

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 AVRIL 1898.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1898 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1898, déposé en février 1897, comprenait des crédits s'élevant à 116,537,880 francs.

Ce projet avait été arrêté provisoirement en prenant pour base le Budget amendé pour l'exercice 1897, diminué d'une somme de 184,000 francs, affectée à des dépenses exceptionnelles, et augmenté de certains crédits s'élevant ensemble à 83,293 francs, dont une partie seulement avait été justifiée dans le *Document* de la Chambre des Représentants n° 4. (session de 1896-97), pages 236 à 240 et 246.

Le projet amendé de 1898, qui comprend 1,000,000 de francs pour dépenses de reconstruction de bâtiments, etc. figurant antérieurement au Budget extraordinaire, porte le total des crédits demandés à . . . fr. 452,321,590 »

Soit, comparativement au Budget de 1897, y compris les crédits supplémentaires alloués par la loi du 29 décembre 1897, une augmentation de 10,151,003 »

Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1897, évalués à 4,088,000 »

les augmentations budgétaires pour 1898 par rapport aux dépenses effectuées en 1897 ne s'élèvent plus qu'à . . fr. 6,063,003 »

Et en déduisant du total du Budget amendé de 1898 les sommes demandées pour l'exploitation des lignes reprises et à reprendre, soit 9,821,774 »

on obtient pour 1898 une diminution de fr. 3,758,769 »
comparativement à la dépense de 1897.

Le tableau suivant fait ressortir les différences, tant partielles que totales, entre les principales subdivisions des Budgets comparés de 1897 et 1898.

(1) Budget, n° 102, IX (session de 1896-1897).

Budget amendé, n° 5, IX.

(2) La section centrale, présidée par M. DE SAELEER, était composée de MM ANCIEN, VAN NARMEN, FURNÉMONT, HELLEPUTTE, FRIS et FICHEFET.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	BUDGET VOTÉ DE 1897 et CRÉDITS SUPPLÉMENTAIRES alloués par la loi du 29 décembre 1897.		BUDGET	
			SERVICES autres que le chemin de fer.	ANCIEN réseau.
1 ^o Administration centrale		271,250		
1 ^{re} section : Services communs	1,410,095		1,504,005	
Crédit supplémentaire	257,000			
2 ^o — Voies et travaux	21,752,755		22,492,005	
3 ^o — Traction et matériel	42,564,157		46,024,017	
Crédit supplémentaire	(¹)5,495,000			
2 ^o Chemins de fer				
4 ^o — Transports. Direction commerciale et surveillance des chemins de fer concédés	24,728,758		25,541,912	
5 ^o — Perception des recettes et contrôles	2,025,521		2,083,061	
6 ^o — Chemins de fer en construction	17,000		17,000	
		98,250,066		97,664,700
3 ^o Postes, télégraphes et téléphones				
1 ^{re} section : Services communs	576,950		585,500	
2 ^o — Postes	11,255,202		12,032,554	
3 ^o — Télégraphes et téléphones	(²)5,970,720		6,075,855	
		17,802,962		
4 ^o Marino		(³)5,655,552		
5 ^o Services divers		201,075		
		122,170,585		

N. B. Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1897 et évalués à

l'augmentation de 1898 par rapport à la dépense effective de 1897 se réduit à

Mais en déduisant du total du Budget amendé de 1898, la dépense prévue pour l'exploitation des lignes reprises et à reprendre, soit 9,821,774 francs, on obtient, pour 1898, une diminution de 5,758,769 francs, comparativement à la dépense de 1897.

(¹) Dans ce chiffre est comprise une somme de 2,500,000 francs pour des commandes supplémentaires et exceptionnelles de matériel en renouvellement.

(²) — — — — de 15,000 francs pour des dépenses exceptionnelles.

(³) — — — — de 160,000 francs pour des dépenses exceptionnelles.

(⁴) — — — — de 887,210 francs pour des commandes supplémentaires et exceptionnelles en renouvellement.

(⁵) Augmentation du crédit porté à l'article 84. (Voir lettres annexées du Ministère des Finances).

Les crédits supplémentaires restant encore à solder se chiffrent comme suit : {

Insuffisances sur crédits de 1897	fr. 3,657,000
sur exercices antérieurs	431,000
Total	fr. 4,088,000

AMENDÉ DE 1898				DIFFERENCES ENTRE LE BUDGET DE 1897 y compris les crédits supplémentaires votés, et celui de 1897.			
CHEMINS DE FER			TOTALS.	DIMINUTIONS		AUGMENTATIONS	
Lignes reprises. Anvers à Gand et Gand-Eclou- Bruges.	Lignes à reprendre. Grand Central Belge et Liégeois- Limbourgeois	TOTALS.		partielles.	totales	partielles.	totales.
			271,250				
16,508	272,797	1,794,010			157,015		
242,745	1,681,114	24,415,861			2,665,100		
322,401	3,986,432	50,555,750			2,274,613		
576,953	2,547,177	28,666,022			3,057,264		
16,580	150,487	2,259,828			231,507		
		17,000					
1,174,767	8,647,007	107,486,174	107,486,174			9,240,508	
					8,350		
					777,042		
					105,135		
			18,693,489			890,527	
			5,619,522		6,030		
			(5) 221,075			(4) 20,000	
			132,521,590		6,030	10,157,055	
AUGMENTATION. fr.				10,151,005			
.				4,088,000 (4)			
. fr.				6,063,005			

Pour le chemin de fer l'augmentation des crédits résulte :

1° Des dépenses rendues nécessaires par l'exploitation des lignes d'Anvers à Gand par Saint-Nicolas et Lokeren, et de Gand à Eecloo et Eecloo à Bruges, ainsi que des sections belges des chemins de fer Grand-Central et Liégeois-Luxembourgeois;

2° De la progression constante du trafic de l'ancien réseau, qui nécessite des extensions de personnel et une consommation plus grande de charbon et d'autres matières nécessaires à la traction. Il est à remarquer que le marché sidérurgique et le combustible ont des cours qui sont supérieurs à ceux de l'an dernier;

3° De l'amélioration de la situation des agents;

4° Les divers services du matériel et de la traction et des voies et travaux, où le développement progressif est continu, ont demandé aussi une majoration de crédit.

Les télégraphes et les téléphones se perfectionnent de jour en jour et c'est à juste titre que le Budget prévoit une augmentation de 890,527 francs qui doit permettre d'améliorer cet important service.

L'augmentation de recettes pour 1897 accusée par le tableau ci-après et qui se solde par 10 millions de francs, légitime la préoccupation du Ministre des Chemins de fer de suivre tous les progrès dont son administration est susceptible.

Administration des chemins de fer de l'État.

Mouvement et recette de l'ensemble du réseau exploité par l'État, en 1896 et 1897.

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES. (Au profit du Trésor.)	
	UNITÉS.	1896.	1897.	1896.	1897.	1896.	1897.

Onze premiers mois.

Voyageurs	Voyage .	76,454,558	84,389,502	49,385,276 75	55,550,603 65	47,757,204 72	51,852,250 04
Bagages	Quintal .	366,589	387,904	1,057,294 74	1,787,996 21	1,597,510 46	1,744,150 11
Marchandises, finances, équipages, chevaux et bestiaux . . . fr.				93,525,818 21	98,915,552 28	90,561,907 59	95,775,660 53
Produits extraordinaires				2,815,569 41	2,885,502 59	2,797,198 78	2,871,093 05
Recettes totales arrêtées fr.				147,359,759 11	157,137,454 55	142,493,920 35	152,225,123 01
Différences en 1897 fr.				+ 9,777,675 42		+ 9,729,203 26	

Décembre (approximatif).

Voyageurs et bagages fr.	3,763,118 39	3,876,100	3,654,451 38	3,760,000
Marchandises et produits extraordinaires	9,224,774 20	9,311,000	8,929,190 64	9,060,500
Totaux des recettes fr.	12,987,892 59	13,187,100	12,583,651 02	12,820,500
Différences en 1897	+ 199,207 41		+ 256,638 98	
Totaux pour les douze mois	160,547,651 70	170,324,534 53	155,057,571 37	165,045,423 61
Différences en 1897 fr.	+ 9,976,882 83		+ 9,985,852 24	

N. B. — Les données ci-dessus ne concernent que l'ancien réseau de l'État, à l'exclusion des lignes reprises d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges, dont la gestion est restée distincte jusque fin 1897.

A remarquer, d'une part, que l'année 1896 était bissextile et, d'autre part, que les produits afférents à l'année 1897 ont été très sensiblement influencés par l'Exposition de Bruxelles.

Il a paru intéressant de compléter le tableau dressé en 1897 et d'où résulte que le boni de l'exploitation est en progression marquée, puisque, de fr. 14,642,134 45 qu'il était en 1895, il monte en 1896 à fr. 19,596,462 75, ce qui élève la moyenne annuelle de 1885 à 1896 à fr. 11,741,363 55.

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 chemins de fer (a).	BONI réduit du montant des pensions.	INTÉRÊT 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.
1885	119,775,906 25	70,054,075 50	49,719,252 75	5,920,998 44	45,798,254 29	45,381,170 10	417,055 19	509,240	107,815 19	5,017,078 11	(2) 5,124,895 50	Kilom. 5,175	58 55	5 05	151
1886	116,529,508 60	65,916,550 15	50,612,958 51	5,824,582 90	46,788,575 61	45,845,534 95	945,040 66	351,751	595,309 66	2,905,124 05	(2) 3,408,455 71	5,200	56 56	5 10	129 46
1887	124,157,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,054,754 75	53,595,406 15	46,850,548 19	6,545,057 94	355,876	6,189,181 04	4,057,074 21	10,246,856 15	5,217	55 72	4 70	108
1888	151,612,616 45	60,071,528 50	61,641,287 95	4,150,024 45	57,511,265 52	47,121,168 51	10,590,095 01	586,182	10,005,915 01	4,499,545 19	14,503,258 20	5,927	55 16	5 74	115 67
1889	156,920,084 54	74,714,552 80	62,205,551 54	4,585,906 14	57,819,645 40	47,669,187 96	10,150,457 44	457,617	9,712,840 44	5,015,922 74	14,726,765 18	5,955	54 57	6 08	115 52
1890	141,251,819 07	84,045,525 46	57,206,295 61	4,576,115 55	52,650,180 08	48,505,730 67	4,524,440 41	464,579	5,359,870 41	3,459,744 15	9,299,614 56	5,249	59 50	10 96	152 50
1891	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	4,655,667 91	55,958,575 15	49,056,660 99	4,881,712 16	482,550	4,599,162 16	5,788,488 12	10,187,650 28	5,269	58 07	10 26	154
1892	140,026,549 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,495,228 91	55,050,692 15	49,826,597 92	5,224,294 21	509,296	2,714,998 21	6,127,667 08	8,842,665 29	5,276	58 00	7 52	159 50
1895	145,609,996 07	81,595,514 69	64,016,481 58	4,789,256 27	59,227,225 11	50,256,076 99	8,971,148 12	555,258	8,457,910 12	6,547,405 45	14,985,515 55	5,279	56 04	6 40	151
1894	152,974,889 18	86,557,469 59	66,457,419 79	5,079,797 50	61,557,622 49	50,669,000 64	10,688,621 85	561,209	10,127,412 85	7,114,994 54	17,242,517 19	5,289	56 57	6 89	126 48
1895	154,467,550 51	90,456,512 18	64,051,058 55	5,085,515 98	59,047,524 55	51,505,677 61	7,581,846 74	615,012	6,966,854 74	7,675,299 71	14,642,154 45	5,299	58 57	7 55	125 29
1896	160,454,705 26	90,757,505 51	69,677,457 75	5,290,080 55	64,587,577 42	52,599,004 18	11,988,575 24	675,629	11,512,744 24	8,285,718 51	19,596,462 75	5,550	56 57	7 42	121 71
Moyennes annuelles.	158,879,652 15	78,951,815 25	59,927,818 88	4,525,642 24	55,404,176 64	48,728,663 97	6,675,512 67	475,546 59	6,292,166 08	5,559,197 47	11,741,565 55	5,254	56 79	7 05	127 51

(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 5 1/2 p. c., afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 5 1/2 p. c. dans les écritures

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

EXAMEN EN SECTIONS.

Le projet de Budget discuté en sections a donné lieu aux observations suivantes :

2^o SECTION. — Un membre demande qu'on s'occupe activement de la transformation du chemin de fer Anvers-Gand et de son raccordement à Gand et à Anvers aux gares principales.

Il demande un service plus régulier de navigation entre la Tête-de-Flandre et la ville d'Anvers.

Un autre membre demande la création d'une ligne de navigation entre Doel et Lillo.

Un membre insiste pour appeler l'attention du Département sur la nécessité de tenir une comptabilité séparée pour les chemins de fer repris récemment par l'État, de manière à pouvoir juger du coût et du revenu de chaque ligne.

3^o SECTION. — Un membre demande s'il est vrai que le Gouvernement étudie un projet de gare centrale à Bruxelles.

Un autre membre demande pourquoi le Gouvernement se refuse à paver l'intérieur de nombreuses gares secondaires, où ce travail est indispensable.

Un troisième membre demande si l'Administration ne doit pas réparer le pont de Grammont dont l'état est défectueux.

Un autre membre demande des renseignements détaillés sur les bases des recettes et dépenses des chemins de fer récemment repris.

4^o SECTION. — Dans la 4^o section la situation des employés des lignes reprises est signalée à l'attention de l'honorable Ministre des Chemins de fer, et on lui demande de mettre sur un pied d'égalité les commis auxiliaires des Chemins de fer et ceux des Postes.

5^o SECTION. — Dans la 5^o section un membre critique les dépenses de luxe des grandes gares qui rendent le Ministre trop parcimonieux quand il s'agit des dépenses utiles pour les petites gares.

Un autre membre demande que le Ministre fasse connaître le mode d'amortissement quand un nouvel appareil est substitué à un appareil moins perfectionné.

Toutes les sections adoptent le projet de Budget à l'unanimité, sauf la première, où deux membres s'abstiennent.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La section centrale, après avoir dépouillé les procès-verbaux des sections, signale à l'honorable Ministre les diverses questions d'intérêt général qui ont été soulevées dans les sections. Passant à la discussion générale du Budget, elle décide de poser un certain nombre de questions au Gouvernement.

Ces questions sont les suivantes :

PREMIÈRE QUESTION.

Questions relatives au personnel-fonctionnaires, employés et ouvriers des lignes reprises.

RÉPONSE.**I. — CADRES.**

Lors de la discussion du projet de loi de rachat des chemins de fer, le Gouvernement a déclaré qu'il avait l'intention de maintenir des cadres séparés pour chaque ligne. Cette décision sera maintenue, et la fusion dans le cadre général n'aura lieu que par catégorie d'agents et pour autant que la mesure n'ait pas pour conséquence de nuire aux agents des différents réseaux.

II. — INGÉNIEURS.

La loi dispense les ingénieurs attachés aux lignes reprises de la production du diplôme légal.

Les ingénieurs conserveront :

1^o Le titre de leurs fonctions ;

2^o Le traitement qu'ils avaient précédemment, sauf réduction au maximum du traitement de l'État.

III. — OUVRIERS.

Les petits salaires des ouvriers seront élevés au minimum de ceux de l'État.

IV. — COMMIS ET COMMIS AUXILIAIRES.

Les commis des lignes reprises dont le traitement est égal ou inférieur à 2,200 francs, tout en conservant leur qualification de commis, seront assimilés, sous le rapport de l'avancement, aux commis auxiliaires de l'État, et ils ne pourront dès lors dépasser le traitement de 2,200 francs ou de 2,400 francs à titre de fin de carrière, à moins d'avoir subi avec succès un examen dont les conditions seront arrêtées ultérieurement.

Toutefois, quelques exceptions pourront être faites en faveur d'agents très méritants qui étaient sur le point d'obtenir une promotion au Grand Central Belge et pour lesquels l'examen présenterait de sérieuses difficultés.

Ils peuvent, en outre, obtenir sans examen l'emploi de chef de station de quatrième

classe qui comporte au maximum le traitement de 2,500 francs (2,700 à titre de fin de carrière), dans les mêmes conditions que les commis auxiliaires de l'État.

Le commis des lignes reprises dont le traitement est égal ou inférieur à 2,200 francs seront soumis aux mêmes règles que les commis auxiliaires de l'État au point de vue de l'avancement, en ce qui concerne l'échelle des traitements et les délais fixés pour obtenir une promotion. En sorte que les commis du Grand Central Belge notamment, auront des avantages supérieurs à ceux qui sont attachés à leur emploi actuel de commis, attendu qu'ils ne peuvent en cette qualité obtenir un traitement supérieur à celui de 2,100 francs, tandis que l'emploi de commis auxiliaire à l'État comporte le taux de 2,200 francs, qui peut être porté à 2,400 francs à titre de « fin de carrière. »

V. — CONDITIONS D'AVANCEMENT.

Une décision ministérielle a arrêté en ordre principal la règle suivante :

Les titres à l'avancement des intéressés seront appréciés en tenant compte de la rémunération attachée à l'État aux fonctions qu'ils exercent étant entendu que les commis dont le traitement ne dépasse pas le maximum de la rémunération des commis auxiliaires (2,200 francs) seront assimilés à ces derniers.

VI. — CHOIX DES FONCTIONNAIRES.

On formera cinq ou six cadres suivant le nombre de sociétés qu'on reprend. Chaque fonctionnaire restera dans le cadre auquel il appartient avec son traitement, son salaire, etc., son grade, sauf exceptions commandées par des nécessités administratives.

Quand il s'agira de nommer des fonctionnaires supérieurs, on examinera quels sont les plus capables et on les choisira dans les différents cadres.

VII. — QUESTION RELATIVE AUX CANDIDATS

Les candidats commis actuellement attachés au Grand Central, notamment en qualité d'annotateurs et qui ont subi avec succès l'examen de commis, seront repris en leur qualité actuelle et nommés successivement dans le cadre spécial au grade de commis auxiliaire au traitement qu'ils auraient obtenu au Grand Central. Les candidats étrangers seront admis dans les conditions d'admission du Grand-Central.

La section centrale estime que la réponse à la première question ne lui fournit pas les éléments nécessaires pour se rendre compte de la situation qui sera faite à chacune des catégories d'agents des lignes reprises.

Elle se borne donc à insister à nouveau sur la nécessité de prendre les mesures nécessaires pour que ces agents n'aient pas à souffrir de la reprise ni dans leur situation actuelle ni dans les chances ou les conditions d'avancement.

2° QUESTION.

RÉFORME DES TAXES POSTALES.

Un membre considère que la réduction de la taxe des lettres à 5 centimes, n'est pas une réforme heureuse à divers points de vue.

Il serait préférable d'augmenter le poids de la lettre jusqu'à 20 grammes.

L'unification de la taxe est un principe excellent qu'il importe de maintenir.

D'autres membres demandent qu'au lieu de réduire les recettes, on consacre les ressources actuelles à améliorer le service postal dans les campagnes où ce service laisse encore beaucoup à désirer dans de nombreuses localités.

RÉPONSE.

Un projet de loi modifiant la législation postale a été soumis à la Chambre par le Gouvernement.

Il a pour objet d'autoriser le Gouvernement : 1° à augmenter le poids des lettres; 2° à réduire les taxes.

Aucune résolution définitive n'a été prise en ce qui concerne l'exercice des pouvoirs sollicités et le Gouvernement aura l'occasion de donner des explications très précises au moment de la discussion du projet.

La section centrale persiste à croire que la réforme postale annoncée donnera lieu à de sérieuses critiques et estime que lors de la discussion du projet soumis à la Chambre les principes préconisés dans la deuxième question doivent déterminer la Chambre à n'accueillir la réforme qu'avec la plus grande réserve.

3° QUESTION.

TRANSBORDEUR SUR L'ESCAUT.

Un membre demande qu'on établisse ce transbordeur sans retard, à la Tête-de-Flandre.

Un membre fait observer qu'il existe des autres projets, notamment celui relatif à l'établissement d'un tunnel.

La Section décide de poser au Gouvernement la question de savoir quelles sont ses intentions à ce sujet.

RÉPONSE.

L'établissement d'un transbordeur à Auvers est examiné en ce moment par le Département des Travaux publics. Des fonctionnaires des chemins de fer et de la marine ont été chargés de donner leur concours aux études.

4° QUESTION.

Il serait intéressant de connaître les intentions du Gouvernement relativement à l'adjudication de certains travaux à des collectivités déterminées, c'est-à-dire qu'un droit de préférence soit accordé en matière d'adjudications

RÉPONSE.

D'après les principes suivis par l'Administration, les sociétés et collectivités légales sont placées sur le même pied que les particuliers.

de fournitures aux sociétés ou personnes qui ont institué des conseils de conciliation. Il s'agit évidemment d'une préférence donnée à conditions égales.

Que les associations n'aient pas ce cautionnement à fournir en matière d'adjudications, quand il ne s'agit pas de travaux d'un coût considérable.

5° QUESTION.

La section centrale est d'avis de demander des explications au sujet des retards des trains intérieurs transportant des ouvriers à Bruxelles, notamment sur les lignes d'Ostende-Bruxelles, Bruxelles et Cologne, etc.

Il est regrettable que le service international ne puisse être organisé sans préjudicier aux transports à l'intérieur.

6° QUESTION.

BILLETS KILOMÉTRIQUES

A-t-on examiné cette question d'une manière générale et subsidiairement dans le sens de ce qui a été admis par certaines Compagnies anglaises pour les billets de famille.

7° QUESTION.

SERVICE DU CAMIONNAGE.

Ce service est depuis quelque temps exploité par l'État dans l'agglomération bruxelloise. On était satisfait de l'ancien service; aujourd'hui le public se plaint vivement. Il est défendu par exemple aux ouvriers de reprendre dans les souterrains des maisons des colis destinés au transport tarif 2. Or les habitants n'ont pas à leur disposition des chargeurs et déchargeurs.

RÉPONSE.

L'Administration s'efforcera de prendre des mesures assurant la marche régulière des trains internationaux sans entraver la marche des trains en service intérieur.

RÉPONSE.

J'ai donné à cet égard des renseignements très précis lors de la discussion du Budget des chemins de fer.

Je crois qu'en présence des résultats peu favorables que les essais de ce système ont donné dans plusieurs pays, il faut être très prudent avant d'introduire cette réforme.

La seconde mesure entraînerait une perte de recette considérable, et donnerait lieu à des fraudes nombreuses qu'il serait impossible de réprimer efficacement.

RÉPONSE.

Antérieurement au 1^{er} août 1896, le service du camionnage dans l'agglomération bruxelloise était exécuté par un entrepreneur qui fournissait tous les moyens d'exécution : chevaux, véhicules et personnel. L'entrepreneur était rémunéré selon les quantités prises ou remises à domicile.

Depuis le 1^{er} août 1896, seuls les chevaux complètement harnachés sont fournis par entreprise; le personnel relève de l'Administration des chemins de fer qui pourvoit à la fourniture des véhicules de toute espèce pour le camionnage des envois.

L'ancienne entreprise a été l'objet de nombreuses réclamations dont la Chambre s'est

occupée lors de la discussion du Budget des Chemins de fer.

Le public est satisfait du service actuel.

Sous le régime nouveau, comme sous le régime ancien, les relations entre l'Administration et le public sont réglées par le livret réglementaire, en ce qui concerne la prise et la remise à domicile des marchandises.

Ce livret dispose en ses articles 14 et 23, ce qui suit :

ART. 14. — *Prise à domicile.* « Les marchandises sont enlevées, suivant les indications de l'expéditeur, devant la porte des magasins ou dans les cours, vestibules, enclos et autres endroits facilement accessibles pour les camions, pourvu qu'ils se trouvent à 100 mètres de distance au maximum de la voie publique carrossable. Si l'endroit indiqué n'est pas attenant au domicile de l'expéditeur, il doit être spécialement désigné dans la demande de prise à domicile. »

ART. 23. — *Déchargement.* « Les marchandises sont déposées, suivant les indications du destinataire, devant la porte de magasins ou dans les cours, vestibules, enclos et autres endroits facilement accessibles pour les camions pourvu qu'ils se trouvent à 100 mètres de distance au maximum de la voie publique carrossable. Si l'endroit indiqué n'est pas attenant au domicile du destinataire, il doit être spécialement désigné dans la lettre de voiture. »

ART. 25. — *Mise en cave.* « A la demande des destinataires, le camionnage est tenu de mettre en cave les marchandises destinées à leur consommation particulière. La rétribution à payer au camionneur pour ce service est indiqué au tableau des frais accessoires. »

L'Administration a fait examiner s'il ne serait pas possible de faire enlever dans les souterrains, les marchandises à prendre à domicile.

Il a été reconnu que cette mesure ne serait pas compatible avec une exécution régulière du service.

QUESTION.

TRAINS INTERNATIONAUX.

Vitesse des trains. — Une Commission a été instituée. Quelles sont les conclusions de la Commission instituée pour faire des expériences?

RÉPONSE.

L'Administration des Chemins de fer a l'intention d'adopter un nouveau type de locomotives pour la traction des trains internationaux et des trains rapides.

9^e QUESTION.

RÉPONSE.

SUPPRESSION DES PASSAGES A NIVEAU.

Il est nécessaire de les supprimer dans l'intérêt de la circulation. On demande comme mesure provisoire d'établir des passerelles pour piétons autant que possible.

L'Administration s'efforce de supprimer un grand nombre de passages à niveau; un crédit de 400,000 francs est affecté chaque année à l'exécution de ces travaux.

Pour éviter autant que possible les inconvénients qui en résultent et pour faciliter la circulation, des chemins latéraux ou des passerelles sont établis là où l'intérêt public l'exige.

La section, après avoir pris connaissance des réponses aux 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e et 9^e questions, s'est ralliée à l'avis du Gouvernement.

La 8^e question et la réponse fournie ont donné lieu à un examen plus complet.

Il semble en effet nécessaire de ne pas perdre de vue que pour conserver le trafic international, il faut chercher le moyen d'augmenter la vitesse des trains sans exposer la sécurité des voyageurs.

La section centrale a donc appris avec satisfaction que les études avaient été conduites avec intelligence, en prenant connaissance de la note ci-jointe que l'honorable Ministre lui a fait transmettre. La section approuve l'achat des locomotives à l'étranger dans les conditions où il s'est produit et pour profiter de l'expérience des grands railways voisins.

Grande vitesse. — Une commission spéciale a parcouru l'Europe entière pour étudier de près et voir fonctionner les types de locomotives réalisant des augmentations de vitesse de trains rapides, en remarquant de fortes charges sur des lignes différemment inclinées.

On aurait désiré concentrer tous les perfectionnements rencontrés, dans une machine étudié avec soin, puis la construire et l'essayer.

Mais il s'est fait qu'un engin en service courant en Angleterre se trouvait répondre aux conditions du programme et que la seule question à résoudre était de savoir s'il se comporterait également bien en brûlant du charbon de provenance belge ou des briquettes fabriquées dans notre pays.

L'expérience, sous ce rapport, a pleinement réussi.

Vu la nécessité d'augmenter le plus tôt possible la vitesse des grands express, on a commandé quelques machines anglaises d'un type spécial, qui pourront effectuer un service courant, en montrant à l'administration, sur ses propres lignes, les avantages et les inconvénients du type et lui permettant d'étudier par elle-même notamment l'allure due au bogie, la question d'usage et d'entretien du foyer spécial à voûte en briques.

C'est évidemment en expérimentant sur le réseau belge les progrès réalisés ailleurs que l'on arrivera le plus sûrement à la solution pratique du problème.

La question de la suppression de la 1^{re} classe a vivement préoccupé le public. La section estime que le Ministre des Chemins de fer a été bien inspiré en prenant les mesures dont il s'agit. En effet, sur un grand nombre de lignes et notamment sur les lignes secondaires exploitées par trains légers,

le nombre de places occupées dans les voitures de 1^{re} classe est insignifiant ; il ne s'élève souvent qu'à 4 ou 5 % du nombre de places offertes au public. Le matériel roulant est mal utilisé et il en résulte une dépense inutile.

Les dispositions prises sont les suivantes :

L'Administration a supprimé le type des voitures actuelles de 2^e classe et se propose de composer les trains de voitures qui seront aussi confortables que les premières tout en maintenant le prix de la 2^e classe. En d'autres termes, les voitures de 2^e classe seront supprimées et le prix de la 1^{re} classe sera réduit.

Il en résultera :

1^o Que les voyageurs de 1^{re} classe auront les mêmes voitures tout en obtenant une réduction de taxes ;

2^o Que les voyageurs de 2^e classe seront admis dans les voitures de 1^{re} classe sans augmentation de taxes ;

3^o Que le matériel sera mieux utilisé et que la perte subie du chef de l'abaissement du prix de transport, sera largement compensée par les économies d'exploitation.

Le bénéfice qui sera réalisé sera affecté : 1^o à améliorer les voitures de 2^e et de 3^e classe qui deviendront successivement 1^{re} et 2^e classe ; 2^o à introduire dans ces voitures un meilleur système de chauffage et d'éclairage ; 3^o à réduire autant que possible le nombre de places par compartiment de 10 à 8 et par banc de 5 à 4.

En ce qui concerne les lignes principales à trafic intense et rapide, le Gouvernement a conclu une convention avec la Compagnie des wagons-lits qui a donné lieu à une discussion récente au Sénat et dont les lignes générales sont (*Voitures de luxe*). Les voitures de luxe sont fournies par la Compagnie qui en assure l'entretien sauf pour ce qui concerne les pièces de roulement de traction, de choc, de suspension et de freinage.

Le service intérieur des voitures doit être fait par un agent de la Compagnie.

Les voyageurs sont admis avec un billet de deuxième classe et un supplément de quatre centimes par kilomètres dont deux pour l'État et deux pour la Compagnie.

Des consommations peuvent être servies aux voyageurs d'après un tarif à approuver au préalable par l'Administration.

Le débit des boissons alcooliques est interdit.

Le contrat a une durée de trente ans avec faculté pour l'État de le résilier à toute époque, sous réserve d'un dédommagement, si la résiliation a lieu avant la fin de la vingt-cinquième année.

*
* *

La situation financière parfaitement établie par l'honorable M. Ancion dans les rapports des Budgets de 1895-1896 et 1897, continue à être très satisfaisante. Elle justifie les éloges accordées à la gestion de l'honorable

M. Vandenpeereboom et elle doit l'engager à persévérer dans la direction qu'il donne à notre railway, tout en ne négligeant aucune des réformes utiles que l'expérience enseigne tant au point de vue des perfectionnements de l'outillage, que des tarifs à appliquer.

Dans aucune branche de l'activité industrielle, les progrès ne sont ni plus rapides ni plus importants que dans le service des Chemins de fer, et l'attention de tous les hommes qui s'occupent de cette branche de l'industrie des transports est naturellement appelée sur l'application de l'électricité comme mode de traction.

Cette application à l'exploitation des voies ferrées à grande section est encore à l'état embryonnaire. Mais les progrès rapides de la science électrique imposent aux pouvoirs publics, le devoir de s'en préoccuper de plus en plus. On pressent déjà que dans un avenir plus ou moins rapproché la traction électrique s'imposera et supplantera peu à peu la traction à vapeur tant par suite de l'économie financière qui en résultera, que de l'accroissement de vitesse, avec plus de sécurité.

En France, en Angleterre et notamment en Amérique, des essais se poursuivent activement. Il semble que l'État belge qui va posséder bientôt tout le réseau national et dont l'exploitation peut être citée comme un modèle à divers points de vue, ne doit pas rester inactif.

Il y aurait lieu à notre avis d'envoyer à l'étranger des délégués, pour suivre et étudier sur place les progrès accomplis.

Nous savons d'ailleurs que telles sont les vues de l'honorable Ministre des chemins de fer, et la section centrale ne peut que l'engager à persévérer dans la voie éclairée qu'il a tracée à son département.

L'administration paraît s'être occupée de l'application de la traction électrique aux trains tramways courts et fréquents pour desservir la banlieue des grands centres et les lignes de ceinture.

Plusieurs voitures sont équipées à cette fin et permettront sous peu l'essai de moteurs de différentes provenances.

Le reste du programme qui s'accomplira ensuite portera sur le mode de transmission du courant et l'ensemble des installations fixes.

Ces intentions sont louables, mais elles nous semblent insuffisantes.

N'y a-t-il rien de mieux à faire dans l'état actuel de la question?

Une voie nouvelle s'est ouverte depuis peu, elle nous conduira vraisemblablement vers des progrès bien autrement considérables en matière de grande exploitation.

Nous voulons parler de la locomotive électrique qui, transportant elle-même son moteur, est applicable aux plus grands parcours, et dont l'un des types, la locomotive Heilmann, en essai sur la ligne Paris-Orléans, mérite à tous les égards l'attention la plus sérieuse.

C'est une question sur laquelle l'administration ne s'est pas prononcée et qui semble cependant plus spécialement du domaine de la grande exploitation.

Le programme exposé ci-dessus confine aussi au domaine de la Société nationale des Chemins de fer vicinaux; il ne sera peut-être pas sans intérêt de rappeler ici ce qu'a fait cette société dans un esprit de progrès.

Elle part de ce principe que la traction électrique par conducteur ne peut

être installée sur une voie ferrée que lorsqu'il s'agit de faire face à un trajet présentant les traits caractéristiques suivants :

1° Nombre considérable de trains journaliers se succédant à intervalles rapprochés;

2° Poids relativement faible des dits trains.

On en a conclu que le champ d'applicabilité de la traction électrique aux lignes vicinales se trouve rigoureusement limité à celles qui desservent des populations suffisamment agglomérées pour justifier la mise en marche de trains fréquents ne comportant qu'une ou deux voitures.

Pour de telles lignes, les avantages de la traction électrique sont très importants à divers points de vue, notamment en ce que le prix de revient du kilomètre-électrique est inférieur de 50 %, en moyenne au prix de revient du kilomètre-vapeur.

On peut encore citer, à l'avantage de la traction électrique, la facilité avec laquelle elle permet d'affronter, par simple adhérence, des rampes inaccessibles à la locomotive, rampes atteignant dans certaines villes d'Allemagne jusqu'à 10 et 12 %.

Voici, à titre de renseignement, quelques résultats relatifs à la première section de la ligne Bruxelles-Vert Chasseur, comparant au point de vue des recettes l'exploitation à vapeur avec l'exploitation électrique qui lui a succédé :

Recettes brutes.

1893	136.000 francs. —	Exploitation à vapeur.
1894	177,000 »	» mixte.
1895	228,000 »	» électrique.
1896	283.000 »	» »
1897	314,000 »	» »

La recette a donc plus que doublé en quatre ans

Durant ce même espace de temps, les kilomètres parcourus sont montés de 122,000 à 418,000; le service a donc été trois fois et demie plus intense, tandis que la recette du train-kilomètre est descendue dans la proportion de 4.27 à 0.73. Si l'on en déduit le tantième des frais généraux qui ne croit pas proportionnellement au kilomètre parcouru, on en conclut que la traction électrique a permis de mettre en marche des trains de rapport de plus en plus faible.

D'autre part, le rapport du produit net de la ligne au capital de premier établissement, qui était de 5.90 % en 1893, est resté sensiblement stationnaire (5.57 %) jusqu'en 1897, malgré les deux majorations successives qui ont porté le capital à deux fois et demi son montant primitif.

Il résulte de ces chiffres que la substitution de la traction électrique à la traction à vapeur, a été très favorable tant au public qu'aux actionnaires.

Cette substitution de la traction électrique à la traction à vapeur est en cours d'exécution sur les lignes suivantes :

Réseau du centre	20	kil.
Réseau de Charleroi	23	»
Total	43	kil.

Elle est à l'étude sur les lignes suivantes :

Ixelles-Schaerbeek	6.4 kil.
Saint-Josse-Evere	3.6 »
Gand-Meirelbeke	7 »
Charleroi-Marcinelle	5.5 »
Total. . .	<u>22.5 kil.</u>

Elle sera également installée sur les lignes suivantes :

Liège-Rocour (1 ^{re} section de Liège-Wihogne) .	3.8 kil.
Liège-Tilleur avec embranchement vers Grâce-Berleur	9.7 »
Total. . .	<u>13.5 kil.</u>

La Société Nationale avait également projeté d'installer la traction électrique sur la section Anvers-Klapdorp à Merxem-Vieille-Barrière (longueur 5 kil.); mais les ouvertures qu'elle a faites dans ce sens à la ville d'Anvers ont été rejetées.

La Société Nationale possédera donc, dans un avenir prochain, 89 kilomètres de lignes appareillées pour la traction électrique par conducteurs aériens.

Ces résultats remarquables, conformes d'ailleurs à ceux qui ont été obtenus partout ailleurs, peuvent, nous semble-t-il, servir d'exemple utile à suivre et doivent, dans notre pensée, engager l'État belge à persévérer résolument dans la voie des progrès d'ordre technique dont nous avons fait entrevoir les multiples avantages, tant au point de vue économique qu'à celui non moins important des charges qu'un état exploitant doit assumer pour le bien-être de la nation.

*
**

Téléphone. — L'amélioration du réseau téléphonique ne doit pas, suivant l'avis de la section, dépendre de l'accroissement préalable des ressources financières. Il est nécessaire avant toute chose de décréter l'abaissement des tarifs; l'augmentation des recettes sera la conséquence naturelle de cette mesure de bonne administration, qui est en même temps une réforme démocratique profitable à la population toute entière et qu'un État exploitant peut mieux que tout autre appliquer avec succès.

D'autre part, il ne suffit pas, selon nous, d'envoyer des fonctionnaires en mission à l'étranger pour étudier des perfectionnements nouveaux dont l'application éventuelle serait subordonnée à l'existence de ressources financières. Ces ressources, il faut les créer, et il appartient à la Législature d'orienter le Gouvernement dans l'application immédiate de réformes d'un intérêt général incontestable. Parmi ces réformes, la plus importante est sans contredit la suppression des réseaux aériens trop surchargés dans les grands centres et leur remplacement par des canalisations souterraines avec application du système à double fil, qui n'existe encore actuellement qu'à l'état d'exception.

Le circuit complet par double fil a notamment l'avantage d'améliorer considérablement les transmissions et de supprimer les inconvénients résultant, au point de vue des relations téléphoniques, du voisinage des installations de traction électrique. Ces derniers représentent évidemment aussi un intérêt public respectable, et il ne paraît pas équitable de faire peser sur des compagnies exploitantes des charges onéreuses que l'État, exploitant les téléphones, peut faire disparaître.

Il est donc éminemment désirable d'engager l'honorable Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes à tirer dès aujourd'hui le plus large parti possible de la double réforme administrative et matérielle que nous avons signalée.

Certes, le Gouvernement a reconnu lui-même la grande amélioration qui résulterait de cette dernière application, mais l'exposition de son programme nous paraît trop timide et nous pensons avec confiance qu'il suffira de réveiller sa sollicitude pour lui voir prendre un nouvel essor.

*
* *

Outillage. — Relativement à la transmission d'énergie dans les ateliers du chemin de fer, le programme du Gouvernement expose l'intention de faire actionner les machines outils de l'atelier central en construction à Namur au moyen de l'électricité partant d'un centre producteur, et distribuée aux différents groupes de machines.

Ce système présente de notables avantages : Économie résultant de la réduction du nombre de machines à vapeur. Sécurité et facilité plus grande pour le personnel par suite de la suppression des transmissions par courroies. Enfin il sera avantageux d'utiliser le centre producteur d'énergie pour l'éclairage des gares voisines.

A ces principes d'exploitation, il n'y a aucun reproche à faire, et nous ne pouvons que féliciter l'administration de les avoir adoptés. Ces tendances nouvelles se justifient hautement d'ailleurs par l'exemple si suggestif des installations les plus récentes. Nous pourrions citer notamment la manufacture nationale d'armes de guerre à Herstal, et les travaux si admirablement conduits du port de Heyst-Bruges.

Mais en présence d'une telle unanimité, n'y a-t-il pas lieu de se demander pourquoi le Gouvernement entend limiter sa réforme à un atelier nouveau.

D'autres ateliers centraux plus importants devraient être réorganisés dans ce sens, et notamment ceux de Malines avec leur population nombreuse et leur superficie considérable trouveraient dans la transmission électrique un immense bienfait.

Nous ne prétendons pas qu'il faille tout démolir et réédifier, mais on procéderait par étapes. Le centre producteur étant installé, il suffirait d'étendre la connexion successivement d'atelier en atelier. Les transmissions d'énergie électrique se prêtent d'ailleurs admirablement par leur élasticité aux transformations les plus complexes, et aux accroissements de puissance qui paraîtraient exagérées pour tout autre système.

Nous transmettons ces vues à l'honorable chef du département avec la cer-

titude qu'il y puisera la volonté de persévérer dans une ligne de conduite large et généreuse.

*
* *

Mais si la situation prospère des chemins de fer de l'État impose et permet le développement et le perfectionnement des services, elle doit aussi engager l'honorable Ministre à poursuivre l'amélioration de la situation des agents et des ouvriers et l'abaissement logique des tarifs.

Dans l'ordre d'idées de l'amélioration de position du personnel du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine, on peut relever les mesures suivantes :

Le Gouvernement a sollicité des crédits à concurrence de 1,500,000 francs pour améliorer la position du personnel des différentes administrations de l'État.

1° Personnel employé	300,000 francs.
2° — ouvrier	300,000 —
3° Facteur des postes	100,000 —

*
* *

Pour augmenter le salaire des ouvriers :

1° Les sommes votées par les Chambres s'élèvent annuellement à 780,000 francs.

2° Par suite d'économies réalisées depuis 1884 à 1895 la somme de 1,446,223 francs a été attribuée au relèvement des salaires par voie budgétaire.

Cette attribution a été rendu possible par ce fait que lorsque le Gouvernement sollicite de la Chambre des crédits pour augmenter le personnel, on porte au Budget non pas le salaire initial de l'ouvrier qui entre, mais son salaire moyen, de telle sorte que l'on trouve là une ressource pour augmenter le salaire de ceux qui sont déjà en service.

Exemple : Un chauffeur est recruté en extension, salaire de 90 à 110 francs. On pourrait porter au Budget 90 francs, salaire initial, on porte 100 francs et l'écart entre 90 et 100 francs est porté au boni pour augmenter des salaires d'ouvriers.

Ensuite, les hauts salaires qui viennent à disparaître par décès ou par mise à la pension et dont les excédents sont répartis sur les salaires plus faibles des ouvriers plus jeunes.

La section appelle l'attention de l'honorable Ministre sur les salaires, cette question est complexe et délicate. La section engage le Ministre à relever dans la mesure du possible ceux de ces salaires qui sont susceptibles d'augmentation à bref délai.

Quant aux commis et aux auxiliaires, l'avancement et les traitements ont été unifiés pour tout le Département, dans les différentes Administrations.

*
* *

Traitement des auxiliaires des Postes porté de 600 à 750 francs. Régularisation à 900 francs.

Au chemin de fer ce traitement a été porté de 750 à 900 francs. Régularisation à 1,000 francs.

En vertu d'une décision ministérielle, les commis auxiliaires favorablement signalés réunissant les conditions d'âge et d'ancienneté au taux de 2,200 francs peuvent obtenir à titre de « fin de carrière » le traitement annuel de 2,400 francs.

Le salaire minimum afférent à l'emploi d'agréé a été porté au taux annuel de 900 francs.

Les agréés favorablement signalés réunissant les conditions d'âge et d'ancienneté au taux de 1,800 francs peuvent obtenir à titre de fin de carrière, le salaire annuel de 2,000 francs.

Commis de 3^e classe traitement porté de 1,100 à 1,200 francs.

Id. 1^{re} » » 2,700 à 3,100 »

Commis chef et dessinateur chef » 3,500 à 4,000 »

Chef de bureau et chef de bureau de dessin porté de 5,000 à 5,000 francs.

1^{er} chef-garde et 1^{er} chef-facteur porté de 2,500 à 2,600 minimum.

Chef-garde et chef-facteur » 1,800 à 2,000 »

Id. » » 2,200 à 2,400 maximum.

Gardes et facteurs de station » 1,850 à 2,000 »

Suppression du grade de chef de station de 5^e classe, élévation à la 4^e classe et le traitement porté à 1,700 francs minimum, 2,200 francs maximum.

*
**

La préoccupation du département devait s'étendre, en dehors du salaire, aux conditions du travail. Nous avons pu constater encore là de notables progrès. C'est ainsi que les règles suivantes ont été adoptées :

DURÉE DU SERVICE ET REPOS.

Ateliers centraux. — De 7 heures à 18 heures.

1 heure d'interruption à midi, soit 10 heures de travail.

Atelier du timbre et des coupons de Malines. — 8 heures de travail.

Machinistes des trains de voyageurs. — Moyenne de la durée des heures de travail : 5 h. 37 m., déduction faite des stationnements de plus d'une demi-heure.

Machinistes des trains de marchandises. — Moyenne de la durée des heures de travail : 8 h. 10 m.

Maximum pour les machinistes, 13 heures.

Serre-freins : durée moyenne du travail, 8 h. 50 m.

Personnel des trains. — Gardes et chefs-gardes. Durée moyenne du travail, 10 h. 38 m.

Maximum, 13 heures.

Le minimum d'heures de repos à domicile est fixé à 8 heures pour tous les agents.

Crédit annuel pour assurer le repos et réduire la durée du travail, 1,411,632 francs.

Fermeture des bureaux de marchandises; réduction considérable du nombre et du parcours des trains de marchandises; diminution des vacations des bureaux de postes et des distributions de lettres et journaux et remplacement, le dimanche, des facteurs titulaires par des agents provisoires.

Complément des mesures prises, afin de donner, le dimanche, à tout le personnel, dans tous les services, le temps de liberté nécessaire pour que les agents, qui le désirent, puissent remplir leurs devoirs religieux.

*
* *

Quant à l'hygiène, le montant des dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués ci-dessous pour la période du 1^{er} octobre au 31 décembre 1897.

Les travaux d'hygiène de toute nature, savoir : cimentage des caves, amélioration des locaux, substitution d'appareils perfectionnés dans les latrines, paravents pour éviter les courants d'air, construction de bâtiments à l'usage de dispensaire, bâtiments pour déchets de coton, alimentation d'eau potable pour les chefs de station, établissement d'aqueducs pour l'écoulement des eaux, construction d'abris pour voyageurs, installations pour la désinfection du matériel affecté au transport de bétail, établissement d'urinoirs à l'usage des ouvriers, etc., non compris tout ce qui se rapporte aux travaux ci-après, ont donné lieu à une dépense totale de fr. 1,711,188 »

Il a été dépensé, pour les bâtiments des stations améliorés au point de vue de l'habitation des chefs de stations et de haltes 99,973 »

Pour les améliorations apportées aux maisonnettes de gardes. 679,310 »

Pour la construction de nouvelles maisonnettes de gardes. 1,619,638 »
et pour la construction de loges nouvelles 38,108 »

La dépense relative à la construction d'habitations de chefs de stations et chefs de haltes est de 383,280 »

Pour la construction et l'amélioration de réfectoires, dortoirs, salles de bains, etc. 44,418 »

En somme le montant global des dépenses faites pour l'exécution des travaux au point de vue de l'hygiène pour cette dernière période s'élève à la somme de fr. 4,693,933 »

Il y a aussi des mesures de protection et facilités diverses savoir :

Distribution au personnel de 40,000 exemplaires d'un livret : règles pour éviter les accidents du travail.

Perfectionnement des appareils de la voie et des ateliers.

Établissement de barrières roulantes manœuvrées à distance.

Suppression des passages à niveau, crédit annuel 400,000 francs.

Recrutement du personnel ouvrier; la préférence est donnée aux fils d'agents de l'Administration dans des conditions déterminées.

Restriction des punitions pécuniaires.

Les décisions relatives à l'application de la privation de traitement ou de salaire sont réservées au Ministre.

Limite de l'âge d'admission aux emplois de bureau reportée de 24 à 29 et à 32 ans en faveur des anciens militaires.

Sursis d'appel sous les drapeaux aux agents à l'essai jusqu'à leur nomination définitive.

Avancement des agents sous les drapeaux qui obtiennent pendant leur présence à l'armée le même avancement que s'ils étaient restés en fonction.

Octroi aux ouvriers du cadre permanent, mariés, veufs ou divorcés avec enfants, célibataires, veufs ou divorcés sans enfants, ayant charge de famille, d'une indemnité égale à la perte de salaire subie du chef de rappel sous les drapeaux.

Maintien de leur salaire aux ouvriers qui, par suite de l'âge ou d'infirmités, doivent être utilisés dans des emplois comportant une rémunération moins élevée.

Restitution de leur ancien salaire aux ouvriers qui, par suite de leur utilisation dans un poste facile ont, dans le passé, subi une réduction de salaire.

Paiement du salaire aux ouvriers, pour absences dans certains cas spéciaux (tirage au sort, conseil de milice, revue annuelle, garde civique).

Allocation à charge du Budget pour 1898 pour secours aux agents pensionnés, d'une somme de 50.000 francs.

Octroi de l'indemnité réglementaire pour changement de résidence et d'interim, aux agents dans les cas de mutation pour convenances personnelles.

Suppression des cautionnements pour tous les agents du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes autres que les comptables justiciables de la Cour des Comptes.

*
**

L'ensemble de ces mesures prouve que le Gouvernement a le plus grand souci du bien-être de ses agents et la Section centrale y donne son entière approbation. Elle signale dans cet ordre d'idées au Ministre :

1° Les réclamations produites à diverses reprises au sujet du taux de la pension de retraite au profit des ouvriers âgés et incapables de fournir un travail utile ;

2° Les réclamations tendantes à égaliser le salaire des ouvriers d'aptitude égale dans les mêmes ateliers centraux ;

3° Les réclamations des serre-freins et des veilleurs de nuit et celles des pointeurs et annotateurs demandant à être payés au mois ;

4° Les desiderata exprimés par les ouvriers relativement à la date fixée pour le paiement des salaires.

La Section centrale a demandé communication au Gouvernement des modifications apportées aux divers tarifs depuis la dernière publication. Elle décide de les annexer au présent rapport.

Le projet de Budget est admis à l'unanimité et l'adoption en est proposée à la Chambre.

Le Rapporteur,

VICTOR FRIS.

Le Président,

DE SAEDELEER.

(24)

ANNEXE

TABLEAU

des réductions de prix de transport de marchandises
accordées du 16 mars au 31 décembre 1897.

A. — MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE.

I. — Services intérieur et mixtes.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial de grande vitesse n° 1.

20 avril 1897. — Création du tarif applicable en service intérieur de l'État aux expéditions de lait pur et de crème adressées aux laiteries pour la fabrication du beurre et aux expéditions de lait écrémé et de cruches vides effectuées par ces laiteries.

Tarif spécial n° 12.

1^{er} octobre 1897. — Admission à ce tarif de tous les déchets de carrières et des moellons bruts.

Tarif spécial n° 30.

13 novembre 1897. — Introduction des lentilles.

Tarif spécial n° 36.

1^{er} mai 1897. — Introduction des pulpes de pommes de terre.

* * *

20 août 1897. — *Tarif spécial réduit* pour les matériaux d'empierrement destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole et acceptation de ces transports sans frais pour les communes.

II. — Services internationaux.**SERVICE BELGE-NÉERLANDAIS.**

1^{er} juillet 1897. — Déclassement des os débouillis et des os pulvérisés pour engrais de la 4^e section au tarif spécial II.

SERVICE BELGE-ALLEMAND.

1^{er} octobre 1897. — Extension du tarif exceptionnel n° 22 belge-allemand pour le transport de *graines de betteraves à sucre* par wagons complets de 10,000 kilogrammes ou de 5,000 kilogrammes. Réduction : expéditions de 10 tonnes, fr. 1.20 en moyenne par 1,000 kilogrammes ; expéditions de 5 tonnes, fr. 2.40 en moyenne par 1,000 kilogrammes.

1^{er} octobre 1897. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel n° 12 belge-allemand pour le transport de *sels potassiques bruts pour engrais*, tels que : *carnallite, kainite, kieserite naturel, krugite, schoenite* et *sylvinite*, en quantités de 10,000 kilogrammes au minimum par wagon. Réduction moyenne : fr. 1.25 par tonne.

SERVICE BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND.

15 mai 1897. — Application du 15 mai au 31 décembre 1897 aux transports de *fruits frais* expédiés entre la Belgique et le 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, le prix du tarif spécial I.

B. — AUTRES MESURES.**I. — Services intérieur et mixtes.****CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

23 mars 1897.	—	Classification des pelures de pommes sèches au tarif spécial n° 9	et à la 2 ^e classe.
1 ^{er} mai	»	— Classification des cordes et torches de paille	à la 3 ^e »
»	»	Classification des mattes de zinc provenant de la galvanisation.	à la 3 ^e »
»	»	Classification des déchets de zinc	à la 3 ^e »
»	»	Classification de la mitraille de zinc	à la 3 ^e »

1 ^{er} mai 1897.	—	Classification du vieux zinc en blocs et en saumons.	à la 3 ^e classe.
		Classification des charpentes en acier au tarif spécial n° 6.	et à la 2 ^e »
7 juin	»	— Classification de la graisse de colle	à la 3 ^e »
26 juillet	»	— Déclassement de la chicorée en poudre	de la 1 ^{re} à la 2 ^e »
»	»	— Déclassement du graphite (mine de plomb)	de la 2 ^e à la 3 ^e »
10 septembre	»	— Classification de la baryte hydratée au tarif spécial n° 7	et à la 3 ^e »
»	»	— Classification du sulfate de baryte en pâte au tarif spécial n° 7.	et à la 3 ^e »
1 ^{er} octobre	»	— Classification de l'acide carbonique (acide phénique liquide).	à la 2 ^e »
		Classification du macadam aux tarifs spéciaux n° 2 et 3	et à la 4 ^e »
13 novembre	»	— Déclassement des crasses de plomb	de la 3 ^e à la 4 ^e »

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 2.

- 1^{er} septembre 1897. — Introduction du phosphate de chaux (phosphorite).
 1^{er} octobre » — » du macadam.

Tarif spécial n° 4.

- 1^{er} juin 1897. — Admission des chaises (meubles).

Tarif spécial n° 5.

- 26 juillet 1897. — Introduction de la chicorée en poudre.

Tarif spécial n° 6

- 1^{er} mai 1897. — Introduction du zinc brut en barres.

Tarif spécial n° 7.

- 23 mars 1897. — Introduction des ronces artificielles.
 10 septembre 1897. — » de la baryte hydratée cristallisée.
 » — » du sulfate de baryte en pâte.
 1^{er} octobre 1897. — » des verres à vitres.

Tarif spécial n° 7^{bis}.

23 mars 1897. — Introduction des ronces artificielles.

7 juin 1897. — Extension du tarif à la station de Gentbrugge (Nord).

1^{er} octobre 1897. — Introduction des massiaux et des fers ébauchés grossièrement laminés.

Tarif spécial n° 9.

23 mars 1897. — Introduction des pelures de pommes sèches.

Tarif spécial n° 12.

13 avril 1897. — Introduction des minerais de manganèse.

1^{er} octobre 1897. — » des pierres et terres provenant des fosses de charbonnages.

» — Introduction des terrils.

1^{er} novembre 1897. — Revision du tarif spécial n° 12 mixte. Comme conséquence, les produits repris à ce tarif jouissent du même traitement dans toutes les relations à l'intérieur du pays.

Tarif spécial n° 20.

1^{er} octobre 1897. — Introduction des terrils.

Tarif spécial n° 24.

1^{er} mai 1897. — Extension du tarif à la station de Gand (Rabot).

1^{er} juin 1897. — » » » (Ch. des Manœuvres).

Tarif spécial n° 30.

1^{er} juin 1897. — Introduction des chaises (meubles).

1^{er} juillet 1897. — » des produits ci-après :

Amandes.	Dattes.	Jus de citrons.	Raisins de corinthe.
Bois de réglisse.	Denrées coloniales, non dénommées.	Macaroni.	Raisins secs.
Cacao.	Farine de moutarde.	Marrons (fruits secs).	Riz.
Café.	Farineux alimentaires, non dénommés.	Moutarde.	Safran.
Câpres.	Fécules exotiques.	Moutarde (graine de).	Sagou.
Cannelle.	Figues.	Muscades.	Semoule.
Cassonade.	Fruits secs, non dénommés.	Olives.	Suc de réglisse.
Cédrats (fruits).	Gingembre.	Oranges.	Tapioca.
Chataigne.	Girofle.	Orangettes.	Thé.
Chocolat.	Griffes de girofle.	Pâtes alimentaires et pota- gères.	Vanille.
Citrons.	Huiles alimentaires.	Pliment.	Vermicelle et autres pâtes alimentaires.
Coco (noix de).		Poivre.	
Conserves.		Racines de réglisse.	
Corinthes.			

13 novembre 1897. — Introduction de la chicorée en poudre.

TARIFS EXCEPTIONNELS PROVISOIRES.

Tarifs exceptionnels provisoires 6 et 6^{bis}.

4 septembre 1897. — Extension des tarifs à la station de Stockel.

20 décembre 1897. — Revision du tarif exceptionnel provisoire n° 6. Comme conséquence, tous les envois de combustibles effectués au départ des gares charbonnières belges, dans les relations à l'intérieur du pays, jouissent du même traitement.

Tarif exceptionnel provisoire n° 45.

10 septembre 1897. — Extension aux transports de pierrailles à effectuer au départ de Lessines et de Lessines (Carrières) en destination de Bruges (Bassins), gare privée Cousin.

Tarif exceptionnel provisoire n° 49.

1^{er} mai 1897. — Création du tarif applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination de Nylen.

II. — Services internationaux.

BELGE-NÉERLANDAIS.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 1^{er} juin 1897. — Classification du café malt (malt Kneip) à la 2^e section.
 » » du mazout au tarif spécial XXVII et à la 3^e section.
 » » Déclassement des pierres polies de la 2^e à la 3^e section.
 1^{er} juillet 1897. — Classification des cordes et torches de paille à la 3^e section.
 » » des huiles minérales maigres extraites des minérales en fûts à la 3^e section.
 » » de la lessive Phénix à la 2^e section.
 » » des wagons montés à la 3^e section.
 » » Déclassement des engrais phosphatés de la 4^e section au tarif spécial II.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° XXIV.

1^{er} juin 1897. — Introduction des cendres ou poussières de chaux.

10 septembre 1897. — Extension du tarif aux stations de Helmond et de Nimègue.

Tarif spécial n^o XXV.

20 septembre 1897. — Les prix de ce tarif sont abaissés à 40 centimes par tonne en faveur des expéditions de combustibles effectuées par quantités de 100,000 kilogrammes au départ des stations desservant les charbonnages et les usines à gaz belges vers certaines stations néerlandaises.

Tarif spécial n^o XXVI.

1^{er} juin 1897. — Introduction des aciers laminés, bandages pour roues, etc.
 1^{er} juillet » — » des traverses métalliques.
 23 » » — » des scories de hauts-fourneaux.
 10 sept. » — » des ciments.

Tarif spécial n^o XXVII.

1^{er} juin 1897. — Création du tarif applicable aux expéditions de mazout (résidu provenant de la distillation des huiles) effectuées au départ d'Anvers (transit) à destination de certaines gares néerlandaises.

ANGLO-BELGE, VIA OSTENDE-TILBURY.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

26 avril 1897. — Classification des graisses de toute espèce à la 4^e section.
 1^{er} juillet » — » des tissus de lin à la 3^e section.
 31 octobre » — » du pain d'épices à la 3^e section.

* *

8 juin 1897. — Le minimum de perception pour les envois à grande vitesse est abaissé de 5 à 4 francs.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n^o 1.

24 juin 1897. — Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs.

ANGLO-BELGE, VIA ANVERS-HARWICH.

20 avril 1897. — Classification des ficelles à la 4^e section.
 » » des vernis »

* *

24 juin 1897. — Le minimum de perception pour les envois de la grande vitesse est abaissé de 5 à 4 francs.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 1.

20 avril 1897. — Introduction de la margarine.

Le minimum de perception est abaissé de 5 à 4 francs.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGE-LUXEMBOURGEOIS

CLASSIFICATION DES MARCHANDISES

22 juillet 1897. — Classification de la *Bauxite* au tarif spécial III. Réduction de fr. 3.50 en moyenne par tonne.

SERVICES BELGE-RHÉNAN-WESTPHALIENS ET BELGE ALLEMAND.

TARIFS EXCEPTIONNELS.

15 mai 1897. — Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 30 belge-rhénan-westphalien applicable pendant une certaine période de chaque année aux transports de *fruits frais* (*fruits à pépins et à noyaux*) ainsi que des *noix fraîches* de diverses gares allemandes vers les ports de mer belges ou celui de Terneuzen, par wagons complets de 5,000 ou de 10,000 kilogrammes. Réduction moyenne de fr. 1.35 par tonne.

1^{er} octobre 1897. — Extension à des stations allemandes du tarif exceptionnel n° 20 belge-allemand pour le transport de *pavés*. Réduction de 35 centimes pour les envois de 10 tonnes et de 75 centimes pour ceux de 50 tonnes par 1,000 kilogrammes.

1^{er} octobre 1897. — Introduction du tarif exceptionnel n° 32 belge-rhénan-westphalien pour le transport de *castine* (*pierres calcaires brutes*) de diverses stations belges vers certaines gares allemandes et réciproquement. Réduction de fr. 1.75 en moyenne par tonne.

1^{er} octobre 1897. — Mise en vigueur du tarif exceptionnel n° 33 belge-rhénan-westphalien pour le transport de *guano* des pays d'outre-mer et de *nitrate de soude* d'Anvers (Bassins et entrepôt) transit ou d'Anvers (sud quai) transit vers certaines stations allemandes et réciproquement. Réduction de fr. 1.50 par tonne en moyenne

SERVICES BELGE-PRINCE HENRI ET BELGE-SUD-OUEST ALLEMAND.

1^{er} avril 1897. — Extensions aux *minerais de manganèse* des prix réduits applicables aux minerais de fer importés par les ports belges et celui de Terneuzen en destination des gares du chemin de fer Prince Henri et de celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine.

10 juin 1897. — Abaissement de 50 à 10 tonnes du minimum de poids exigé pour l'application de la réduction de fr. 0.65 par tonne dont

jouissent les transports de *coke* expédiés de la Belgique en destination des gares du chemin de fer Prince-Henri et de celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine situées au nord de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

10 juin 1897. — Réduction de fr. 0.65 par tonne des prix de transport applicables aux envois de *houille et de briquettes de charbon* expédiés par wagon de 10 tonnes de la Belgique en destination des gares du chemin de fer Prince-Henri et de celles des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine situées au nord de la ligne de Chambrey à Sarreguemines.

1^{er} novembre 1897. — Application via Luxembourg, entre les stations belges, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, aux transports de certaines marchandises de et vers la Suisse occidentale, de taxes réduites obtenues par la voie française en tenant du tarif commun Nord-Est-P.-L. M. N° 300.

15 novembre 1897. Application via Luxembourg, entre les ports belges et celui de Terneuzen, d'une part, Bâle et Delle (transit), d'autre part, de taxes réduites pour le transport, de ou vers la Suisse occidentale, des déchets de coton, des fils de coton, de lin et de chanvre, des harengs salés ou fumés, de la morue sèche ou salée, des poissons non dénommés, salés ou fumés et de la soude calcinée (soude d'Ash).

Ces taxes réduites ont été obtenues par la voie française en tenant compte du tarif commun Nord-Est P. L. M. N° 300.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

9 avril 1897. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel provisoire pour le transport du sable par expédition d'au moins 130,000 kilogrammes ou payant pour ce poids au départ de Moll (raccordement au chemin de fer vicinal) vers la France via Quiévrain. Taxe spéciale de fr. 2.70 par tonne sur le parcours belge (réduction de fr. 2.40 par tonne sur la 4^e classe du tarif n° 3 et de fr. 1.15 sur le tarif spécial n° 33 intérieur applicable au sable).

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

5 octobre 1897. — Mise en vigueur d'un nouveau tarif spécial commun d'exportation (P. V. n° 300), pour le transport du sel gemme, du carbonate de soude, des cristaux de soude, sel de soude, soude brut et caustique et sulfate de soude.

Le nouveau tarif, en ce qui concerne le sel gemme brut expédié par quantités de 100 tonnes à la fois, a été étendu à un certain nombre de stations qui jouissent aussi d'une réduction de fr. 0.96 à fr. 1.25 par tonne sur le prix de la 4^e classe.

Le dit tarif, en ce qui regarde le carbonate, les cristaux et les sels de

soude ainsi que la soude brute et le sulfate de soude, destinés à l'exportation maritime par Anvers, comporte une réduction de 2 francs par tonne, dont fr. 1.25 sur le parcours belge.

TARIFS APPLICABLES AUX COLIS POSTAUX.

16 juillet 1897. — Le tarif a été étendu à certaines relations avec l'Amérique et notamment avec le Brésil, la république de Costa-Rica, le Nicaragua et le Pérou par l'Allemagne.

Les taxes ont été réduites pour certaines relations et particulièrement pour le Mexique, le royaume de Siam et la République Argentine.

20 décembre 1897. — Nouvelles extensions ou réductions de prix pour le Chili, la république de Honduras, le Paraguay et le Pérou via Anvers, Saint-Pierre et Miquelon via la France, le territoire de l'Amour (Sibérie orientale) et Victoria.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

1^{er} septembre 1897. — Publication d'un tarif exceptionnel n° 28 applicable aux poissons fumés, séchés et salés pour la formation duquel il a été tenu compte des prix de la troisième classe de notre tarif intérieur au lieu de la deuxième classe prévue dans celui-ci.

B. — AUTRES MESURES.

I. — Services intérieur et mixtes.

CLASSIFICATIONS GÉNÉRALES DES MARCHANDISES.

- 1^{er} janvier 1898. — Classification des carreaux réfractaires au tarif spécial n° 3 et à la 4^e classe.
- » » des plaques incombustibles Voltz et à la 5^e classe.
- » » du sucre cristallisé non raffiné (poudres blanches de fabriques) à la 2^e classe.
- » Déclassement des pierres de construction en grès :
 a. artificielles, en blocs bruts, de la 5^e classe aux tarifs spéciaux n°s 2 et 3 et à la 4^e classe.
- » » *b.* artificielles, taillées ou moulées, de la 2^e classe au tarif spécial n° 7 et à la 5^e classe.

- 1^{er} février 1898. — Classification de la bauxite au tarif spécial n° 12 et à la 4^e classe.
 » » des fourches en fer ou en acier au tarif spécial n° 6 et 2^e classe.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 2.

- 1^{er} janvier 1898. — Admission des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.

Tarif spécial n° 3.

- 1^{er} janvier 1898. — Introduction des carreaux réfractaires et des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.

Tarif spécial n° 6.

- 1^{er} février 1898. — Admission des fourches en fer ou en acier.

Tarif spécial n° 7.

- 1^{er} janvier 1898. — Introduction des pierres de construction en grès, artificielles, taillées ou moulées.

Tarif spécial n° 7^{bis}.

- 1^{er} janvier 1898. — Extension du tarif à la station d'Hérinnes-lez-Engbien.
 1^{er} février » — Introduction de la mitraille d'acier, de fer ou de fonte.
 3 » — Extension du tarif à la station de Forchies.

Tarif spécial n° 12.

- 1^{er} janvier 1898. — Admission du laitier en bloc et granulé.
 1^{er} février » — de la bauxite.

TARIFS EXCEPTIONNELS PROVISOIRES.

Tarifs exceptionnels provisoires nos 31 et 31^{bis}.

- 1^{er} janvier 1898. — Revision du tarif exceptionnel provisoire n° 31 applicable en service intérieur de l'État et en service mixte aux transports de produits ci-après effectués par quantités de 50,000 kilogrammes au minimum ou payant la taxe pour ce poids :
- a) Houilles, coke et briquettes de charbon au départ des gares desservant les charbonnages et les usines à gaz belges ;

soude ainsi que la soude brute et le sulfate de soude, destinés à l'exportation maritime par Anvers, comporte une réduction de 2 francs par tonne, dont fr. 1.25 sur le parcours belge.

TARIFS APPLICABLES AUX COLIS POSTAUX.

16 juillet 1897. — Le tarif a été étendu à certaines relations avec l'Amérique et notamment avec le Brésil, la république de Costa-Rica, le Nicaragua et le Pérou par l'Allemagne.

Les taxes ont été réduites pour certaines relations et particulièrement pour le Mexique, le royaume de Siam et la République Argentine.

20 décembre 1897. — Nouvelles extensions ou réductions de prix pour le Chili, la république de Honduras, le Paraguay et le Pérou via Anvers, Saint-Pierre et Miquelon via la France, le territoire de l'Amour (Sibérie orientale) et Victoria.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

1^{er} septembre 1897. — Publication d'un tarif exceptionnel n° 28 applicable aux poissons fumés, séchés et salés pour la formation duquel il a été tenu compte des prix de la troisième classe de notre tarif intérieur au lieu de la deuxième classe prévue dans celui-ci.

B. — AUTRES MESURES.

I. — Services intérieur et mixtes.

CLASSIFICATIONS GÉNÉRALES DES MARCHANDISES.

- 1^{er} janvier 1898. — Classification des carreaux réfractaires au tarif spécial n° 3 et à la 4^e classe.
- » » des plaques incombustibles Voltz et à la 3^e classe.
- » » du sucre cristallisé non raffiné (poudres blanches de fabriques) à la 2^e classe.
- » Déclassement des pierres de construction en grès :
a. artificielles, en blocs bruts, de la 3^e classe aux tarifs spéciaux n°s 2 et 3 et à la 4^e classe.
- » » b. artificielles, taillées ou moulées, de la 2^e classe au tarif spécial n° 7 et à la 3^e classe.

b) Terres plastiques, terres réfractaires, kaolin, china-clay, china-stone et ball-clay.

Comme conséquence, tous les produits indiqués ci-dessus jouissent d'un traitement uniforme dans toutes les relations à l'intérieur du pays.

II. — Services internationaux.

BELGE-NÉERLANDAIS.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

1^{er} janvier 1898. — Classification de l'oléo-margarine au tarif spécial X et à la 2^e section.

1^{er} janvier 1898. — Classification du sucre cristallisé non raffiné (poudres blanches de fabriques) à la 3^e section.

1^{er} janvier 1898. — Déclassement des pierres de construction en grès :

a) Artificielles en blocs bruts, de la 3^e section aux tarifs spéciaux II et XXIV ;

b) Artificielles, taillées ou moulées, de la 2^e section au tarif spécial T.

TARIF SPÉCIAUX.

Tarif spécial X.

1^{er} janvier 1898. — Introduction de l'oléo-margarine.

Tarif spécial XXIV.

1^{er} janvier 1898. — Introduction des pierres de construction en grès, artificielles, en blocs bruts.

ANGLO-BELGE.

(VIA ANVERS-HARWICH).

1^{er} janvier 1898. — Classification du pain d'épices à la 3^e section.

TARIFS INTERNATIONAUX APPLICABLES AUX PETITS PAQUETS.

1^{er} janvier 1898. — Publication d'un nouveau tarif des petits paquets contenant diverses extensions ainsi que certaines améliorations de prix et conditions de transport.