrais) . . . . .	II
Potée. . . . .	I
Poudrette (engrais) . . . . .	II
Pouzzolane (sable rouge) . . . . .	II
Pierres à aiguiser (ordinaires) . . . . .	II
Pyrites sulfureuses (minerai). . . . .	III
Pierres brutes . . . . .	III

(¹) Par wagon complet lorsqu'ils ne sont pas emballés.

(²) Pour des expéditions partielles chaque article d'outillage ou de marchandise en fer, doit être taxé à sa classe par charge incomplète.

(³) Par wagon complet au moyen de wagons ouverts avec bâches de l'expéditeur.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	Tarif spécial.
— de taille bouchardées . . . . .	III
— pour bordures et pour affermir les chemins . . . . .	III
— de granit finement ouvrées . . . . .	II
Pavés. . . . .	III
Poudre de briques . . . . .	II
Plupes de betteraves . . . . .	II
Pointes de Paris en fer . . . . .	I
Pierres lithographiques ou pour tanneurs (non emballées et sans garantie pour bris) doivent être taxées à la classe <i>A</i> ou <i>B</i> (marchandises pour charge incomplète).	
Perches à houblon . . . . .	II
<b>Q</b>	
Quartz (moulu et en pierres). . . . .	III
<b>R</b>	
Raves sucrées et séchées . . . . .	I
Résidus de fabrication de gaz (engrais) <sup>(1)</sup> . . . . .	II
Rognures de drap (engrais) <sup>(1)</sup> . . . . .	II
Roues pour chemin de fer. . . . .	I
Rails pour chemin de fer et pour mines . . . . .	I
Résines communes . . . . .	I
Roseaux <sup>(2)</sup> . . . . .	II
Rognures de cuir . . . . .	II
Rubrique (terre à couleur) . . . . .	I
Résidus de minerai. . . . .	III
Réservoirs . . . . .	I
Recoupes (pierrailles). . . . .	III
Raclures de zinc . . . . .	I
Rognures de papier bien emballées . . . . .	I
<b>S</b>	
Sang (coagulé ou frais) . . . . .	II
Salpêtre du Chili brut (engrais) . . . . .	II
Sel (engrais). . . . .	II
Sulfate de fer (couperose verte) . . . . .	I
Sable <i>WC</i> . . . . .	III
Soude (minéral) . . . . .	II
Sel gemme . . . . .	II
Sel pour bétail . . . . .	II
Sel pour fabriques et industrie . . . . .	II

(<sup>1</sup>) Par wagon complet lorsqu'ils ne sont pas emballés.

(<sup>2</sup>) Par wagon complet au moyen de wagons ouverts avec bâches de l'expéditeur.

DÉNOMINATION DES MARCHANDISES.	Tarif spécial.
Scories . . . . .	III
Sucre brut . . . . .	I
Sciure de bois . . . . .	I
Suie pour engrais . . . . .	II
Spath . . . . .	III
Sirop de distillerie . . . . .	II

## T

Terre ordinaire . . . . .	III
— de pipe . . . . .	III
— de porcelaine . . . . .	III
— glaise . . . . .	III
— pour couleur y compris caput mortuum. . . . .	I
— d'ombre (pour couleur). . . . .	I
Tendons d'animaux . . . . .	II
Tôles. . . . .	I
Tourteaux de lin . . . . .	I
— de tan (tan ayant servi) . . . . .	III
— à l'huile . . . . .	I
Tuyaux en tôle. . . . .	I
— en plomb . . . . .	I
— en fer . . . . .	I
— en bois . . . . .	I
— en terre argileuse à l'exception des tuyaux de drainage. . . . .	I
Tessons de verre . . . . .	II
— de poterie . . . . .	II
— de porcelaine . . . . .	II
— capsules en terres argileuses . . . . .	III
Talc . . . . .	II
Tourbe . . . . .	III
Trass non moulu . . . . .	II
Tripoli . . . . .	II
Terre d'asphalte . . . . .	III
— mélangée de goudron . . . . .	I
Tuyaux de drainage . . . . .	II
Tuyaux condensateurs. . . . .	I
Tissus de paille. . . . .	I

## U

Ustensiles de cuisine en fer émaillé. . . . .	I
---	---

## V W X Y

Z	
Zostères en boîtes non pressées (1)	II
Zinc en feuilles.	I
— en plaques ou en saumons	I

ANNEXE D.

NOTE.

SYSTÈME DE TARIFICATION EN VIGUEUR SUR LES LIGNES DE L'ALSACE-LORRAINE.

Le système de tarification en vigueur sur les lignes de l'Alsace-Lorraine est basé sur *la qualité et le tonnage du matériel employé*.

La nature de la marchandise n'est plus un élément pour la fixation des taxes à percevoir.

Les taxes pour le transport des marchandises se divisent :

En grande vitesse

En petite vitesse { par charges incomplètes.  
 { par charges complètes { 1° dans des wagons fermés, classe *A*.  
 { 2° dans des wagons ouverts, classe *B*.

Tarif spécial pour certaines marchandises transportées par 10,000 kilogrammes en wagons ouverts

Elles s'appliquent d'après les bases suivantes :

**Grande vitesse.**

Sont admises au tarif de la grande vitesse, toutes les marchandises qui, de l'avis de l'administration du chemin de fer, peuvent être transportées par trains de voyageurs, sans inconvénient pour le service.

La taxe de la grande vitesse est double de celle perçue en petite vitesse; elle comporte un minimum de prix de transport de fr. 0-75 par expédition.

**Petite vitesse.**

CHARGES INCOMPLÈTES.

Les prix des charges incomplètes sont perçus pour toutes les marchandises qui, présentées pour être transportées à la petite vitesse par quantité inférieure à 5,000 kilogrammes, ne trouvent pas avantage à payer le prix de la charge complète.

---

(1) En balles pressés le zostère est à tarifier comme expédition partielle à la classe *A* ou *B*.

Le prix de transport est calculé de 10 en 10 kilogrammes, avec cette restriction que pour *chaque mètre cube occupé*, selon les constatations de la gare expéditrice, la taxe sera établie sur un minimum de 150 kilogrammes. Les fractions de mètre cube sont calculées sur le poids de 15 kilogrammes par chaque dixième de mètre cube.

La taxe minimum à percevoir est de fr. 0-50.

#### CHARGES COMPLÈTES.

##### *Classes A et B.*

Les prix des classes *A* et *B* sont appliqués pour toutes les marchandises remises par l'expéditeur comme chargement incomplet, avec une lettre de voiture unique et pour un seul wagon dont le conditionnement exige un wagon spécial, comme par exemple les équipages, machines d'une certaine dimension, locomobile, etc., etc.

A moins de stipulations contraires dans le tarif, l'expéditeur pourra choisir pour le transport, soit des wagons fermés, soit des wagons ouverts.

Le transport dans des wagons fermés entraîne l'application des prix de la classe *A*; par contre, l'emploi de wagons ouverts donne lieu à la perception des prix de la classe *B*. Chaque classe comprend des taxes pour les wagons chargés de 5,000 kilogrammes et plus et pour les wagons chargés de 10,000 kilogrammes.

Ces taxes se calculent de la manière suivante, pour chaque classe :

Le minimum de la perception est fixé à 5,000 kilogrammes.

L'excédant de poids de 5,000 kilogrammes, chargé dans le même wagon, sera taxé de 100 en 100 kilogrammes, d'après le même prix que 5,000 kilogrammes, sans que toutefois la taxe totale puisse dépasser celle fixée pour 10,000 kilogrammes.

La taxe de 10,000 kilogrammes se perçoit pour les envois par wagon complet de 10,000 kilogrammes, ou payant pour ce poids.

Lorsqu'une autorisation a été accordée pour le chargement, dans un wagon, d'un poids supérieur à 10,000 kilogrammes ou qu'il est fait usage d'un wagon d'un tonnage supérieur à 10,000 kilogrammes, l'excédant de ce poids est taxé de 100 en 100 kilogrammes, d'après le prix de 5,000 kilogrammes, jusqu'à ce que la taxe de 10,000 kilogrammes soit atteinte.

Ainsi, un wagon fermé ou ouvert, contenant 12,000 kilogrammes, est taxé comme suit :

10,000 kilogrammes aux prix de la classe *A* ou *B*, selon le cas, d'après la taxe prévue pour 10,000 kilogrammes.

2,000 kilogrammes aux prix des mêmes classes, d'après le poids qui sert de base à la fixation des taxes de 5,000 kilogrammes.

15,000 kilogrammes payent pour un wagon complet de 10,000 kilogrammes et pour un wagon complet de 5,000 kilogrammes.

20,000 kilogrammes payent pour deux wagons de 10,000 kilogrammes chacun.

A moins de dispositions contraires du tarif, des marchandises de diverses

natures, peuvent être chargées dans le même wagon, mais dans ce cas l'administration n'assume aucune responsabilité pour les avaries provenant du chargement ou du contact des marchandises placées dans le même wagon.

Dans le cas où le wagon serait imparfaitement utilisé par l'expéditeur, l'administration du chemin de fer a le droit d'en compléter le chargement.

### Tarif spécial.

Les marchandises ci-après désignées sont transportées dans des wagons ouverts aux prix et conditions du tarif spécial, toutes les fois qu'elles sont remises avec une lettre de voiture par wagon de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids :

Ardoises, bois à brûler, bois long, en troncs et en liges, etc., bois indigènes et de construction, sous toutes leurs formes brutes, y compris les sciages. Échalas, perches à houblon, fascines, bardeaux, bois de cerles, traverses de chemin de fer, bois de mine (bois de houillères), douves, bois pour allumettes (fil de bois), fagots, jantes en bois, clous de navire, bois brut pour parquets et crosses de fusil, osiers, osiers pour la fabrication des paniers; briques creuses ou vides, briques de four, (briques réfractaires); briques séchées à l'air; cendres de chaux (engrais); chaux brute, pierres à chaux; chaux sèche (vive), coke; craie brute et lavée, engrais et moyens d'engrais de toutes sortes, tels que : sang desséché, cendres et sel d'engrais, chaux gazeuse, guano, os concassés ou pulvérisés, phosphate et superphosphate de chaux, superphosphorite, fer et acier bruts et vieux, en massiaux, gueuses, plaques, laines à roupes et morceaux de fer, vieux rails de chemin de fer, rognures de fer et d'acier, fers rillbous, déchets de marteaux de fer, limaille, glace (eau congelée), houille, lignite, minerais brut, y compris les blende, minerais de zinc, calamine, alquifoux, cobalt en pierre et pyrite sulfureux, phosphorite, pierres brutes, pierres à aiguiser grossièrement ébauchées, moëllons non ébauchés, pierres à chaux, pavés et recoupes, pierres de taille ébauchées, meules de moulin, dalles ébauchées pour trottoirs, pierres servant à border les chaussées, feldspath, castine et baryte à l'état brut, plâtre brut et moulu, pommes de terre, scories de minerai, sels, terres, ainsi que gros sable, gravier, terre glaise, terres à pipe et à porcelaine, vase, terre asphalt brute et terre d'asphalte comprimée (asphalte en pains), tourbe, trass, tuiles.

Lorsqu'il est fait usage de wagons d'un tonnage supérieur à 10,000 kilogrammes, le prix de transport est calculé sur la base et la limite des chargements des wagons utilisés.

Les excédants d'un faible poids chargés sur le même wagon, sont taxés aux prix de la classe *B* (wagons ouverts) de 100 en 100 kilogrammes, d'après le prix fixé pour les envois de 5,000 kilogrammes et plus.

### Dispositions spéciales

#### CONCERNANT CERTAINS ARTICLES REMIS AU TRANSPORT.

1° Les emballages vides ayant servi, sont taxés aux prix de la charge incomplète, sur la moitié du poids réel, mais à la condition que les délais réglementaires pourront être doublés.

Si l'expéditeur réclame le délai ordinaire, mention expresse doit en être faite.

Comme moyenne de poids, il est adopté par hectolitre :

45 kilogrammes pour les barils à bière vides ;

15 — pour les fûts à vin vides ;

2° Les bières en fûts sont taxées à raison de 145 kilogrammes par hectolitre ;

3° En ce qui concerne les articles tels que : bois long, barres de fer longues, pour le transport desquels l'emploi de wagons intercalaires serait reconnu indispensable par l'administration du chemin de fer, il est perçu, pour chaque wagon intercalaire et par mille allemand (7,500 mètres), la taxe de fr. 1-25 ;

4° Lorsque le chargement des bois de longueur exige l'emploi de plus d'un wagon, la taxe est calculée au prix du tarif spécial et selon la capacité des wagons employés.

### Chargement et déchargement, bâchage.

Le chargement et le déchargement des colis grande vitesse et des chargements incomplets, sont effectués aux frais et par les soins du chemin de fer. Toutefois, pour les articles pesant chacun isolément plus de 750 kilogrammes et pour ceux dont les dimensions dépassent la capacité d'un wagon, l'administration peut exiger que le chargement et le déchargement soient effectués aux frais et par les soins des expéditeurs et des destinataires.

Toutes les expéditions par wagon complet (classes *A* et *B* et tarif spécial), doivent être chargées par les expéditeurs, déchargées, camionnées et enlevées par les destinataires, à leurs frais, risques et périls.

Pour les articles remis en wagons ouverts et taxés aux prix de la classe *B* ou du tarif spécial, le transporteur ne peut être rendu responsable du préjudice causé par les avaries inhérentes à ce mode de transport.

Chaque fois que, pour les marchandises dénommées au tarif spécial, l'expéditeur veut rendre le chemin de fer responsable des avaries occasionnées par les influences atmosphériques, les incendies produits par les étincelles projetées par la locomotive, etc., il doit prescrire, dans la lettre de voiture, le transport dans des wagons fermés et payer le prix de la classe *A*.

Les expéditeurs sont libres de pourvoir au bâchage des marchandises chargées dans des wagons ouverts, soit au moyen de leurs propres bâches, soit en réclamant l'emploi des bâches du chemin de fer, si celui-ci en a de disponible, par une mention spéciale à faire sur la lettre de voiture.

Le prix des bâches données en location par le chemin de fer, est fixé à fr. 3-50 par bâche et par chaque 25 milles indivisibles.

Le bâchage ne modifie en rien la responsabilité du transporteur.

Les prix de base pour le transport des marchandises, sont fixés comme suit :

Par quintal et par mille.	Prais fixes par QUINTAL.	Par tonne-kilomètre.	Prais fixes par TONNE.	Par tonne-lieue
---------------------------	--------------------------	----------------------	------------------------	-----------------

Grande vitesse le double de la petite vitesse.

	Charges incomplètes . . . . .	0.05	0.125	0.1333	0.6665	2.50	
Petite vitesse.	Wagons fermés (classe A) {	5,000 kilog. et plus.	0.333	0.075	0.0888	0.444	1.50
		10,000 kilog. . . . .	0.025	0.075	0.0666	0.333	1.50
	Wagons ouverts (classe B) {	5,000 kilog. et plus.	0.0253	0.075	0.0688	0.344	1.50
		10,000 kilog. . . . .	0.1875	0.075	0.05	0.25	1.50
Tarif spécial. . . . .		0.012	"	0.0333	0.01655	"	
0 à 2 Milles. . . . .		"	0.05	"	"	1.00	
2 à 4 — . . . . .		"	0.055	"	"	1.10	
4 à 6 — . . . . .		"	0.06	"	"	1.20	
6 à 8 — . . . . .		"	0.065	"	"	1.30	
8 à 10 — . . . . .		"	0.07	"	"	1.40	
10 — . . . . .		"	0.075	"	"	1.50	

Le tableau ci-après indique les taxes obtenues à diverses distances :

DISTANCES.	GRANDE VITESSE. — (Charge incomplete.) — PRIX par 1,000 kilog.	PETITE VITESSE.					
		EXPÉDITIONS partielles par 1,000 kilogr.	WAGONS COMPLETS.				TARIF SPECIAL par 1,000 kilog.
			CLASSE A.		CLASSE B.		
			Prix par 1,000 k. et par wagon de		Prix par 1,000 k. et par wagon de		
		5,000 kil. et plus	10,000 kilog.	5,000 kil. et plus	10,000 kilog.		
1 lieue . . . . .	6 30	3 45	4 95	4 85	4 85	4 75	4 45
2 lieues. . . . .	7 70	3 85	2 40	2 15	2 20	2 00	4 35
3 — . . . . .	9 00	4 50	2 85	2 50	2 55	2 25	4 50
4 — . . . . .	10 30	5 45	3 30	2 85	2 90	2 50	4 75
5 — . . . . .	11 70	5 85	3 70	3 45	3 20	2 75	4 95
10 — . . . . .	18 30	9 45	5 95	4 85	4 95	4 00	2 95
20 — . . . . .	34 70	13 85	10 40	8 45	8 40	6 50	4 85
30 — . . . . .	45 00	22 50	14 80	11 50	11 80	9 00	6 50
40 — . . . . .	58 30	29 45	19 25	14 84	15 25	11 50	8 45
50 — . . . . .	71 70	35 85	23 70	18 45	18 70	14 00	9 85
60 — . . . . .	85 00	42 50	28 40	21 50	22 45	16 50	11 50