(1)

(N° 165.)

Chambre des Représentants.

Séance du 11 Mai 1897.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1897 (1).

RAPPORT

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

Messieurs,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1897, déposé en février 1896, comprenait des crédits s'élevant à . . . . . fr. 111,100,383 »

Ce projet avait été arrêté provisoirement, en prenant pour base le Budget amendé pour l'exercice 1896, auquel — sous déduction de certaines charges temporaires s'élevant à 68,900 francs — on ajoutait :

1° A l'article 21 (renouvellement du matériel roulant) . fr.	300,000	»
2° A l'article 37 (dépenses exceptionnelles)	20,000	»
3° Pour complément de certains crédits dont la première partie figurait au Budget de 1896 et avait été justifiée dans le *Document* de la Chambre des Représentants n° 17, session de 1895-96, pp. 9, 11, 13, 14 et 15, soit	211,883	»
Total. . . fr.	731,883	»

Le projet amendé pour 1897 — y compris 1,000,000 de francs pour dépenses de reconstruction de bâtiments, etc., figurant antérieurement au Budget extraordinaire — porte la somme des crédits demandés à. fr. 116,458,383 »
soit, comparativement au Budget de 1896, une augmentation de . . . . . fr. 6,001,187 »

Mais si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1896, évalués à 5,756,500 francs, les augmentations budgétaires pour 1897, par rapport aux dépenses effectuées en 1896, ne s'élèvent plus qu'à fr. 244,687 »

Le tableau suivant fait ressortir les différences, tant partielles que totales, entre les principales subdivisions des Budgets comparés de 1896 et 1897.

---

(1) Budget, n° 122, IX (session de 1895-1896).
Budget amendé, n° 4, IX.

(2) La section centrale, présidée par M. Tack, était composée de MM. Helleputte, de Borchgrave, Ancion, Warocqué, Koch et Van Merris.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	BUDGET VOTÉ DE 1896.		BUDGET AMENDÉ DE 1897.		DIFFÉRENCE ENTRE LE BUDGET DE 1896 ET CELUI DE 1897.			
					DIMINUTIONS		AUGMENTATIONS	
					partielles	totales.	partielles.	totales.
1° Administration centrale.	»	262,230 »	»	271,230 »	»	»	»	9,000 »
2° Chemins de fer. . 1re section : Services communs	1,415,070 »	»	1,419,995 »	»	»	»	6,025 »	»
2e — Voies et travaux	20,609,500 »	»	21,752,755 » (1)	»	»	»	1,143,255 »	»
3e — Traction et matériel . . .	39,555,847 »	»	42,564,137 » (2)	»	»	»	3,010,290 »	»
4e — Transports	23,790,497 »	»	24,728,758 »	»	»	»	938,261 »	»
5e — Perception des recettes et contrôles	2,009,345 »	»	2,025,321 »	»	»	»	15,976 »	»
6e — Construction de chemins de fer, etc.	»	»	17,000 »	»	»	»	17,000 »	»
		87,377,150 »		92,507,966 » (3)	»	»		5,130,867 »
3° Postes, télégraphes et téléphones. . 1re section : Services communs	556,030 »	»	576,950 »	»	»	»	20,920 »	»
2e — Postes	10,827,567 »	»	11,235,292 »	»	»	»	427,725 »	»
3e — Télégraphes et téléphones. .	5,690,335 »	»	5,955,720 »	»	»	»	265,385 »	»
		17,073,932 »		17,787,962 »	»	»		714,030 »
4° Marine	»	5,413,002 »	»	5,486,352 »	»	»	»	73,350 »
5° Services divers	»	191,075 »	»	201,075 »	»	»	»	10,000 »
	»	110,317,398 »	»	116,254,585 »	»	»	»	5,957,187 »
Dépenses exceptionnelles	»	120,000 »	»	184,000 »	»	»	»	64,000 »
	»	110,437,398 »	»	116,438,585 »	»	»	»	6,001,187 »
				AUGMENTATION. . . . . fr.		6,001,187 »		
N. B. Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1896 et évalués à						5,756,500 »		
l'augmentation de 1897 par rapport à la dépense effective de 1896 se réduit à						244,687 »		

(1) Cette somme comprend une augmentation de 400,000 francs (1,000,000 contre 600,000 en 1896) du crédit affecté à des dépenses pour travaux de reconstruction, etc., et autrefois imputées sur l'extraordinaire.
(2) — — de 575,000 francs (3,775,000 contre 3,200,000 en 1896) du crédit affecté au renouvellement du matériel roulant.
(3) Dans ce total est comprise, outre les sommes faisant l'objet des renvois (1) et (2), une augmentation de 151,400 francs prévue pour l'Exposition de 1897.
(4) Dans ce chiffre est comprise une somme de 1,000,000 de francs pour des commandes supplémentaires de matériel en renouvellement.

Les crédits supplémentaires se chiffrent comme suit :

Insuffisances sur crédits de 1896 . . . . . fr.	4,455,000 »
— sur crédits non limitatifs de 1896.	272,000 »
Dépenses relatives aux exercices antérieurs.	1,029,500 »
TOTAL. . . . fr.	5,756,500 »

Au chapitre des Chemins de fer, on constate une augmentation de 5,130,807 francs, laquelle comprend tout d'abord, comme il est renseigné ci-dessus, une somme de 1,000,000 de francs portée à l'article 16 et destinée aux dépenses de reconstruction de bâtiments ou autres installations antérieurement couvertes par le Budget extraordinaire. Depuis 1896, ce dernier Budget ne supporte plus que l'excédent du coût des installations nouvelles sur la valeur des anciennes, ou, en d'autres termes, la plus-value des premières, ce qui est absolument conforme aux règles d'une bonne gestion financière.

Les autres augmentations de crédit sont dues notamment à l'augmentation de prix des combustibles, aux extensions de tous les services actifs nécessitées par l'augmentation du trafic, au relèvement des salaires et aux réorganisations de personnel résultant de la réduction de la durée des prestations de certains agents.

La section centrale est heureuse de constater que l'honorable Ministre des Chemins de fer continue la tâche qu'il a entreprise en vue d'améliorer la situation des nombreux agents de son Département, tant sous le rapport de la rémunération que de la durée de temps qu'ils doivent consacrer au service.

Le chapitre « Postes, Télégraphes et Téléphones » présente une majoration totale de 714,030 francs, due à l'extension normale de ces services importants et à l'amélioration de position de certains agents.

A la Marine, l'augmentation est de 73,350 francs : elle résulte, pour la plus grande part, du développement apporté au service des paquebots entre Ostende et Douvres.

Ce service, qui comprend actuellement trois départs par jour dans chaque sens, est assuré par une flottille de huit steamers à marche rapide. Un neuvième steamer, dont les essais se font en ce moment, sera prochainement mis en marche.

Le tableau ci-après donne le mouvement et la recette du réseau ferré exploité par l'État en 1895 et 1896 :

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES. (Au profit du Trésor.)	
	UNITÉ.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.
Onze premiers mois.							
Voyageurs	Voyage .	70,698,005	76,454,558	47,035,270 13	49,383,276 75	45,459,281 85	47,737,204 72
Bagages	Quintal .	552,155	566,589	1,555,885 27	1,637,294 74	1,517,849 17	1,597,519 46
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux (1) . .				90,149,774 17	93,525,818 21	87,074,097 92	90,361,997 59
Produits extraordinaires				(2)3,649,720 50	2,813,369 41	(2)3,637,682 72	2,797,198 78
Recettes totales arrêtées. . . . .fr.				142,390,650 07	147,359,759 11	137,688,911 66	142,493,920 35
Différences en 1896 . . . . .fr.				+ 4,969,109 04		+ 4,805,008 69	
Décembre (approximation).							
Voyageurs et bagages. . . . . .fr.				3,626,862 61	3,754,000 »	3,501,364 48	3,624,100 »
Marchandises et produits extraordinaires				8,382,774 69	9,251,500 »	8,126,497 25	8,967,900 »
Total des recettes . . . . . .fr.				12,009,637 30	13,005,500 »	11,627,861 73	12,592,000 »
Différences en 1896.				+ 995,862 70		+ 964,138 27	
Totaux pour les 12 mois				154,400,287 37	160,365,259 11	149,316,773 39	155,085,920 35
Différences en 1896 . . . . .fr.				+ 5,964,971 74		+ 5,769,146 96	

(1) A partir des écritures relatives au mois de mai 1894, l'Administration n'a plus fait insérer au *Moniteur*, en ce qui concerne le trafic des marchandises, que le produit global, sans indication du mouvement.

(2) Y compris une somme de 644,000 francs pour régularisations se rapportant à des exercices antérieurs.

N. B. — A remarquer que l'année 1896 était bissextile.

Il résulte de ce tableau que les recettes de 1896 au profit du Trésor présentent, par rapport à celles de 1895, une augmentation de fr. 5,769,146 96.

Comparées aux évaluations du Budget des Voies et Moyens pour 1896, s'élevant à 148,000,000 de francs, les recettes de ce même exercice — les plus élevées depuis l'origine — accusent un boni de fr. 7,085,920 35.

Dans le but de faire ressortir par quelques chiffres la situation de nos chemins de fer pendant la période de 1885 à 1895 — comprenant la gestion de l'honorable M. Vandenpeereboom — nous avons dressé le tableau ci-après :

Années.	Recettes brutes de l'exploitation, recettes diverses comprises.	Dépenses d'exploitation.	Recettes nettes de l'exploitation.	Part des Compagnies.	Part du Trésor.	Charges financières.	Boni du compte d'exploitation.	Montant des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer (a)	Boni réduit du montant des pensions.	Intérêts en compte courant	Boni de l'exploitation en tenant compte des intérêts en compte courant.	Longueur moyenne exploitée (1).	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
											(2)	kilom.			
1885	119,773,906 23	70,054,673 50	49,719,232,73	3,920,998 44	45,798,234 29	45,381,179 10	417,055 19	309,240 »	107,815 19	3,017,078 11	3,124,893 30	3,173	58 35	5 65	131 »
1886	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	3,824,382 90	46,788,575 61	45,843,534 95	945,040 66	351,731 »	593,309 66	2,905,124 05	(2) 3,498,433 71	3,200	56 56	5 10	129 46
1887	124,137,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,054,734 73	53,393,406 13	46,850,348 19	6,543,057 94	353,876 »	6,189,181 94	4,057,674 21	10,246,856 15	3,217	53 72	4 70	108 »
1888	131,612,616 45	69,971,328 50	61,641,287 95	4,130,024 43	57,511,263 52	47,121,168 51	10,390,095 01	386,182 »	10,003,913 01	4,499,345 19	14,503,258 20	3,227	53 16	5 74	115 65
1889	136,920,084 34	74,714,532 80	62,205,551 54	4,385,906 14	57,819,645 40	47,669,187 96	10,150,457 44	437,617 »	9,712,840 44	5,013,932 74	14,726,763 18	3,235	54 57	6 68	115 52
1890	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	4,576,115 53	52,630,180 08	48,305,730 67	4,324,449 41	464,579 »	3,859,870 41	5,439,744 15	9,299,614 56	3,249	59 50	10 96	132 50
1891	142,816,535 82	84,224,514 76	58,592,041 06	4,655,667 91	53,938,373 15	49,056,660 99	4,881,712 16	482,550 »	4,399,102 16	5,788,488 12	10,187,650 28	3,269	58 97	10 26	154 »
1892	140,026,349 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,495,228 91	53,050,692 13	49,826,397 92	3,224,294 21	509,296 »	2,714,998 21	6,127,667 08	8,842,665 29	3,270	58 90	7 52	139 50
1893	145,609,996 07	81,595,514 69	64,016,481 38	4,789,256 27	59,227,225 11	50,256,076 99	8,971,148 12	533,258 »	8,437,910 12	6,547,405 43	14,985,315 55	3,279	56 04	6 40	131 »
1894	152,974,889 18	86,537,469 39	66,437,419 79	5,079,797 30	61,357,622 49	50,669,000 64	10,688,621 85	561,209 »	10,127,412 85	7,114,904 34	17,242,317 19	3,289	56 57	6 89	126 48
1895	154,467,550 51	90,436,312 18	64,031,038 33	5,083,513 98	58,947,524 35	51,365,677 61	7,581,846 74	615,012 »	6,966,834 74	7,675,299 71	14,642,134 45	3,299	58 57	7 33	125 29
Moyennes annuelles	136,920,074 75	77,878,586 68	59,041,188 07	4,453,966 05	54,587,522 02	48,304,996 68	6,192,525 34	454,957 27	5,737,568 07	5,289,695 56	11,027,263 63	3,247	56 81	7 02	128 04

(1) Y compris 29 kilomètres de lignes concédées par où transitent des trains de l'État.

(2) Pour 1885 et 1886, les intérêts ont été calculés à 3 1/2 p. c., afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 3 1/2 p. c. dans les écritures.

(a) Imputées sur le Budget de la Dette publique.

Si, d'une part, nous tenons compte de l'avance — valeur argent — dans le renouvellement du matériel au 31 décembre 1895, par rapport au 31 décembre 1884 s'élevant à 7,881,397 francs, non compris 153 véhicules pour marchandises à livrer sur les Budgets ordinaires de 1894 et de 1895, et, d'autre part, pour la même période, de la diminution des approvisionnements s'élevant à fr. 3,746,503 78, le boni moyen annuel, comprenant le service financier qui figure au tableau ci-dessus, doit être augmenté de fr. 375,917 38. Il atteint donc la somme de fr. 11,403,181 01.

Tels sont, établis aussi exactement que possible, à l'aide de la comptabilité dressée par l'administration, les résultats très satisfaisants de l'exploitation de notre railway pendant la période de 1885 à 1895 inclusivement.

L'intérêt de la dette publique n'étant plus que de 3 p. c., il semble rationnel qu'à dater de l'exercice 1896, ce taux soit appliqué — au lieu du taux de 3 $^1/_2$ °/$_0$ — aux comptes réglant les relations entre le Trésor et le Chemin de fer, ce qui aura pour conséquence de diminuer annuellement les charges financières de celui-ci de plus de six millions de francs.

EXAMEN EN SECTIONS.

La discussion du projet de Budget dans les sections a été, en général, très sommaire; elle a donné lieu aux observations suivantes :

1re Section. — Un membre rappelle qu'il a préconisé la suppression d'une des trois classes aux trains de voyageurs; il désire savoir si cette réforme a fait l'objet de l'examen de l'Administration.

Un membre trouve peu rationnelle l'unification des tarifs des trains express et des trains ordinaires.

Un membre exprime le vœu de voir paraître plus tôt le compte rendu des opérations des Chemins de fer, Postes et Télégraphes : à la date du 1er décembre 1896, le compte rendu de l'exercice 1895 n'était pas encore distribué.

Un autre membre demande que le crédit (art. 19) pour primes de régularité soit augmenté à raison de l'extension du trafic.

2e Section. — Un membre désire savoir si une décision a été prise, en ce qui concerne les livrets kilométriques.

Il critique la répartition irrégulière des primes accordées aux chauffeurs et aux machinistes pour économie d'huile et de combustibles. Les intéressés se plaignent — selon lui — de ce qu'une partie de ces primes serait remise à des employés supérieurs, ce qui constituerait un grave abus.

Un membre se plaint de la malpropreté des voitures de 3e classe; il demande que dans l'élaboration des nouveaux tarifs, les 2es classes ne soient pas relevées et il signale les pertubations qui seront apportées aux habitudes du public par l'adoption du cadran de vingt-quatre heures.

Un autre membre critique le vote tardif du Budget; il en résulte, dit-il, que beaucoup de dépenses sont faites et la plupart engagées lorsque la Chambre vote les crédits qui les concernent.

4e Section. — Un membre rappelle qu'il a invité le Gouvernement à donner un droit de préférence, dans les adjudications publiques, aux soumissionnaires qui ont constitué des conseils de conciliation pour prévenir et régler leurs différends avec leurs ouvriers; il désire savoir si M. le Ministre a pris une décision à ce sujet.

La section estime que la préférence demandée n'est pas justifiée; cependant, elle est d'avis que, à conditions égales, elle pourrait être accordée.

Un membre se fait l'écho des réclamations d'industriels qui ne parviennent pas à obtenir les wagons qui leur sont nécessaires, surtout pendant la période de transport des betteraves. Il lui est répondu que ce sont surtout les fabricants de sucre qui se plaignent de ne point recevoir régulièrement leurs charbons, faute de matériel, ce qu'ils pourraient éviter en faisant leurs approvisionnements en temps utile.

La section pense que le Gouvernement devrait prendre des mesures pour faire rentrer plus rapidement le matériel expédié en pays étranger et empêcher ainsi l'usage abusif de nos wagons.

Un membre fait observer que les bascules des gares ne sont pas suffisamment exactes.

Un autre membre signale l'organisation défectueuse du passage de l'Escaut à Anvers; les jours de marché il y a là un réel encombrement. En attendant une réforme radicale, on pourrait, selon lui, doubler le service les jours de marché et étudier la question d'un transbordeur.

La section prie M. le Ministre d'étudier la question de l'abaissement des prix d'abonnement au téléphone.

6me Section. — Un membre désire savoir si les travaux à effectuer aux gares de Gand, Grammont, Malines, Termonde, Zele et Gentbrugge sont prévus dans les crédits figurant au Budget.

Un autre membre demande que le crédit affecté à la construction des abris-auvents soit augmenté de telle sorte que ces installations indispensables soient complétées à bref délai.

Un membre réclame la suppression du passage à niveau de la rue Théodore Verhaegen, à Bruxelles.

Un membre fait observer que, dans les villes, les salaires des agents du chemin de fer sont insuffisants; à son avis, ceux-ci devraient varier suivant les régions.

Un autre membre se plaint de ce que M. le Ministre ne tienne pas compte des améliorations de traitement réclamées par le groupe socialiste.

Un membre signale l'éclairage défectueux des voitures à voyageurs; ce service devrait être amélioré et installé comme il l'est sur certaines lignes, notamment sur la ligne d'Ostende.

Un membre demande que les services médicaux pour les ouvriers du chemin de fer soient mieux organisés et mieux rétribués. Il demande aussi que la liquidation des dommages-intérêts dus par le Département soit effectuée plus rapidement.

Un autre membre prie M. le Ministre d'être plus large dans la création des sous-perceptions postales.

Toutes les sections adoptent le projet de budget à l'unanimité, sauf la 2me section dont deux membres s'abstiennent.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

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

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

DISCUSSION GÉNÉRALE.

Une seule question, d'une portée générale, a fait l'objet des délibérations de la section centrale, à savoir la reprise par l'État des chemins de fer concédés au sujet desquels aucune négociation ne semble encore entamée à l'heure actuelle.

La question suivante a été posée à ce sujet au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne le rachat des chemins de fer concédés, notamment en ce qui concerne les lignes de la Flandre occidentale et du Limbourg?	Le Gouvernement a l'intention de soumettre prochainement à la Chambre un projet de loi autorisant la reprise d'une partie des lignes concédées; il n'a pris aucune décision en ce qui concerne les autres parties du réseau concédé.

La section centrale estime que le Gouvernement doit poursuivre l'œuvre commencée en vue de concentrer dans ses mains l'exploitation de toutes nos voies ferrées.

Elle croit pouvoir à ce sujet rappeler les considérations développées par le soussigné dans son rapport sur le Budget de l'année 1893. On y lit :

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

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

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

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

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

CHEMIN DE FER.

VOIES ET TRAVAUX.

Une observation a été présentée relativement aux sommes considérables consacrées aux bâtiments des gares des grandes villes, pour lesquels on sacrifie trop au luxe, sans avoir suffisamment égard aux nécessités de l'exploitation.

La première condition à remplir, en cette matière, est de créer des installations répondant parfaitement à leur destination et susceptibles d'être développées suivant les besoins du trafic. Les gares de chemins de fer ne sont en réalité que des bâtiments industriels destinés à subir sans cesse des modifications. On peut faire bien et se conformer aux règles du beau tout en proscrivant un luxe coûteux et nullement en situation.

TRANSPORTS-TARIFS.

En vue de satisfaire au désir exprimé par un membre de la quatrième section, la question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Pourquoi les conventions relatives au retour des wagons qui ont servi en pays étranger, ne sont-elles pas rigoureusement exécutées? Il en résulte que pendant la période de transport des betteraves, nos industriels manquent de matériel.	Pendant la période la plus active des transports de marchandises, c'est-à-dire de septembre à décembre inclusivement, 334,432 wagons de l'État ont été expédiés au delà de son réseau et une somme de fr. 74,216 62 a été perçue du chef de retard dans le renvoi de ce matériel. Par contre 258,158 wagons des compagnies ont été expédiés sur les lignes de l'État et celui-ci a dû payer du même chef que ci-dessus une somme de fr. 55,131 75. Ces pénalités représentent dans l'un et l'autre cas un retard d'environ 2 heures en moyenne par wagon. On voit que ces retards ne sont pas bien considérables, et comme il y a eu une certaine compensation, l'État n'en a pas éprouvé un retard notable.

Relevé des sommes payées pour le retard dans la restitution du matériel pendant les mois de septembre à décembre 1896.

COMPAGNIES.	NOMBRE de wagons échangés		SOMMES payées pour retard par		Observations.
	État.	Compagnies.	les Compagnies.	l'État.	
Anzin	1,457	542	217 50	237 50	
Chimay.	2,777	879	147 50	250 »	
Est.	19,989	4,405	5,163 »	915 »	
État néerlandais	18,917	28,917	25,777 75	4,962 50	
Flandre occidentale.	24 589	6,665	288 50	1,345 »	
Gand-Eecloo-Bruges	4,026	916	2 50	290 »	
Gand à Terneuzen	12,495	2,666	311 25	650 »	
Grand Central Belge.	32,510	40,581	1,614 50	7,558 25	
Hollandais.	4,271	5,250	670 62	1,828 75	
Liége-Maestricht.	4,413	1,923	525 »	302 50	
Maeseyck	258	485	2 50	137 50	
Malines-Terneuzen	9,260	4,796	396 25	2,078 75	
Nord belge	50,661	54,627	806 75	10,856 »	
Nord.	99,529	37,247	31,928 »	3,580 »	
Prince-Henri.	3,172	569	122 50	247 50	
Termonde-Saint-Nicolas. . .	2,814	572	17 50	285 »	
Compagnies allemandes . . .	43,201	47,529	8,926 »	19,807 50	
TOTAL.	334,452	258,158	74,217 62	55,131 75	

Il résulte des renseignements ci-dessus que les critiques émises sont exagérées; néanmoins la section centrale insiste pour que l'administration agisse de façon à ce que notre matériel ne desserve pas les pays étrangers au détriment des industriels belges.

Dans le but d'éclairer la Chambre sur les réductions de tarifs accordées aux marchandises depuis le 1er février 1895 — date du tableau publié à la suite du rapport de la section centrale qui a examiné le Budget de 1895 — la section centrale a prié le Gouvernement de lui faire connaître les dégrèvements nouveaux qui ont été accordés.

Ces renseignements sont résumés dans les trois tableaux que nous publions en annexe à la suite de ce rapport.

L'annexe I comprend les réductions accordées du 1er janvier au 31 décembre 1895, l'annexe II celles accordées pendant l'année 1896 et, enfin, l'annexe III celles consenties depuis le 1er janvier dernier.

La section centrale regrette que certaines détaxes intéressant l'agriculture

n'aient pas encore été consenties, et elle renouvelle à ce sujet les vœux émis par la section centrale de 1895, en faveur des dégrèvements à accorder au transport des betteraves, des phosphates naturels du terrain crétacé, des sucres bruts et des pailles.

En ce qui concerne les voyageurs, une modification profonde a été apportée dans la tarification, par les arrêtés royaux en date des 20 janvier et 25 février 1897, mis en vigueur le 1er mai courant.

Les bases du tarif nouveau (voir annexe IV), peuvent se résumer comme suit :

A. *Voyageurs à prix normaux.* — Pour les services intérieur et mixtes.
3e classe; taxe actuelle des trains ordinaires.
2e classe; même taxe majorée de 12 1/2 %.
1re classe; même taxe majorée de 25 %, soit la taxe actuelle des express.
Pour les services internationaux toutes classes : la taxe actuelle des express

B. *Voyageurs à prix réduits (enfants, troupes, sociétaires, etc.).* — Comme antérieurement, réduction de 50 % sur les prix des billets simples.

C. *Billets circulaires.* — La réduction (20 % sur le prix des billets simples) est accordée comme précédemment.

Pour les catégories *B* et *C* les prix subissent donc les mêmes modifications que pour la catégorie *A* ci-dessus.

D. *Abonnements.* — Les abonnements scolaires ne subissent aucune modification. Les abonnements ordinaires de 3e classe et tous les abonnements d'ouvriers sont diminués de 10 %. Les abonnements ordinaires de 1re et de 2e classes sont augmentés respectivement de 10 et de 5 %.

L'augmentation des taxes de 1re et de 2e classe a pour but de compenser, en partie, la perte résultant de la suppression des express et de demander cette compensation, dans une proportion raisonnable, aux voyageurs dont la position de fortune permet de supporter ce surcroit de dépenses et dont précisément le transport coûte plus cher.

Les modifications aux taxes des abonnements de 1re et 2e classe sont la conséquence de celles apportées aux taxes des voyageurs à prix normaux; pour la 3e classe, il a semblé nécessaire de faciliter encore les déplacements des personnes appartenant à la petite bourgeoisie et à la classe ouvrière.

L'établissement d'une taxe supplémentaire (de 2 ou de 3 francs, quelle que soit la classe) pour l'usage, en vue de voyages locaux, de certains trains internationaux de luxe, a pour but d'empêcher que ces trains, dont la composition est limitée afin d'assurer leur marche régulière, ne soient encombrés par des voyageurs pour lesquels ils n'ont pas été créés et qui trouvent, dans les autres trains, des moyens de communications suffisants.

Il n'a pas paru nécessaire de prévoir une perception supplémentaire pour l'usage des trains organisés par la Compagnie des Wagons-Lits, le supplément exigé par celle-ci étant suffisamment élevé pour éviter l'encombrement.

La suppression de la subdivision en trains ordinaires et en trains express, qui n'existe plus guère qu'en Allemagne, se justifie, au double point de vue du public et de l'administration, par les considérations suivantes : Le prix de revient du transport n'est pas plus élevé par l'un que par l'autre et le public ne comprend pas pour quel motif il paye plus pour un express que pour un train direct faisant les mêmes arrêts et ayant la même rapidité ; d'autre part, la nécessité fréquente de se munir de suppléments en cours de route ou pour le voyage de retour a été, de tout temps, pour les voyageurs une source d'ennuis et de vexations qu'il seront heureux de voir disparaître.

En majorant le prix du billet de 1re classe par train ordinaire, il est d'ailleurs satisfait aux vœux souvent exprimés à la Chambre et motivés par la disproportion qui existe actuellement entre les prix payés respectivement en 1re et en 3me classe : les premiers sont trop peu élevés et nullement en rapport avec le prix de revient du transport.

En effet, tandis que pour la 3me classe (train ordinaire) le produit moyen par voiture-kilomètre est de 34 centimes, ce même produit n'est que de 13 centimes pour la 1re classe. Et par contre, dans ces derniers, 10 % seulement des places offertes sont occupées, tandis que cette proportion atteint 26 ½ % dans les 3mes classes.

Pour les express, d'autre part, la recette par kilomètre-voiture est respectivement de 48 et de 49 centimes en 1re et en 3e classe, tandis que la proportion des places offertes par rapport aux places occupées est de 30 et de 24 %.

Au point de vue de l'administration, l'unification des taxes supprime des complications extrêmes. Le système actuel nécessite en effet, en service intérieur, soixante-six sortes de billets différents pour les voyages à prix normaux, indépendamment des billets manuscrits. En outre, le contrôle en cours de route est difficile et la comptabilité longue et fastidieuse.

L'unification aura pour conséquence de ramener à quinze les types de billets.

D'après l'évaluation de l'administration, les conséquences financières de la réforme se traduiront par une diminution de ressources de 800,000 francs environ sur une recette de plus 50 millions.

Cette perte n'était pas de nature à faire hésiter l'honorable Ministre des Chemins de fer à adopter un système qui aura pour résultat de faire disparaître de nombreuses anomalies, de diminuer considérablement les difficultés inhérentes au régime actuel et d'assurer une meilleure organisation du plus important de nos services publics, tout en apportant des dégrèvements notables aux dépenses de transport des classes ouvrières.

Postes, Télégraphes, Téléphones.

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

Le mouvement et la recette continuent à suivre une marche ascendante.

En 1895, la recette a atteint fr. 19,712,524 37, soit une augmentation 2.54 °/₀, par rapport à 1894. La dépense totale s'est élevée à peu près dans les mêmes proportions; le coefficient d'exploitation (rapport de la dépense à la recette brute), qui était de 52.74 °/₀, en 1894 est, en 1895 de 53.71 °/₀.

Une seule observation a été présentée en section : elle est relative à l'extension à donner aux bureaux de sous-perceptions postales. La section centrale ne peut qu'appuyer le vœu exprimé à ce sujet.

Téléphones.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

QUESTION.	RÉPONSE.
Quelles sont les intentions du Gouvernement, en ce qui concerne l'unification et la réduction des taxes d'abonnement au téléphone?	Le Gouvernement a fait connaître, l'année dernière, la situation financière du réseau des téléphones. Il en résulte que la réduction des taxes d'abonnement est impossible en ce moment. La section centrale a approuvé cette décision. La situation n'est pas modifiée pour l'exercice 1897.

Quant à cette question, la section centrale croit devoir s'en référer, aux considérations exposées par le soussigné dans ses rapports sur les Budgets des exercices 1895 et 1896.

SITUATION FINANCIÈRE.

Si nous examinons, dans son ensemble, la situation de nos chemins de fer, nous constatons que le *capital utile,* engagé à titre de premier établissement et devant servir de base aux charges financières, s'élevait, au 31 décembre 1895, à 1,413,057,543 55, dont fr. 87,568,272 30 avaient été amortis.

Rappelons que l'intérêt appliqué aux comptes réglant les relations entre le chemin de fer et le Trésor public, a été calculé à raison de 4 °/₀ l'an jusqu'au 31 décembre 1886, et que, à cette même date, le total des sommes restant à amortir, à échéances annuelles variant de vingt-huit à quatre-vingt-neuf ans, atteignait le chiffre de fr. 1,213,348,182 25

Pour plus de simplicité, ces diverses échéances ont été ramenées à une échéance moyenne de soixante-quatorze ans et huit mois, et le taux d'intérêt a été abaissé à 3 ½ °/₀, soit une annuité totale de 3.79 °/₀, y compris l'amortissement, dans le délai que nous venons d'indiquer.

Quant aux capitaux portés au compte de premier établissement depuis le 1er janvier 1887, ils seront, comme antérieurement, amortis en quatre-vingt-dix ans au taux de 3 ½ °/₀, soit au moyen d'une annuité totale de 3 666 °/₀.

Pour la période complète d'exploitation, de 1835 à 1895 inclusivement, les comptes ainsi arrêtés accusent un solde actif total de fr. 204,081,627 41, représentant, dans les conditions que nous venons de rappeler, le bénéfice net, au delà de toutes les charges, intérêts et amortissement des capitaux engagés compris.

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

La section centrale a approuvé le projet de Budget à l'unanimité et elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
ALFRED ANCION.

Le Président,
P. TACK.

ANNEXE 1.

TABLEAU

des réductions de prix de transport de marchandises accordées depuis le 1er février jusqu'au 31 décembre 1895.

I. — SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

1er février.	— Déclassement du brai d'huiles minérales	de la 3e	à la 4e	classe.
»	» des huiles de graissage	de la 1re	à la 2e	»
15 »	— Classification du blanc fixe. . . .		à la 3e	»
»	» du satin white . . .		à la 3e	»
8 mars.	— » des dalles en fonte pour pavage		à la 3e	»
1er juin.	— Déclassement des lattes pour faire des cercles	de la 2e	à la 3e	»
»	Classification des piquets pour houillères (sclimbes ou watles) au tarif spécial n° 36 et.		à la 4e	»
1er juillet.	— Déclassement des vinaigres en fûts .	de la 1re	à la 2e	»
15 »	» du soufre.	de la 3e	à la 4e	»
1er août.	— Classification du phosphate de soude		à la 4e	»
1er septembre.	— Insertion des eaux de suint au tarif spécial . .		n° 30	
»	» de l'avoine		n° 40	
»	» des fontes brutes		n° 39	
1er novembre.	— Classification des résidus d'épuration d'huiles		à la 3e	classe.
»	Déclassement des échalottes . . .	de la 2e	à la 3e	»
»	» des salins de betteraves	de la 2e	à la 3e	»
1er décembre.	— Classification des plaques Schweitzer		à la 3e	»
»	» du sulfate de chaux au tarif n° 36 (intérieur), 36bis (mixte)		et à la 4e	»

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarifs spéciaux nos 1 et 2.

1er novembre. — Ces tarifs sont rendus applicables aux transports de combustibles destinés :

1° Aux steamers-remorqueurs faisant le service tant en amont qu'en aval d'Anvers;

2° A l'alimentation des vapeurs qui prennent la mer ou qui pratiquent la pêche maritime;

3° Aux steamers de l'État faisant le service entre Ostende et Douvres;

4° Aux bateaux de la douane affectés à la surveillance maritime et navigant en aval d'Anvers.

Tarif spécial n° 3.

1er juillet. — Extension au blanc de Troyes, de Meudon et d'Espagne.
» » à la craie brute ou lavée, en morceaux, et à la craie en poudre.
1er novembre. — Extension aux pannes en ciment ou en terre cuite.
» » aux tuiles » »

Tarif spécial n° 4.

1er février. — Introduction des huiles légères provenant de la distillation des huiles minérales brutes.

Tarif spécial n° 6bis.

9 mai. — Une réduction spéciale de 50 centimes par tonne est accordée en faveur des transports de verres à vitres, en caisses, effectués pour l'exportation maritime, par quantités de 7,000 kilogrammes par wagon.

Tarif spécial n° 7.

1er novembre. — Extension aux échalottes.

Tarif spécial n° 7bis.

1er novembre. — Extension à la station d'Hayettes.

Tarif spécial n° 9.

1er février. — Introduction des huiles légères provenant de la distillation des huiles minérales brutes.
1er mai. — Introduction des déchets de coton.
1er juillet. — » des dattes.

Tarif spécial n° 10.

1er février. — Ce tarif est rendu applicable aux poulains de lait accompagnant les juments qui rentrent dans leurs écuries après avoir été saillies.
1er novembre. — Ce tarif est rendu applicable aux poulains de lait accompagnant les juments qui se rendent à la saillie.

Tarif spécial n° 11.

1er février. — Extension à la station de Dampremy (Laminoirs).
1er novembre. — » d'Hayettes.

Tarif spécial n° 12.

16 août 1895. — Création d'une 6e catégorie, consacrant une réduction moyenne de 50 centimes sur les prix de la 5e catégorie, en faveur des produits suivants :

Minerais de fer.
Minerais de fer grillés.
Pyrites de fer.
Pyrites grillées.
Résidus de pyrites.
Scories de forges (crasses de fer).
Scories de laminoirs, de puddlage et de réchauffage.

30 novembre. — Création du *tarif spécial n° 12bis*, applicable aux transports de pierres calcaires et de minerais de fer.

Tarif spécial n° 14.

8 mars. — Extension à la station de la Sambre (raccordement du charbonnage de Marcinelle-Nord).

16 août. — Les prix de ce tarif sont réduits de 50 centimes pour les transports de coke destinés à la consommation dans les hauts fourneaux belges desservis par les stations d'Athus, de Halanzy et de Halanzy (Musson).

Tarif spécial n° 18.

1er février. — Extension à la station de Tournai (distillerie Carbonnelle).

Tarif spécial n° 22.

1er février. — Extension à la station de Erquelinnes (Bassin).
14 février. — » Micheroux (Charb. du Hasard).
1er novembre — » Frameries.
1er décembre. — » Moustier.

Tarif spécial n° 24.

14 février. — Extension à la halte de Chercq.
» » station de Verviers (Est).

16 février. — Création du *tarif spécial n° 27*, applicable au sulfate de baryte.

Tarif spécial n° 30.

1er septembre. — Extension aux eaux de suint.

Tarif spécial n° 36.

6 mai — Introduction des copeaux et hachures ou éclats de bois.

9 mai. — Application aux envois de chaux et cendres de chaux, expédiés pendant le mois de juin 1895.

1er juin — Introduction des piquets pour houillères dont la longueur n'excède pas 1m,80.

1er novembre. — Introduction de la sciure de bois.

» » du sulfate de chaux, résidu de la fabrication de l'acide phosphorique.

16 août. — Création du *tarif spécial n° 39,* pour le transport de fontes brutes, par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes.

1er septembre. — Création du *tarif spécial n° 40,* pour le transport des avoines.

II. — SERVICES INTERNATIONAUX.

SERVICE BELGE-NÉERLANDAIS.

1er juin 1895. — Remaniement de la classification des bois de houillère et des perches.

TARIFS SPÉCIAUX.

1er juillet. — *Création du tarif spécial XIX,* à prix réduits, applicable aux envois de *houille, coke et briquettes de charbon* effectués au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges à destination des gares néerlandaises.

2 novembre. — *Création d'un tarif exceptionnel provisoire A,* applicable aux transports de céréales à expédier de certaines gares néerlandaises à destination de la Belgique.

23 décembre. — *Création du tarif spécial XXIV,* applicable aux transports de moellons, pierrailles, pierres concassées, pavés, bordures de trottoirs, dalles en pierres et en marbres et de chaux effectués au départ des gares belges à destination des stations néerlandaises ou de certaines de ces gares.

Services Belge-Rhénan-Westphalien et Belge-Allemand.

1er novembre. — Extension à un grand nombre de stations rhénanes-westphaliennes du tarif exceptionnel n° 8 pour le transport des scories Thomas (scories phosphatées pour engrais). Ce tarif comporte une réduction de 90 centimes par tonne sur les prix de la 4e classe du barème intérieur.

1er novembre. — Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 24 Belge-Rhénan-Westphalien pour le transport du goudron de gaz de Cologne-Ehrenfeld à Selzaete. Réduction de 75 centimes par tonne sur les prix de la 4e classe du tarif intérieur.

Services Belge-Sud-Ouest-Allemand et Belge-Prince-Henri.

16 août. — Réduction de 50 centimes par tonne des prix de transport applicables aux envois de *minerais* effectués par 50,000 kilogrammes du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine en destination des établissements métallurgiques belges (réduction de 8 centimes pour Halanzy et de 12 centimes pour Musson).

1er septembre. — Réduction de 1 franc par tonne pour les envois d'*avoine* effectués des ports belges en destination des stations du Grand-Duché de Luxembourg, de l'Alsace-Lorraine, de Bâle et Delle (transit), et de certaines gares de l'État de Bade.

1er septembre. — Introduction d'un tarif réduit pour le transport des *scories de fours convertisseurs, phosphoreuses* (*scories Thomas*) entre les stations belges, d'une part, et certaines gares du chemin de fer du Palatinat, d'autre part, comportant, pour le parcours belge, les prix du tarif spécial n° 36 intérieur.

1er décembre. — Introduction d'un nouveau tarif pour *minerais de fer* à l'importation maritime par les ports belges en destination des gares du chemin de fer Prince-Henri, formé en comptant pour le parcours belge les taxes du tarif spécial n° 12 intérieur.

Service Anglo-Belge viâ Ostende-Douvres.

8 juillet. — Mise en vigueur d'une taxe de 2 francs par 100 kilogrammes pour le transport par les paquebots de l'État, entre Ostende et Douvres, du lait frais et des bidons vides ayant servi à ce transport.

Services Franco-Belge-Nord et Belge-Anzin.

1er octobre. — Réduction de la taxe supplémentaire perçue pour la déclaration d'intérêt à la livraison.

ANNEXE II.

TABLEAU

des réductions de prix de transport de marchandises accordées du 1er janvier au 31 décembre 1896.

I. — SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

1er février.	— Classification du brai stéarique . .	à la 3e classe.	
»	» des minerais de manganèse (carbonate ou peroxyde de manganèse) au tarif spécial n° 12	et à la 4e	»
»	Classification des minerais de fer manganésifères au tarif spécial n° 12	et à la 4e	»
»	Déclassement des bières en fûts . .	de la 2e à la 3e	»
1er avril.	— Classification du ball-clay	à la 4e	»
»	» des betteraves au tarif spécial	et à la 4e	»
»	Classification du china-stone . . .	à la 4e	»
1er mai.	» de l'alcool méthylique	à la 2e	»
1er juillet.	» des crevettes au tarif spécial n° 30.	et à la 1re	»
»	Classification des ronces artificielles au tarif spécial n° 6	et à la 2e	»
»	Classification des toiles d'emballage	à la 3e	»
»	Déclassement des bois exotiques. .	de la 1re à la 3e	»
»	» du dividivi en cosses .	de la 1re à la 3e	»
1er août.	» de l'acétate de soude .	de la 1re à la 2e	»
15 septembre.	— Classification des pierres pour fours à étendre le verre au tarif spécial n° 7	et à la 3e	»
»	Déclassement du sumac.	de la 1re à la 3e	»
1er novembre.	— Classification du brai de goudron de bois aux tarifs spéciaux nos 22 et 31	et à la 4e	»

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarifs spéciaux nos 1 et 2.

1er mars. — Extension aux transports de combustibles destinés aux steamers-remorqueurs faisant le service des bassins à Anvers.

Tarif spécial n° 4.

1er juillet. — Introduction des meubles.

Tarif spécial n° 6.

1er février. — Introduction de la porcelaine.
1er juillet. — » des ronces artificielles.

Tarif spécial n° 7.

1er avril. — Introduction des betteraves en cossettes.
15 septembre. — » des pierres pour fours à étendre le verre.

Tarif spécial n° 11.

1er juin. — Extension aux massiaux.

Tarif spécial n° 12.

1er février. — Introduction des minerais de manganèse.
1er juin. » des minerais de fer manganésifères.
» » des déchets de carrières.

Tarif spécial n° 13.

1er mars. — Extension à la station d'Ans.
6 » » » de Franière.
23 septembre. — » » Jumet-Brulotte.

Tarif spécial n° 22.

1er avril. — Extension à la station de Moustier.
1er septembre. — Introduction du brai de goudron de bois.

Tarif spécial n° 30.

1er février. — Introduction des bières en fûts, en caisses ou en paniers, des crevettes, des meubles, des moules (mollusques) et des poissons frais.
1er août. — Introduction des lapins vivants et de la volaille vivante.

Tarif spécial n° 31.

1er septembre. — Introduction du brai de goudron de bois.

Tarif spécial n° 36.

1er novembre. — Extension au terreau.

Tarif spécial n° 37.

1er février. — Introduction des écumes de sucreries.
» » des résidus calcaires de la fabrication du sucre.

Tarifs exceptionnels provisoires nos 31 et 31bis.

14 novembre. — Extension aux envois de terres plastiques. terres réfractaires, kaolin, china-stone, china-clay-ball-clay.

II. — SERVICES INTERNATIONAUX.

BELGE-NÉERLANDAIS.

16 mars. — Classification des cornières au tarif spécial II.
» » de la lessive de potasse à la 3e section.
» » de la lessive de soude à la 3e »
» » des pierres de construction en grès, artificielles, non taillées à la 3e section.
» » des pierres de construction en grès, artificielles, taillées à la 2e section.
» » de la potasse liquide à la 3e section.
» » de la soude liquide à la 3e »
» Déclassement des graines d'arachides de la 2e à la 3e section.
» » des bois de houillères du tarif spécial I au tarif spécial II.

3 juillet. — Remaniement de la classification des dalles.

TARIFS SPÉCIAUX.

Spécial IV.

1er février. — Extension à Syngem.

ANGLO-BELGE, VIA OSTENDE-TILBURY.

Classification.

1er juillet. — Classification de la margarine au tarif spécial 1.
» » des articles de papeterie en caisses à la 3e section.
» » des raisins frais au tarif spécial I.
» » des tomates au tarif spécial I.
10 octobre. — » des laines brutes à la 4e section.
» » des tissus de coton à la 4e »
» » » de laine à la 2e »

TARIFS SPÉCIAUX.

Spécial n° 1.

4 août. — Introduction des fruits verts non dénommés, des légumes frais, des noisettes, des noix, des poires fraîches, des pommes fraîches, des prunes fraîches.

Services Belge-Rhénan-Westphalien et Belge-Allemand.

Mars 1896. — Introduction du tarif exceptionnel n° 28 Belge-Rhénan-Westphalien pour le transport de déchets de pierres poudingues au départ de Régissa. — Réduction de fr. 1 50 par tonne sur les prix normaux du tarif.

1er avril. — Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 26 pour le transport de briques de Rothe-Erde à Anvers transit. — Réduction de 90 centimes sur les prix de la 4e classe du tarif intérieur.

1er août. — Introduction du tarif exceptionnel n° 27 Belge-Rhénan-Westphalien pour le transport de minerais de plomb et de zinc au départ d'Anvers (transit). Réduction de fr. 1 25 par tonne.

1er août. — Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 29 Belge-Rhénan-Westphalien pour le transport des matériaux destinés à la construction, l'entretien, la réparation des routes (pavés, etc.). Ce tarif comporte une réduction de fr. 0 35 pour les envois de 10 tonnes et de fr. 0 75 pour les envois de 50 tonnes.

Services Belge-Sud-Ouest-Allemand et Belge-Prince-Henri.

1er septembre. — Introduction d'un nouveau tarif pour le trafic de transit entre les ports belges et Bâle (fascicule 2e du tarif Belge-Sud-Ouest Allemand) comprenant, pour certaines marchandises à expédier de ou vers la Suisse occidentale, des taxes réduites formées par le report sur la voie belge-alsacienne des prix obtenus par la voie française, avec application du tarif commun Nord-Est-P.-L -M. n° 300.

15 septembre. — Application, du 15 septembre au 31 décembre 1896, aux transports de *fruits frais* de la Belgique en destination du Wurtemberg, d'un tarif réduit comportant, pour les envois par 5,000 kilogrammes, les prix de la classe A², et pour ceux par 10,000 kilogrammes, les prix du tarif spécial I.

1er novembre. — Introduction d'un tarif réduit pour le transport des *scories de fours convertisseurs, phosphoreuses* (*scories Thomas*), entre les stations belges, d'une part, et certaines gares du chemin de fer de l'État de Bade, d'autre part, comportant, pour le parcours belge, les prix du tarif spécial n° 36 intérieur.

1er novembre. — Introduction d'un nouveau tarif pour le transport des *minerais* du Grand-Duché de Luxembourg vers le Nord de la France, viâ Arlon-Namur, formé en comptant, pour le parcours belge, les taxes du tarif spécial n° 12 intérieur.

Service Franco-Belge-Nord.

29 janvier. — Déclassement du sulfate de baryte en poudre de la 3me à la 4me classe sur le parcours belge.

1er juillet. — Réduction de fr. 0 75 sur les prix de la 4me classe des tarifs intérieur et mixtes par tonne en faveur des transports de fonte brute du bassin de Longwy réexpédiés d'Athus (frontière) pour être exportés par les ports belges et Terneuzen.

1er août. — Déclassement de la bière en fûts de la 2me à la 3me classe sur le parcours belge.

Déclassement des perches, d'une manière générale, de la 3me à la 4me classe sur le parcours belge.

ANNEXE III.

Réductions de prix de transport de marchandises accordées depuis le 1er janvier 1897.

Services intérieur et mixtes.

15 janvier. — Admission du baryte, du spath et du sulfate de baryte en poudre ou en pierre au tarif spécial n° 3 d'exportation maritime.

15 janvier. — Classification des voussettes en terre cuite à la 4e classe et au tarif spécial n° 3 d'exportation maritime.

Service Belge-Néerlandais.

1er février. — Création d'un nouveau tarif spécial (n° XXV) pour le transport de combustibles par quantités d'au moins 100,000 kilogrammes ou payant pour ce poids au départ des stations desservant des charbonnages, fours à coke, usines à gaz ou fabriques de briquettes belges, à destination de certaines localités des Pays-Bas.

Service Franco-Belge-Nord.

29 janvier. — Abaissement des prix du tarif spécial n° VI applicable sur le parcours belge aux transports de *laine de toute espèce* effectués par quantités de 5,000 kilogrammes de nos ports de mer pour la France viâ Blandain, Mouscron et Menin. (Prix de la 4me classe du tarif n° 3.)

Ces transports étaient auparavant taxés aux prix, plus élevés, du barême de transit réduits de 50 centimes par tonne.

15 mars. — Extension du tarif spécial n° VI précité à tous les autres points de contact avec le réseau du Nord-Français, Quévy excepté.

Extension du même tarif spécial aux envois de déchets de coton effectués dans les mêmes conditions.

ANNEXE IV.

Comparaison des taxes kilométriques-bases.

		ANCIEN BARÈME.				NOUVEAU BARÈME.			
		Trains ordinaires.	Taxes minima.	Trains express.	Taxes minima	Tous les trains. Services intérieurs et mixte.	Taxes minima.	Services internationaux.	Taxes minima.
Billets simples	1re classe.	0.0756	0,40	0.0945	0,50	0.0945	0,50	0.0945	0,50
	2e —	0.0567	0,30	0.0709	0,40	0.0657875	0,35	0.0709	0,40
	3e —	0.0378	0,20	0.0473	0,25	0.0378	0,20	0.0473	0,25
Billets d'aller et retour. .	1re classe.	0.12196	0,65	0.1512	0,80	0.1512	0,80	0.1512	0,80
	2e —	0.072576	0,50	0.11344	0,60	0.10206	0,55	0.11344	0,60
	3e —	0.06048	0,35	0.07568	0,40	0.06048	0,35	0.07568	0,40

Les taxes sont arrondies au décime supérieur pour les 1re et 2e classes aux distances supérieures à 20 kilomètres et au demi-décime supérieur pour les distances inférieures et pour les 3e classes à toutes distances.

PRIX RÉDUITS. — Les prix pour le transport des enfants, troupes, gardes-civiques, sociétaires, excursions scolaires, électeurs, émigrants, détenus, ouvriers travaillant hors frontières, ainsi qu'en train de plaisir, sont ceux des billets simples à prix normaux réduits de 50 °/₀ et arrondis au décime ou au demi-décime supérieur selon la règle fixée pour les prix normaux.

BILLETS CIRCULAIRES. — 1° A itinéraires fixes. Les prix sont ceux des billets simples à prix normaux du service intérieur ou international, selon les cas, réduits de 20 °/₀ et arrondis suivant la règle fixée pour les prix normaux.

BILLETS COMBINÉS. — Les prix sont ceux des billets simples à prix normaux du service international, réduits de 20 °/₀ et arrondis selon la règle fixée pour les prix normaux.

ABONNEMENTS ORDINAIRES (*à parcours déterminés et sur tout le réseau ceux de quinze jours compris*). Les prix sont ceux des barèmes actuels, augmentés de 10 °/₀ pour la 1re classe, de 5 °/₀ pour la 2e classe, et diminués de 10 °/₀ pour la 3e classe. Ils sont arrondis le cas échéant au franc supérieur.

ABONNEMENTS POUR OUVRIERS. — Les prix sont ceux des barèmes actuels diminués de 10 °/₀ et arrondis le cas échéant au demi-décime supérieur.

TRAINS. — 1° *Trains locaux.* Sauf les exceptions à régler pour certains trains, les voyageurs de toutes catégories ont accès aux trains locaux. 2° *Trains internationaux ou de luxe* à désigner par l'administration.

Sont admis à ces trains :

1° Sans taxe supplémentaire :

Les voyageurs munis de billets internationaux à prix normal et de billets pour enfants, ceux porteurs de billets d'agences genre « Cook et Son » ou de billets circulaire.

2° Moyennant une taxe supplémentaire fixe de 2 francs pour les distances de 200 kilomètres ou moins et de 3 francs pour celles supérieures à 200 kilomètres ;

a. Les voyageurs des services intérieur et mixtes munis de billets à prix normaux et de cartes d'abonnements ordinaires ou scolaires.

b. Les enfants, les militaires voyageant à prix réduits de 50 %;

c. Les sociétaires, les personnes y assimilées et les élèves en excursion scolaires, préalablement autorisés par l'administration.

La taxe supplémentaire est payable avant le départ au guichet de la station où le train international est emprunté.

II. Sont exclus de ces trains, qu'ils soient munis de billets du service intérieur, du service mixte ou du service international :

Les sociétaires, les personnes y assimilées et les élèves en excursions scolaires non autorisés préalablement par l'administration, les électeurs, les émigrants, les détenus et les ouvriers allant travailler hors frontières, ainsi que les porteurs de billets d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

3° *Trains de luxe organisés par la Compagnie des wagons-lits et des Grands-Express-Européens.*

Tous les voyageurs munis de billets de 1re classe y ont accès moyennant payement des suppléments exigés par la Compagnie des wagons-lits et des Grands-Express-Européens.