

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 AVRIL 1909.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1909 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Votre section centrale, pour répondre au désir exprimé par la Chambre de voir les rapports distribués pour la rentrée de janvier, avait décidé de se borner à l'examen du budget et à l'examen de la discussion en sections et en section centrale, mais la recherche de la grande quantité de documents nécessaires pour résoudre les questions soulevées n'a pas permis de déposer le rapport plus tôt.

1^o EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1909, s'élève à 218,974,628 francs.

Ce chiffre comprend les dépenses ordinaires; il n'y a pas de dépenses exceptionnelles prévues.

Le tableau suivant, établi sur les mêmes subdivisions que le budget, permettra de se rendre compte plus aisément des différences entre le budget de 1909 et celui de 1908.

(1) Budget, n° 4 IX.

(2) La section centrale, présidée par M. Harmignie, était composée de MM. Bertrand, Mansart, Delvaux, De Coster, Huyshauwer, Hubert.

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES	
	de 1908.	de 1909.	Augmentation	Diminution
I. Administration centrale . . .	316,530	316,530	»	»
II. Chemin de fer.	185,119,919	178,386,115	»	6,733,804
III. Postes, télégraphes et télé- phones	28,448,541	29,103,699	655,158	»
IV. Marine	7,644,534	7,724,534	80,000	»
V, VI, VII, VIII et X, services divers.	315,000	320,000	5,000	»
IX. Subsidés. Caisse des ouvriers .	2,876,790	3,120,750	243,960	»
		Total. . . fr.	984,118	6,733,804
		Diminution totale. . . fr.	5,749,686	

Cette diminution est agréable à constater.

Pour se rendre mieux compte des points sur lesquels cette diminution porte et de ceux sur lesquels il y a augmentation, et dans le but de mieux comparer le budget de 1908 avec celui de 1909, le rapporteur a établi le tableau suivant (pp. 4 et 5), d'après la nature des objets.

(1) Ce tableau permettra mieux de se rendre compte de ces prévisions de réduction de frais sans justifier.

(3)

Libellé des crédits.

CHAP. III. — Postes, télégraphes et téléphones.					CHAP. IV.	CHAP. VIII.	CHAP. IX.	TOTALS.		Observations.
1 ^{re} sect. — Serr. communs.	2 ^e section. — Postes.		3 ^e section. — Télégraphes.		Marine.	Secours.	Caisse des Ouvriers.	Augmentation.	Diminution.	
Augmenta- tion.	Augmenta- tion.	Diminution.	Augmenta- tion.	Diminution.	Augmenta- tion.	Augmenta- tion.	Augmenta- tion.			
»	259,282 (1)	»	»	64,715	»	»	»	478,548	»	(1) Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés. (2) Traitements et indemnités des facteurs, etc. *
6,730	322,225 (2)	»	560	»	»	»	»	616,331	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	94,150	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	25,500	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	300,000	
»	»	»	»	»	»	»	»	348,959	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	7,360	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,809,155	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,966,354	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	15,061	
»	»	»	»	»	»	»	»	10,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	300,000	»	
»	»	2,424	»	»	»	»	»	»	2,424	
»	68,000	»	»	»	»	»	»	68,000	»	
»	»	»	60,500	»	»	»	»	60,500	»	
»	»	»	5,000	»	»	»	»	5,000	»	
»	»	»	»	»	80,000	»	»	80,000	»	
»	»	»	»	»	»	5,000	»	5,000	»	
»	»	»	»	»	»	»	243,960	243,960	»	
								2,343,308	8,092,994	
Solde général.								— 5,749,686		

EXAMEN DU TABLEAU PRÉCÉDENT.

Il résulte de l'examen de ce tableau que les prévisions de diminution de dépenses s'élèvent en réalité à 8,092,994 francs, mais qu'il y a des prévisions d'augmentation de dépenses de 2,543,508 francs, ce qui laisse une diminution de dépenses de 5,749,686 francs.

AUGMENTATION DE DÉPENSES.

L'augmentation des dépenses pour plus des 2/3 comporte des augmentations de traitements et surtout de salaires et d'avantages accordés au personnel ouvrier. C'est la suite de l'exécution des promesses faites à la Chambre par M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Cela prouve qu'il n'a pas attendu que la situation financière des chemins de fer redevienne meilleure pour donner satisfaction aux réclamations les plus urgentes et les plus justifiées. Il y a lieu de le féliciter de ces mesures et de l'engager à donner satisfaction à toutes les réclamations justifiées, aussi rapidement que les recettes mises à sa disposition le permettront. Nous examinerons au reste cette question plus au large dans la discussion générale.

Le reste des prévisions d'augmentation porte sur deux points principaux : les outils, ustensiles pour 548,000 francs, soit seulement 3 p. c. de la dépense totale, ce qui doit être suffisant, malgré l'augmentation du trafic, vu la baisse des prix; et de 500,000 francs pour pertes et avaries, ce qui constitue environ 13 p. c. de la dépense totale. Dans le rapport de l'au dernier nous avons constaté avec plaisir l'arrêt dans l'augmentation des pertes et avaries, il n'aura pas été de longue durée. L'augmentation sur les autres postes est peu importante et est en relation avec l'augmentation du trafic.

DIMINUTION DE DÉPENSES.

La diminution des dépenses de 8 millions de francs porte pour 5,800,000 francs sur le combustible et pour 2,200,000 francs sur les rails, billes et entretien du matériel.

En ce qui concerne le combustible, la baisse de prix justifie amplement les prévisions, qui seront probablement dépassées, et ce boni pourrait, le cas échéant, rassurer ceux qui craindraient que, le matériel étant fortement augmenté dans ces derniers temps, on ne puisse, malgré la baisse des matières premières, réaliser une économie de 2 millions de francs sur l'entretien et le renouvellement du matériel. Tels qu'ils sont établis, les chiffres du budget se justifient donc complètement et ne paraissent pas sujet à de sérieuses critiques.

En ce qui concerne les recettes, on trouvera aux annexes du rapport les recettes approximatives pour 1908 (exactes pour neuf mois, évaluées pour octobre, novembre, décembre); on y verra que les recettes de 1908 sont en déficit pour le chemin de fer de plus de 1,500,000 francs sur 1907; il y a eu

en revanche diminution d'environ 2,500,000 francs sur les dépenses d'exploitation; mais comme, par suite du rachat du réseau des Flandres et de dépenses nouvelles, les charges financières se sont élevées de 1,700,000 fr. environ, il en résulte que le déficit probable de 1908 sera d'environ un demi-million plus élevé que celui de 1907, et s'élèvera à la somme de 7 millions 540,031 fr. 53 c. Ce chiffre est très élevé et prouve la situation difficile dans laquelle se trouvent nos chemins de fer; et aussi y a-t-il lieu de louer la prudence de M. le Ministre des Finances, qui dans son Budget général pour 1909, a prévu une diminution de recettes de 12 millions de francs qui, on a tout lieu de l'espérer, ne sera pas atteinte.

Nous pouvons donc être rassurés sur les évaluations des recettes du chemin de fer dans notre Budget des voies et moyens.

EXAMEN DU BUDGET EN SECTIONS.

1^{re} SECTION.

Rapporteur, M. BERTRAND.

Un membre demande pourquoi l'article interdisant aux ouvriers du chemin de fer de faire partie d'associations a été maintenu dans les instructions, malgré le vote de la motion Mabilley.

Un membre demande pour que de petits travaux soient multipliés afin de donner du travail aux ouvriers.

Un membre trouve le crédit de réparation du matériel trop amoindri.

Un membre proteste contre le retard apporté à des travaux de réfection, sous prétexte de grands travaux prévus, surtout dans le pays de Charleroy.

Un membre, au § 17, dit que pour embaucher les ouvriers au chemin de fer on leur promet une indemnité sur le parcours du Nord-Belge, puis on la supprime sans les indemniser. Idem, pour Frameries et Mons. Prière d'indemniser.

Le même membre demande de relever le minimum de salaire des machinistes au Chemin de fer.

Un membre trouve que l'avancement des ouvriers dans les voies et travaux soit réglé par un barème.

Un membre demande une nouvelle gare pour Antoing et une pour Auvclais.

Un membre réclame des travaux urgents à la gare de Mons.

2^e SECTION.

Rapporteur, M. MANSART.

Un membre demande une prompt exécution des travaux à la gare du Nord et à la gare Centrale.

Un autre, l'augmentation du salaire.

3^e SECTION.

Rapporteur, M. DELVAUX.

Un membre signale l'incompétence absolue des fonctionnaires de l'administration des chemins de fer en matière d'hygiène et de santé ouvrière ; il demande que des médecins soient nommés à la tête du service d'hygiène ; il signale le manque d'hygiène, des gares notamment.

Un membre demande que les trains ouvriers soient même surveillés ; il insiste sur le manque de conditions morales.

Un membre signale le manque d'éclairage des wagons, même dans les voitures de luxe.

Un membre signale que dans le pays flamand l'éclairage est splendide dans les Flandres.

D'autres membres font observer qu'il n'en est pas ainsi partout.

Un membre demande de multiplier les distributeurs automatiques de timbres, cartes postales ; et le dimanche on ne peut se procurer ces choses.

Un membre signale la défectuosité du train-bloc ; « il ne peut voyager dans le petit compartiment de fumeurs avec son ami Terwagne ». De plus, il y a manque d'air.

Un membre demande des explications sur la conception du train-bloc et sur la nécessité qu'il y eut de faire de si grandes dépenses, alors que les trains ordinaires vont aussi vite ; quelle est la sanction de cette bévue ?

Un membre demande quels sont les résultats de l'enquête sur le récent accident de Contich.

Un membre critique le trajet que l'on doit faire à la gare du Nord à Bruxelles depuis la descente du train jusqu'à la sortie.

Un membre demande quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet de la construction de nouveaux ponts sur le canal de Louvain.

Un membre demande quand il établira des passages souterrains à la station de Tirlemont.

Un membre demande qu'on multiplie les boîtes aux lettres attachées aux tramways.

Un membre demande si le Gouvernement ne compte pas établir des chèques postaux.

Un membre critique les installations de la douane de Quévy et demande que la visite se fasse dans le train ou à Bruxelles.

Un membre critique le refus à la gare de Paris de l'argent belge en paiement du coupon.

4^e SECTION.

Rapporteur, M. DE COSTER.

Un membre voudrait bien organiser un service de remorquage pour les bateaux de pêche. Il recommande cette branche de notre industrie nationale.

Plusieurs membres appuient cette observation.

Un membre appuie la demande ayant pour but de fournir les livres parcours aux pensionnés.

Un membre se plaint de la pénurie des wagons pour les

Un membre demande à M. le Ministre si la juridiction administrative promise sera bientôt réalisée. M. le Ministre informe la Section que cette affaire est en bonne voie et sera bientôt terminée.

Plusieurs membres ont déclaré appuyer les réclamations en faveur de l'horaire des trains à Anvers et à Gand.

Un membre demande de nouveaux progrès pour les indications des trains, des gares et des horaires.

Un membre se plaint de la suspension de certains gardiennages de barrières.

5° SECTION.

Rapporteur, M. HUYSHAUWER.

Un membre dit : Il faut dégager la ligne de Bruxelles à Gand.

Un autre : Il faudrait aux passages à niveau supprimer les postes de femme, dans l'intérêt des voyageurs et des passants.

Il ajoute : Il faudra un service postal plus régulier à Coeckelberg.

6° SECTION.

Rapporteur, M. HUBERT.

Un membre demande une comptabilité spéciale pour les chemins de fer.

Un membre, l'adjonction d'une note (adopté).

Un membre désire savoir quelles sont les prévisions totales de dépenses pour mettre le réseau à hauteur des besoins.

Un membre se plaint du mode de chauffage sur les lignes secondaires. Les fourneaux sont un système défectueux.

Un membre demande quelles ont été les indemnités payées par l'État, du chef d'accidents, depuis dix ans.

Un membre demande que le Gouvernement rassure le public quant aux bruits d'un relèvement des tarifs.

Un membre voudrait des explications plus nettes quant au droit d'association des employés et des ouvriers.

Les votes ont été répartis comme suit :

	Oui.	Non.	Abstentions.
1 ^{re} section	6	6	4
2 ^e —	9	5	5
3 ^e —	15		6
4 ^e —	14		2
5 ^e —	9	7	
6 —	14		5
Totaux.	<u>67</u>	<u>18</u>	<u>22</u>

EXAMEN DU BUDGET EN SECTION CENTRALE.

La discussion en section centrale a surtout porté sur trois points principaux :

1° La situation du personnel ; 2° comparaison des résultats des chemins de fer belges avec les chemins de fer suisses et allemands ; 3° séparation du budget des régies du budget général de l'État.

1° Situation du personnel.

Afin de ne pas encombrer le présent rapport, la section a décidé de faire imprimer dans les annexes les questions et réponses volumineuses qui ont été faites.

Il résulte de l'examen de celles-ci, de la note de la minorité et de la réponse à celle-ci, que de nombreuses améliorations ont été faites dans la situation du personnel, mais qu'il reste beaucoup à faire.

Les agréés ont obtenu satisfaction et en ont montré leur reconnaissance à M. le Ministre des Chemins de fer. La section insiste à nouveau pour que, pour eux comme pour toutes les autres catégories d'employés où cela est possible, on ne limite pas leur avenir, mais qu'on leur permette d'arriver à une classe supérieure moyennant un examen, plutôt pratique que théorique, démontrant qu'ils sont à même de remplir ces nouvelles fonctions. La section sait d'ailleurs que M. le Ministre est favorable à cette idée.

Les chefs-gardes et gardes, dans une note insérée aux annexes, attirent l'attention de la section centrale sur leur situation, qui est digne d'intérêt. Leur requête est rédigée en termes excellents et modérés ; la partie entre guillemets a été retirée par lettre du 21 janvier, par la délicate raison qu'elle n'avait pas été soumise au vote de leur association, mais elle correspond trop aux idées du rapporteur pour que celui-ci ne la maintienne pas en la faisant sienne.

Ces demandes sont donc appuyées par la section centrale tout entière. Il résulte des renseignements pris par le rapporteur que la question est étudiée en haut lieu.

La situation des machinistes et chauffeurs, ces ouvriers d'élite qui tiennent la vie des voyageurs dans leurs mains, a aussi été examinée ; il est souhaitable que leur maximum soit relevé et les étapes pour y arriver moins longues, et que cela soit fait à bref délai. Depuis que le rapport a été rédigé, un commencement de satisfaction a été donné aux machinistes et chauffeurs par un relèvement du maximum ; on pourrait réduire de suite la longueur des étapes nécessaires pour arriver à ce maximum.

Les ouvriers de métier ont aussi réclamé ; en présence de la hausse des salaires dans l'industrie, leur demande paraît justifiée. Les manœuvres, chefs-manœuvres, etc., sont dans le même cas.

On trouvera plus loin, dans la note de la minorité et dans la réponse qui y a été faite, les développements sur ce qui a été fait pour l'amélioration du sort du personnel et sur ce qui demeure à faire.

La note de la minorité imprimée à la suite du rapport appelle quelques réflexions de la part de M. le rapporteur.

L'honorable auteur de cette note craint que la discussion du Budget ne soit écourtée. La Chambre est souveraine en cette matière. Il dépendra d'elle de donner à la discussion toute l'ampleur qu'elle désirera.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que l'année dernière elle y a consacré un nombre considérable de séances, et que jamais peut-être la discussion n'a été plus complète, ni plus approfondie.

En ce qui concerne la situation financière, le Gouvernement l'a toujours renseignée avec une entière franchise. Il n'a pas tenté de masquer le déficit.

L'honorable membre ne peut avoir oublié que lorsque, au mois de juin 1907, l'honorable Ministre des Chemins de fer a fait connaître à la Chambre que l'exercice se solderait par un déficit, il a été vivement contredit sur les bancs où siège l'honorable membre.

L'honorable membre demande quelles mesures le Gouvernement prendra pour faire disparaître le déficit, mais il se garde bien d'en conseiller lui-même aucune. Sans doute, il exprime le désir que les travaux soient faits sans luxe, qu'on n'autorise aucune dépense inutile; mais sur ces deux points, l'honorable Ministre a été aussi catégorique que possible. Si, l'on veut au reste, calculer l'influence des charges financières, des dépenses critiquées sur le résultat de l'exploitation, on verra qu'elle est négligeable.

Rien n'est plus facile que de faire disparaître le déficit. Il suffit, par exemple, de réduire le nombre de trains, d'augmenter les tarifs. Dans divers pays, où le déficit a fait son apparition en même temps que chez nous, on a eu recours à ces moyens, particulièrement en Suisse et en Allemagne. L'honorable membre désire-t-il que nous suivions ces exemples?

En ce qui concerne les revendications du personnel, la note de la minorité ne fait que reproduire — elle le déclare elle-même — l'énumération des vœux du personnel, faite par le Gouvernement dans la séance du 31 juillet 1907.

La note de la minorité fait à peine mention des mesures nombreuses que l'honorable Ministre a prises. La section centrale trouvera certainement qu'il convient de les rappeler et, suivant l'exemple de l'honorable membre, elle se bornera, de son côté, à citer quelques passages du discours de l'honorable Ministre des Chemins de fer.

« Au mois de juillet, après avoir parcouru la liste de toutes les demandes qui m'étaient parvenues, j'ai dit à la Chambre que je m'en occuperai dans la mesure du possible. J'en ai signalé quelques-unes qui me paraissent particulièrement intéressantes : entre autres celles des serre-freins et des agrées. Quant aux promesses que j'ai faites, les voici. Vous n'en trouverez pas d'autres aux *Annales* :

J'ai promis que le budget de 1908 porterait, pour le traitement du personnel, des chiffres plus élevés que ceux de 1907 ;

J'ai promis de ne pas attendre le vote du budget pour pourvoir au relèvement de certains salaires ;

J'ai promis de porter, dans les localités où la vie est la plus chère, le minimum de salaire à 3 francs ;

J'ai promis de faire inscrire un minimum de salaire dans les cahiers des charges pour les travaux exécutés pour le compte du Département des chemins de fer ;

J'ai promis d'examiner dans quelle mesure des coupons de service pourraient être donnés aux membres des familles des ouvriers ;

J'ai promis d'examiner comment pourrait être appliquée l'idée de l'honorable M. Heynen de faire participer les agents aux bénéfices, et comment pourrait être modifiée l'organisation actuelle du travail à la tâche dont ont parlé les honorables MM. Lefebvre et De Cocq ;

J'ai promis, enfin, de rechercher la possibilité d'instituer un organisme administratif d'appel devant lequel les agents ayant encouru une punition pourraient être admis à faire valoir leurs moyens de défense, à se justifier.

Voilà ce que j'ai promis. Voici, maintenant, ce que j'ai fait.

Vidons d'abord l'incident qui a surgi entre l'honorable M. Lemonnier et l'honorable rapporteur au sujet des agréés.

Diverses mesures ont été prises en faveur des agréés au cours de ces dernières années.

Avant le 30 juin 1905, ces agents étaient admis à l'essai au salaire de 900 francs et étaient ensuite nommés définitivement au même salaire, après six mois de stage. Ils étaient promus à 1,050 francs un an et demi ou deux ans plus tard.

A la date du 30 juin 1905, il a été décidé de porter de 900 francs à 1,050 francs le salaire accordé après les six mois de stage.

Depuis cette date, 619 agréés ont ainsi obtenu une augmentation annuelle de 150 francs un an et demi ou deux ans plus tôt qu'ils ne l'eussent obtenue sous l'ancienne réglementation et cette avance se produira à toutes les étapes de la carrière jusqu'au taux de 2,000 francs.

A la même date du 30 juin 1905, il a été décidé que les services rendus en qualité d'ouvrier, qui n'entraient précédemment pas en ligne de compte dans la supputation des trente années exigées pour l'obtention du salaire de 2,000 francs, seraient désormais assimilés aux services rendus en qualité d'agent nommé.

174 agréés ont, grâce à cette mesure, obtenu le salaire de 2,000 francs depuis le 30 juin 1905.

Il y a quelques mois, j'ai décidé — et la mesure a sorti ses effets pour la première fois le 31 décembre 1907 — qu'on n'exigerait plus pour la nomination à 2,000 francs, 50 années de service ni 50 ans d'âge des agréés signalés à la première catégorie et qu'il suffirait qu'ils fussent depuis six ans au taux de 1,800 francs.

Cette décision a permis d'accorder le 31 décembre dernier une augmentation de 200 francs à 194 agréés qui ne l'eussent obtenue que dans plusieurs années.

Le nombre des agréés en possession du salaire de 2,000 francs, qui était au 1^{er} janvier 1905 de 77, est aujourd'hui de 467 (sur un effectif d'environ 2,400 agents, soit près de 20 p. c.).

Est-ce à dire qu'il n'y a plus rien à faire pour les agréés? En aucune façon.

Je dois entourer d'une affection égale tous les agents des chemins de fer. Je ne puis avoir de préférence. Cela ne me défend cependant pas de porter un intérêt spécial aux agréés, à ces agents issus directement de la classe ouvrière et qui, grâce à leurs efforts et à leur intelligence, se sont élevés dans la hiérarchie administrative.

J'ai couru au plus pressé et, dans les relèvements des salaires, je me suis occupé d'abord des agents qui gagnaient le moins, qui avaient des salaires inférieurs à 2 fr. 60 c. J'ai donc décidé qu'il n'y aurait plus de salaires inférieurs à ce chiffre, que tous les ouvriers ayant un salaire inférieur à 5 francs recevraient une augmentation de 20 centimes et, de plus, que le salaire de 5 francs serait admis comme minimum dans une série de régions où la vie est particulièrement chère.

Au service des voies et travaux, le réseau est divisé en trois régions :

Grands centres et régions industrielles, comportant comme minimum un salaire de 5 francs ;

Villes importantes et régions mi-industrielles et mi-agricoles, comportant comme minimum un salaire de 2 fr. 80 c. ;

Régions essentiellement agricoles, comportant comme minimum un salaire de 2 fr. 60 c.

Au service de l'exploitation, le réseau n'est plus subdivisé qu'en régions industrielles et en régions agricoles.

Sont considérés comme appartenant aux régions industrielles les groupes de Bruxelles-Midi, Charleroi, Mons, Namur, les stations rangées en catégorie A du groupe de Liège et la station d'Athus (groupe d'Arlon).

Dans ces régions, les taux minima des chargeurs sont de 5 francs ou de 2 fr. 80 c., suivant que les stations sont rangées en catégorie A ou B, et dans les régions agricoles, de 2 fr. 80 c. ou de 2 fr. 60 c., suivant la même distinction. Le salaire de début des manœuvres est supérieur à 20 centimes à celui des chargeurs dans chacune des régions envisagées.

Au service de la traction et du matériel, les tarifs-salaires ne permettent pas d'établir une distinction entre les régions industrielles, agricoles, mi-agricoles et mi-industrielles.

Toutefois, les ateliers, stations, etc., des districts sont divisés en deux catégories au point de vue des salaires, sauf au district de Mons, qui ne comprend qu'une seule catégorie.

Voilà donc ce qui a été décidé.

Par suite de cette décision, 16,296 ouvriers ont obtenu une augmentation de salaire. D'aucuns prétendent peut-être que ce chiffre n'est pas considérable; mais je pense que ceux qui y sont compris ont été très satisfaits.

La mesure qui a été prise a eu cette conséquence que certains ouvriers ont obtenu une augmentation annuelle de 75 francs, d'autres une augmentation annuelle de 146 francs et un certain nombre même une augmentation

de 219 francs. Lors donc que l'honorable M. Daens vient soutenir que tous les ouvriers n'ont eu qu'une augmentation de 20 centimes, il se trompe; beaucoup ont obtenu 40 centimes et un certain nombre même 60 centimes.

.....
Messieurs, dans l'appréciation de la situation du personnel, il est une chose dont il faut également tenir compte : ce sont les suppléments, indemnités, avantages de diverses natures que les ouvriers reçoivent.

Celui qui habite une maisonnette appartenant à l'État jouit notamment d'un avantage considérable. Il en est de même de celui qui jouit gratuitement du chauffage et de l'éclairage, et ainsi de suite.

Il faut tenir compte de tout cela quand on compare la situation de nos ouvriers à celle des ouvriers de l'industrie privée.

J'ai fait estimer ce que représentent, pour l'ensemble du réseau, ces divers avantages, et quelle est en moyenne leur valeur par ouvrier et par jour de travail.

La moyenne générale de ces divers avantages s'élève, par ouvrier et par jour effectif de travail, à 61,9 centimes, soit 62 centimes environ. De ce chef, le salaire le plus faible serait en fait de fr. 3.20. Mais ce calcul n'est pas exact, parce que les ouvriers des différents services ne sont pas également favorisés.

Voici une appréciation plus exacte. Aux voies et travaux, cette moyenne est de 44,9 centimes; au service de la traction et du matériel, elle est de 68,7 centimes; elle est de 64,9 centimes au service de l'exploitation.

Si donc nous ajoutons ces sommes au minimum de salaire, nous arrivons à des chiffres de fr. 3.05, fr. 3,28 et fr. 3,25, suivant le service auquel sont attachés les ouvriers.

Mais, dans un même service, la répartition des avantages n'est pas absolument égale. Ainsi, aux voies et travaux chaque ouvrier n'a pas une maisonnette; ceux qui occupent une maisonnette sont plus favorisés que les autres.

.....
C'est une erreur; il faut dire qu'ils ont moins. En serrant donc la solution de plus près et en établissant le chiffre aussi exactement que possible, on arrive aux résultats suivants : pour le service des voies et travaux, 27.2 centimes; pour la traction et le matériel, 42 centimes, et pour l'exploitation, 50.7 centimes. De sorte que le minimum de salaire pour chacune de ces catégories s'élève à fr. 2.87 pour le service des voies et travaux, fr. 3.02 pour le service de la traction et du matériel, et fr. 3.10 pour le service de l'exploitation. En fait, on peut dire qu'il n'y a plus guère d'ouvriers ayant une rétribution inférieure à 3 francs par jour.

Mais ce n'est pas tout. J'ai fait dresser la statistique des promotions qui ont été accordées au personnel du Département depuis le 4 mai jusqu'au 31 décembre 1907. Dans ce tableau figurent non seulement les ouvriers, mais aussi les fonctionnaires de tous grades, et vous verrez que, en dehors des avantages accordés aux ouvriers, de nombreux fonctionnaires ont aussi vu leur situation améliorée :

CATÉGORIES DE PERSONNEL.	Effectif par catégorie.	Nombre de promotions accordées.	Tantième p. c. par rapport à l'effectif.	Dépense annuelle que comportent les augmentations.
A. Fonctionnaires et employés ayant un traitement de plus de 3,000 francs	4,053	788	19.4	429,427
B. Employés et autres agents commissionnés ayant un traitement de 2,000 à 3,000 francs	5,204	903	17.3	278,752
C. Employés et autres agents commissionnés ayant un traitement ou salaire inférieur à 2,000 francs.	10,467	3,134	29.9	702,109
D. Ouvriers en possession d'un salaire égal ou supérieur à 3 francs par jour	36,407	6,504	17.8	650,096
E. Ouvriers en possession d'un salaire inférieur à 3 francs par jour	16,296	16,835	103.3	1,357,799
F. Facteurs des postes	5,309	986	18.6	101,400
Totaux.	77,736	29,150	37.4	3,519,583

Vous remarquerez que, pour ce qui concerne les ouvriers en possession d'un salaire inférieur à 3 francs par jour, il y a un nombre de promotions plus élevé que le chiffre de l'effectif.

La raison en est que des ouvriers ayant obtenu une augmentation de salaire avant le 1^{er} octobre ont vu à cette date une nouvelle augmentation s'ajouter à la première.

Donc, et c'est sur ces chiffres que j'attire l'attention de la Chambre, sur un chiffre de 77,736 agents, 29,150 ont vu leur situation s'améliorer, soit par mesure exceptionnelle, soit par le fait normal de l'avancement; cela fait 37,4 p. c., soit plus d'un tiers de l'effectif total. Tous les ouvriers, au nombre de 16,296, ayant un salaire inférieur à 3 francs, ont reçu une augmentation, et 6,505 ouvriers ayant un salaire supérieur à 3 francs, donc 17.8 p. c. de l'effectif, ont vu également leur situation améliorée.

Il en est résulté une dépense de 3,519,580 francs. C'est un résultat dont les gens raisonnables tiendront compte. Je m'en réfère avec confiance au jugement de la Chambre.

Je m'empresse de dire — car il ne me plairait pas de m'attirer des éloges qui ne me reviennent pas — que beaucoup de ces mesures avaient déjà été indiquées et même en partie décidées par mon honorable prédécesseur.

En dehors de ces augmentations de salaire, une série d'autres mesures ont été réalisées. En voici une indication rapide :

Pour l'administration des chemins de fer :

D'abord la création d'un concours pour l'emploi d'agrégé réservé exclusivement aux agents du service général.

En ce qui concerne la transformation d'emplois, je signale les suivantes :
D'ingénieur en emploi de directeur de service;

De chef de section en emploi de chef de section principal ;
De chef de division en emploi d'inspecteur de direction ;
De chef de bureau en emploi de chef de bureau principal ;
De sous-chef de bureau en emploi de chef de bureau ;
De commis-chef en emploi de chef de bureau ;
De commis-chef en emploi de sous-chef de bureau ;
De commis en emploi de commis-chef ;
De chef de station de 2^e classe en chef de station de 1^{re} classe ; de 3^e classe en 2^e classe ; de 4^e classe en 3^e classe ;

Suppression des conditions d'âge et d'années de service exigées pour la promotion de fin de carrière des dessinateurs-expéditionnaires, agréés et auxiliaires.

Accession dans les délais ordinaires au taux de 2,000 francs des gardes, facteurs de station et officiers de police.

Conservation des avantages réglementaires aux agents qui souscrivent à l'armée certaines prorogations de service actif.

Assimilation des manœuvres par chevaux et des cabestaniers aux manœuvres par locomotives au point de vue de l'allocation de primes aux agents.

Création de l'emploi de chef d'équipe de nettoyeurs de locomotives avec allocation d'un supplément de salaire de 40 centimes par jour.

Augmentations de salaires aux serre-freins.

Création d'emplois de gardiens à conférer à des ouvriers semi-valides pour surveillance dans les gares importantes et utilisation d'agents infirmes à d'autres emplois inférieurs.

Relèvement de la catégorie de certaines stations au point de vue de l'indemnité de sous-chef de station.

Gratification de 40 centimes par vacation de nuit entière à des agents des stations.

Octroi du libre parcours pour leur permettre de rentrer à leur résidence : à tous les ouvriers provisoires en général et aux ouvriers des brigades volantes du service de l'exploitation.

Agréation de médecins spécialistes pour les affections du nez, de la gorge et des oreilles.

Suppression de la restitution contenue dans l'article 57 des statuts de la caisse des ouvriers, quant à l'octroi des secours pour les absences de moins de quatre jours pour motif de santé. Ces secours seront accordés dès le premier jour.

Suppression de la limite maximum de 75 francs par trimestre prévue, aux statuts pour la pension temporaire des ouvriers.

Suppression de la restriction contenue dans l'article 105 des statuts de la caisse des ouvriers quant à l'interruption de service de plus de trois ans. Tous les services depuis l'âge de 18 ans comptent pour la pension.

Relèvement du taux des pensions temporaires allouées aux ayants droit des ouvriers.

Octroi de médicaments à charge de la caisse aux anciens ouvriers du département, pensionnaires de cette institution.

Les agents militaires reprenant leurs fonctions pendant un congé de faveur reçoivent leur traitement — s'il s'agit d'agents nommés — ou des secours à charge de la caisse des ouvriers en cas de prolongation de congé militaire pour motif de santé.

Maintien du salaire aux ouvriers qui comparaissent en justice comme témoins.

Pour l'administration des postes, je signalerai la transformation de l'emploi de contrôleur en emploi de contrôleur principal; ceux de commis chef en emplois de chef de bureau; de commis en emplois de commis-chef; de chef de bureau en chef de division; de commis-chef en emplois de sous-chef de bureau.

L'allocation de frais de déplacement aux agents provisoires des bureaux sédentaires chargés d'un service de convoyeur;

L'octroi aux agents provisoires d'une indemnité lorsqu'ils remplacent les trieurs au départ ou aident ceux-ci;

.

J'examine en ce moment l'inscription du minimum de salaire dans les cahiers des charges pour les fournitures d'imprimés. Je n'avais pas promis cela, mais je l'ai fait.

J'ai également promis d'examiner la question de l'attribution de coups de service aux membres des familles des ouvriers. Je me suis livré à cet examen et si la mesure n'est pas prise, c'est à raison des circonstances que je vais vous faire connaître.

.

Le transfert à la 1^{re} catégorie des facteurs du personnel des bureaux des villes de 40,000 habitants et de quelques autres villes;

Le classement des bureaux de Bruxelles et d'Anvers dans une catégorie spéciale;

Le relèvement de certains bureaux de la 3^e à la 2^e catégorie;

L'octroi du repos dominical ou d'un jour de congé aux facteurs provisoires chargés du remplacement des facteurs pendant une période ininterrompue de plus de quinze jours.

Le relèvement du traitement maximum des facteurs-trieurs.

Les améliorations diverses, extensions de cadre et transformations d'emplois

A l'administration des télégraphes je note la suppression des conditions d'âge et d'ancienneté exigées pour la promotion de fin de carrière des dessinateurs-expéditionnaires et auxiliaires.

L'allocation aux ouvriers nommés auxiliaires d'un traitement supplémentaire égal à la différence entre leur traitement nouveau et leur ancien salaire. Je signale enfin le relèvement des frais de découchers des ouvriers: contremaître et agents assimilés: de fr. 2.50 à fr. 2.75; brigadiers: de fr. 2.20 à fr. 2.50; poseurs: de fr. 1.80 à 2 francs; aides-poseurs: de 1 franc à fr. 1.50.

Voilà ce qui a été fait pour améliorer la situation des ouvriers; vous voyez que j'ai largement tenu mes promesses.

J'avais encore promis de faire inscrire le minimum de salaire dans les cahiers des charges pour les adjudications publiques. C'est fait. »

On voit que ces mesures sont nombreuses. Encore ne citons-nous pas celles qui sont postérieures à la discussion du Budget de 1908. Il en est cependant parmi ces dernières qui ont été accueillies avec la plus vive satisfaction par le personnel : le relèvement du traitement maximum des agréés, par exemple, et l'octroi de coupons aux femmes des agents. La section centrale a d'ailleurs la confiance que l'organisation du conseil d'appel et la réglementation nouvelle de la vente des journaux dans les gares, annoncées par l'honorable Ministre, seront bientôt choses faites. Et tout lui permet d'espérer qu'il en sera de même dans un avenir rapproché pour le droit d'association des agents du chemin de fer.

COMPARAISON DES RÉSULTATS DES CHEMINS DE FER BELGES AVEC CEUX DES CHEMINS DE FER SUISSES ET ALLEMANDS.

Un membre ayant émis l'idée que les chemins de fer suisses étaient exploités plus économiquement et que leur comptabilité était plus claire et plus exacte, le rapporteur a accepté de faire la comparaison et a proposé de l'étendre aux chemins de fer allemands.

Il a donc fait les recherches nécessaires pour établir un tableau (voir annexes) contenant les principaux résultats statistiques des trois pays. Ce travail est très intéressant et entraîne les réflexions suivantes :

Une première constatation, c'est que le prix du kilomètre de voie armée chez nous est plus élevé que chez nos voisins : 570 mille francs contre 460 mille en Allemagne et 387 mille en Suisse, déduction faite du Gothard, qui a coûté des sommes très élevées. Mais si l'on tient compte du trafic effectué, nous sommes les premiers. En effet, nous avons transporté 39,000 voyageurs par kilomètre de voie à une distance de 22 kilomètres, alors que les Allemands en ont transporté seulement 25,000 à environ 23 kilomètres et les Suisses 27,000 à moins de 22 kilomètres. Pour les marchandises, notre chiffre s'élève à 13,000 tonnes par kilomètre de voie, transportées à 81 kilomètres de distance, contre 12,000 en Allemagne à 104 kilomètres, et moins de 5,000 en Suisse à 73 kilomètres.

Notre coefficient d'exploitation est plus élevé qu'en Allemagne et en Suisse; il est de 69.40 contre 68.40 de moyenne en Allemagne et 67.48 en Suisse.

Mais si nous tenons compte des tarifs appliqués, notre supériorité devient très forte. En effet, alors qu'en Allemagne on applique un tarif moyen de 3 c/m environ par voyageur-kilomètre et en Suisse un tarif de 5.68 c/m, le nôtre ne s'élève qu'à 2.55 c/m. Pour les marchandises, pour la tonne-kilomètre l'Allemagne a un tarif moyen d'environ 4.5 c/m, la Suisse 8.65, alors que le nôtre est inférieur à 4 c/m.

Si nous appliquions chez nous les tarifs allemands, notre recette serait augmentée de plus de 20 millions pour les voyageurs et de plus de 20 mil-

lions pour les marchandises, notre coefficient d'exploitation descendrait en dessous de 60 p. c.

La différence des recettes, en appliquant les tarifs suisses à notre pays, s'élèverait à plus de 56 millions pour les voyageurs et à 160 millions pour les marchandises!!! Il est juste d'ajouter que le profil des chemins de fer suisses étant beaucoup plus accidenté, leur exploitation est beaucoup plus coûteuse; mais elle ne justifie pas une augmentation de taxe qui s'élève à plus de 73 p. c.; et dans ce qui précède nous n'avons tenu aucun compte des résultats du Saint-Gothard, ligne internationale qui a été créée à grands frais et qui, naturellement, a des tarifs très élevés. Or, le Gothard, d'après les décisions des cantons, va être racheté; la situation sera donc encore empirée.

Il faut ajouter aussi qu'une augmentation de tarif chez nous amènerait une réduction de trafic et que, par conséquent, la différence ne serait plus aussi grande.

Mais, quoi qu'il en soit, nous pouvons conclure en toute sincérité et en toute tranquillité que notre exploitation n'a rien à envier à celle des pays cités; et le rapporteur tout particulièrement tient à mettre en lumière ces chiffres, car ils démontrent que dans tous les pays, l'exploitation des chemins de fer par l'État n'est pas économique, et que ce n'est pas seulement en Belgique que ce mal se fait sentir.

Comptabilité.

Si nous examinons le bilan des chemins de fer suisses (voir annexe) (il a été impossible au rapporteur de se procurer le bilan détaillé de l'exploitation des chemins de fer allemands), nous n'y remarquons rien de saillant; la forme est toutefois plus claire et permet de mieux saisir d'un coup d'œil la situation. Pour arriver au même résultat chez nous, il faut de nombreuses recherches dans le compte rendu analytique. Nous constatons que pour une valeur d'environ 978 millions, on a déjà dépensé en construction nouvelle 60 millions, que le prix de rachat a dépassé de près de 81 millions la valeur des postes actifs des anciennes compagnies et que, outre cela, il demeure à amortir environ 19 millions de frais de commissions et d'émissions des emprunts; en revanche, il y a un compte d'amortissement de 24 millions et un fonds de renouvellement de 60 millions, mais cette situation en général n'est pas meilleure que celle de nos chemins de fer.

Compte de profits et pertes.

Si nous examinons le compte de profits et pertes, nous voyons qu'il se solde par un boni de 2,854,206 francs; mais ce solde ne paraît pas acquis, puisqu'une note nous apprend que par arrêté fédéral du 20 décembre 1907, c'est-à-dire avant la clôture de l'exercice on prélève une somme de 2 millions 500,000 francs pour indemnité de renchérissement.

En outre, on a reporté à l'actif le solde de l'année précédente. De sorte que l'exercice se solde en perte.

Il faut toutefois reconnaître que l'amortissement est indiqué plus clairement que chez nous et qu'il est un peu plus élevé.

Chez nous, nous amortissons la dette du chemin de fer comme on amortit toute la dette. Il faut toutefois ajouter qu'il y a un double amortissement pour le matériel, remplacé à bout de course par frais d'exploitation.

Il est donc à souhaiter qu'au bilan avec soldes accumulés tel qu'il nous est donné dans le compte rendu, on substitue un bilan et un compte de profits et pertes pour chaque année, sous la même forme que le bilan suisse ou une forme appropriée.

SEPARATION DU BUDGET DES RÉGIES DU BUDGET GÉNÉRAL.

Le vœu a été émis en section de voir la section centrale s'occuper de la séparation de nos régies particulièrement de la plus importante, celle des chemins de fer, du Budget général de l'État, afin d'en faire une administration séparée payant ses charges et encaissant ses bénéfices.

La section centrale, après examen de la question, y a été unanimement favorable, et le rapporteur a la satisfaction de pouvoir donner, comme résumé des arguments que l'on a fait valoir, la copie textuelle d'une page de son rapport de 1898 pour l'année 1899, que l'on dirait avoir été rédigée pour l'heure actuelle. Après avoir montré en 1898 que la situation des chemins de fer était moins brillante qu'on ne le croyait généralement et que l'augmentation des dépenses plus rapide que celle des recettes, alors qu'avec l'augmentation du trafic l'inverse aurait dû avoir lieu, était fort inquiétante, le rapporteur s'exprimait comme suit :

» Il y aurait un moyen de remédier à cet état de choses inquiétant : se
 » serait de séparer le budget des chemins de fer du budget de l'État, d'en
 » faire un budget industriel. Il serait fait un bloc de toutes les dépenses
 » faites par l'État, soit directement, soit indirectement, pour le chemin de
 » fer, et les chemins de fer auraient de ce chef une redevance fixe à payer à
 » l'État; le surplus appartiendrait au chemin de fer, qui serait tenu d'effec-
 » tuer annuellement un amortissement calculé comme il l'est actuellement,
 » de façon à ce que les lignes soient complètement amorties à l'époque où les
 » concessions auraient expiré si elles avaient été concédées à des compa-
 » gnies. Le solde, le chemin de fer pourrait en garder une partie par prévi-
 » sion des années de perte, constituer un trésor de guerre, et s'il est trop
 » considérable, il l'emploiera à payer une partie des frais de premier établis-
 » sement qu'il ferait et il devrait comme cela emprunter d'autant moins à
 » l'État.

» Le système n'est pas nouveau, il a été défendu par les hommes les plus
 » éminents : MM. Malou, Pirmez, Beernaert.

» Il aurait l'avantage de donner une stabilité complète au budget de l'État
 » et de le mettre à l'abri d'une surprise bien dangereuse.

» Il permettrait de faire un amortissement réel et complet, et non un
 » amortissement incomplet, et en partie fictif, de notre réseau national.

» Et bien d'autres conséquences heureuses sortiraient encore du nouvel

» état de choses. Il n'est pas téméraire de penser que les dépenses de premier
 » établissement et d'exploitation diminueraient si les chemins de fer deve-
 » naient une exploitation industrielle. C'est bien humain de travailler avec
 » plus d'énergie, d'y regarder de plus près, quand on voit le résultat de ses
 » efforts s'arrondir et former un tout qui demeure en votre possession
 » que quand on travaille pour l'intérêt général et que l'on voit le résultat de
 » ses efforts s'engouffrer chaque année dans la bourse commune.

» Enfin M. le Ministre pourrait, étant à la tête d'un budget industriel,
 » faire ce que l'on fait dans les industries les mieux organisées, donner à
 » tout le personnel des primes d'économie, l'intéresser dans les bénéfices.
 » C'est là le seul moyen de diminuer le coefficient d'exploitation. Encore
 » une fois, ce n'est pas un nouveau système; il a été appliqué par M. Masuy
 » et a donné des résultats tels qu'on ne s'explique pas qu'il n'ait pas été
 » poursuivi.

» M. le Ministre s'est toujours montré d'une telle bienveillance et d'une
 » telle équité pour son personnel qu'il est en droit de compter sur son zèle
 » et son dévouement; mais les employés des chemins de fer ne seraient pas
 » des hommes s'ils n'étaient pas en général aussi sensibles à leur intérêt
 » personnel. Que l'on mette les différents groupes de chemin de fer, les diffé-
 » rents ateliers, les différentes sections en concurrence, on verra ce que
 » l'émulation, l'amour-propre et l'intérêt personnel peuvent produire.

» La section centrale estime que les si importantes questions qui viennent
 » d'être exposées doivent faire l'objet d'un examen approfondi de la part
 » du Gouvernement.

Il convient peut-être d'insister sur la phrase suivante : « Le système aurait
 l'avantage de donner une stabilité complète au budget de l'État et de le mettre
 à l'abri d'une surprise dangereuse. » En effet, la période quinquennale que
 l'on traversait, 1895 à 1899, laissait un boni annuel de près de 11 millions; la
 période suivante, 1900 à 1904, ce boni s'est réduit à 2,6 millions; et enfin, pour
 les quatre années 1905 à 1908, le boni est devenu pour ainsi dire nul. Et enfin,
 si l'on compare l'année 1899 avec ses 13 millions de boni à celle de 1908
 avec ses 7,054,000 francs de déficit, quelle élasticité il faut à un budget pour
 soutenir des différences s'élevant à 20 millions. Si l'idée préconisée en 1908
 avait été suivie le Trésor des chemins de fer aurait encaissé plus de 55 mil-
 lions de par les bénéfices et aurait eu à décaisser 26 de par les pertes; il
 serait donc en mesure de faire face à la crise actuelle.

Et au point de vue de la bonne renommée de nos finances, cette mesure
 aurait aussi une influence heureuse.

En effet, dans notre pays, notre situation prospère est connue; mais l'étran-
 ger, qui ne voit que le chiffre de notre dette, près de 5 1/2 milliards, se dit
 que pour un petit pays comme le nôtre, ce n'est pas si mal, et il ne voit pas que
 plus de 2 1/2 milliards ont leur contre-partie dans la valeur de nos chemins
 de fer, et au budget ordinaire même situation.

Notre projet de Budget général s'élève à 619 millions, ce qui, proportion-
 nellement à la population, fait presque le Budget écrasant de la France. Ceux
 qui voient la situation de façon si peu approfondie doivent nous croire

accablés d'impôts ; mais, heureusement, la réalité est là, et le produit de nos régies et de nos revenus est plus élevé que celui de tous les impôts, qui ne s'élève qu'à 276 millions. La séparation des budgets aurait pour résultat de mettre les faits en lumière pour les étrangers comme pour nous.

La section répète ce qu'elle disait en 1899 : elle estime que les si importantes questions qui viennent d'être exposées devraient faire, de la part du Gouvernement, un examen approfondi. Le Ministre des Chemins de fer ne paraît pas opposé à cette innovation.

Un membre demande que la section veuille bien, comme l'an dernier, insister auprès de M. le Ministre pour la construction du chemin de fer de Doische à Beauraing et la prolongation du chemin de fer de Berzée à Lanefte jusqu'à la ligne de Doische à Chatelineau.

Ces travaux sont décrétés en principe, mais il est plus que temps de mettre la main à l'œuvre.

La section approuve.

La section a décidé de publier en annexes les tableaux des résultats statistiques des chemins de fer et les diagrammes qui les traduisent. Ceux-ci, en effet, permettent aux membres de la Chambre qui ont peu de temps de se rendre compte d'un coup d'œil de la marche de l'exploitation.

POSTES.

L'Administration des postes a continué à donner toute satisfaction au public. La nouvelle Convention internationale lui a accordé de nouvelles faveurs, et M. le Ministre a profité de l'occasion pour accorder des réductions au tarif intérieur.

Ce dont il faut surtout le féliciter, c'est de l'établissement du nouveau service de paiements par la Banque Nationale ; dès qu'il sera connu du public, il aura le plus vif succès, car il permet de n'importe quel bureau de poste de faire n'importe quel versement au crédit de n'importe qui, dans toutes les villes où la Banque Nationale a une agence.

Il y aurait lieu, à notre avis, de faire connaître cette mesure au public par la voie d'affiches spéciales placardées dans les bureaux de poste.

TÉLÉPHONE.

On ne peut, malheureusement, pas adresser les mêmes félicitations pour les téléphones. Voilà cinq ans que la section centrale demande la modification du régime des téléphones, toujours promise et toujours reculée. Au point de vue téléphonique, nous n'avons pas à nous enorgueillir.

Voici la statistique téléphonique de l'Europe centrale :

Le nombre des abonnés est de : 584,103 en Allemagne ; 406,175 en Angleterre ; 137,725 en France ; 123,900 en Suède ; 66,940 en Russie ; 55,039 en Suisse ; 53,051 en Autriche ; 52,554 en Danemark ; 39,715 en Norvège ; 31,070 en Hollande ; 30,439 en Italie ; 27,982 en Hongrie ; 27,028 en Belgique et 13,743 en Espagne.

Le montant moyen des abonnements est de : Russie, 281 francs ;

Espagne, 215; Belgique, 202; France, 175; Angleterre, 150; Hongrie, 147; Italie, 144; Autriche, 150; Allemagne, 118; Danemark, 96; Suisse, 81; Suède, 71; Norwège, 55.

Nous n'arrivons donc qu'en 12^e rang comme nombre d'abonnés, mais comme prix d'abonnement nous avons une excellente place, la 3^e, ce qui est peu enviable.

L'administration a eu tout le temps de faire les enquêtes nécessaires, et la situation actuelle ne peut perdurer. La section centrale insiste avec la plus grande vigueur pour qu'il y soit mis fin.

Il est aussi inadmissible que l'on ne rattache pas au réseau de Charleroy le minuscule réseau de Chimay-Couvin qui, compris entre le réseau de Charleroy et la frontière, n'a plus aucune chance d'extension.

Le projet de budget a été voté en section centrale par 4 voix et 3 abstentions.

La section vous en propose l'adoption.

Le Rapporteur,
L. HUBERT.

Le Président,
HARMIGNIE.



NOTE DE LA MINORITÉ

Tout fait prévoir que cette année encore, la discussion du budget des chemins de fer aura lieu alors que la session sera déjà avancée et, par suite, que cette discussion sera nécessairement très courte.

On sait, d'autre part, que l'examen en section de ce budget a été des plus superficiel, tous les budgets de l'État ayant été discutés et votés en moins de deux heures! On sait aussi, par la pratique, que la section centrale, réunie à de longs intervalles, ne consacre que de rares heures à l'examen de ce budget, qui cependant est le plus important, puisqu'il comporte un ensemble de dépenses s'élevant à près de 220 millions de francs.

Pour toutes ces raisons, les membres de la minorité de la section centrale ont cru utile de consigner dans cette note un résumé de leurs observations.

LA SITUATION FINANCIÈRE DU CHEMIN DE FER.

Cette situation est loin d'être brillante, on le sait.

D'après les chiffres publiés au *Compte rendu* des opérations du chemin de fer, en tenant compte de la nouvelle méthode employée pour les calculs des intérêts des capitaux consacrés à notre grand service public, de 1873 à 1886, l'exploitation des chemins de fer de l'État s'est clôturée en déficit allant de 3 millions de francs par an à près de 13 millions.

A partir de 1887, jusque et y compris l'année 1899, il y a eu boni, se chiffrant, pour cette dernière année, à un total d'environ 13 millions.

En 1900 et 1901 on constate un mali de 5 et 7 millions et demi.

Puis viennent les résultats suivants :

1902, boni de. fr.	2,970,000
1903 —	11,236,000
1904 —	12,098,000
1905 —	9,452,000
1906 —	7,467,000

Pour l'année 1907, le déficit s'élève à fr. 6,578,832.

Pour 1908, d'après une réponse du Gouvernement à une question de la section centrale, le déficit sera de 6,900,000 francs.

« Cette situation défavorable, dit M. le Ministre, est due pour une grande part au renchérissement du combustible, qui a entraîné en même temps une majoration du prix des produits manufacturés. Il y a lieu de remarquer

qu'une partie notable des marchés conclus pour 1908 l'ont été aux prix élevés de 1907. »

Certes, le prix élevé du combustible a dû, nécessairement, augmenter les frais d'exploitation des chemins de fer, mais nous pensons qu'il existe d'autres causes d'ordre plus général.

Ainsi, on a dépensé des centaines de millions pour l'agrandissement de certaines gares, agrandissements qui auraient dû être prévus depuis longtemps et qui auraient pu s'exécuter avec une dépense moindre, pour expropriations, si on avait été plus prévoyant et plus clairvoyant.

On a dépensé aussi de nombreux millions en travaux somptuaires, telle la gare d'Anvers, déjà insuffisante aujourd'hui, et en dépenses inutiles, tel le fameux tunnel royal de Laeken, qui coûtera six millions au bas mot, sans l'espoir d'une recette quelconque.

Et ce qu'il y a de plus grave, c'est que cette dernière dépense a été faite sans le consentement du Parlement, sans même qu'on ait songé à demander son avis !

La section centrale avait demandé à M. le Ministre si des mesures sont à l'étude en vue de remédier au déficit et, le cas échéant, quelles étaient ces mesures.

M. le Ministre a répondu :

« L'administration s'est attachée, étant données cette situation et la dépression du trafic, à réduire les frais d'exploitation, et des résultats ont été obtenus dans cette voie. Il ne faut cependant pas perdre de vue que des sacrifices s'imposent encore pour améliorer la situation du petit personnel. Une commission a été récemment nommée pour rechercher les moyens d'intéresser le personnel à une bonne et économique exploitation du réseau. »

Tout cela, on le reconnaîtra, est bien vague.

On a réduit les frais d'exploitation, dit-on, et des résultats ont été obtenus dans cette voie.

Quels sont les frais qui ont été réduits ? Comment ? Quels sont les résultats obtenus ? Quelle somme représentent-ils ?

Autant de points d'interrogation !

La situation financière de notre railway est donc inquiétante, et il nous paraît indispensable que le chef responsable de notre régie des chemins de fer s'explique franchement à son sujet.

Cette situation s'aggraverait encore, tout le fait supposer, si la crise industrielle persiste et si M. le Ministre consent enfin à donner satisfaction à son nombreux personnel, en ce qui concerne l'augmentation des salaires des agents les plus modestes de l'administration et la réduction de la durée du travail.

Il nous paraît donc impossible que le budget actuel soit voté sans que le chef du département fasse connaître aux Chambres quelles mesures il compte appliquer pour mettre fin au déficit constaté.

LES REVENDICATIONS DU PERSONNEL.

Les revendications du personnel du département des chemins de fer, postes et télégraphes sont nombreuses. Il en est qui coûteront de l'argent, celles, par exemple, qui ont trait au relèvement des traitements et des salaires et celles qui tendent à la réduction de la durée du travail.

Il en est d'autres aussi qui, elles, ne coûteront rien à l'État. Ce sont les revendications du personnel relatives au droit d'association, à l'organisation du service médical, à la masse d'habillement, aux conseils d'arbitrage, etc.

Si l'on compare la situation du personnel des chemins de fer de l'État belge avec celle qui est faite au personnel similaire en Angleterre, en Allemagne, en France, en Suisse, il en résulte que le nôtre est moins bien traité.

Ce point a été mis en lumière, par une documentation abondante, par notre estimé collègue et ami M. Anseele, dans la note jointe au rapport de la section centrale qui a examiné le budget des chemins de fer, etc., pour l'année 1907.

Nous n'y reviendrons pas.

M. le ministre Helleputte est arrivé aux affaires il y a deux ans.

Il a fait aussitôt de belles et bonnes promesses, et le nombreux personnel des chemins de fer, postes et télégraphes s'est montré confiant et il espérait les voir réalisées au plus tôt.

Dans la séance de la Chambre du 31 juillet 1907, l'honorable Ministre des Chemins de fer a déclaré avoir réuni, en un volumineux dossier, les notes résumant les desiderata des diverses catégories d'agents sous ses ordres.

Puis il fit l'énumération, fort longue, de ces revendications, qu'il nous paraît intéressant de reproduire ici. Ce sera, en quelque sorte, le Cahier des griefs et des désirs des agents du Railway :

CHEMINS DE FER.

A. — Personnel des trains.

I. — *Machinistes et chauffeurs de locomotives.*

1. Heures de service (prestations) :

Réduire à onze heures vingt minutes (au lieu de treize heures) la durée maxima de chaque service, savoir : neuf heures entre le premier départ et la dernière rentrée des trains ; une heure vingt minutes avant le premier départ et une heure après la dernière rentrée.

Porter à douze heures (au lieu de huit heures) l'intervalle entre deux services.

Supprimer les services à courte durée (cinq à six heures) dits « services scindés ».

2. Repos et congés.

Tout en maintenant les vingt-huit jours de repos avec solde accordés annuellement, faire coïncider davantage ces repos avec le dimanche.

Accorder dix jours de congé avec solde par année.

3. Avancement et rémunérations diverses.

A. Bases d'avancement et taux des salaires :

1° Porter à 100 francs (au lieu de 90 francs) par mois le minimum du salaire des chauffeurs avec augmentation de 10 francs par mois tous les quatre ans jusqu'au maximum porté à 150 francs (au lieu de 120 francs) ;

2° Porter à 150 francs (au lieu de 120 francs) le minimum du salaire mensuel des machinistes avec augmentation de 20 francs par mois tous les quatre ans jusqu'au maximum porté à 250 francs (au lieu de 200 francs) ;

3° Réduire le nombre des faisant fonctions de machiniste en nommant plus de machinistes ;

4° Accorder au chauffeur qui remplit les fonctions de machiniste provisoire le salaire minimum du machiniste (actuellement il ne touche en plus que les sept dixièmes de la différence entre son salaire et le salaire minimum de machiniste).

Les machinistes de gare demandent le même avancement que les machinistes de route.

B. Rémunération des prestations supplémentaires :

1° Ne plus astreindre le personnel machiniste et chauffeur à des vacations dépassant la durée normale proposée ci-dessus (11 h. 20 m.), sauf les cas de force majeure ;

2° En cas de force majeure où les machinistes et chauffeurs seraient astreints à plus de douze heures de service consécutives sur la machine, rémunérer les heures de service au delà de douze, d'après les bases des salaires augmentées de 50 p. c. Cette rémunération supplémentaire ne serait pas payée si la durée de la prestation, y compris l'heure de présence avant le départ et l'heure après la rentrée du train, ne dépassait treize heures.

C. Frais de séjour :

Accorder aux machinistes et chauffeurs qui habitent les grandes villes, où la vie est très chère, une indemnité de séjour de 20 francs par mois.

D. Primes d'économie et de régularité :

1° Payer intégralement aux machinistes et aux chauffeurs les primes d'économie de combustible et les primes de régularité de parcours, actuellement partagées avec les chefs d'atelier, contremaitres, etc. (ceux-ci ayant la grande part, 70 à 75 p. c.), et les répartir comme suit : 70 p. c. au machiniste, 30 p. c. au chauffeur.

2° Donner au personnel des machines le moyen facile de calculer ses primes et établir un système simple de primes ;

3° Pour les minutes de retard imputables au personnel des machines, faire une retenue du tantième par minute accordée pour temps regagné ?

4° Au cas où l'allocation en combustibles ou en matières de graissage aura été dépassée sans motif, faire une retenue sur le montant des primes dans la même proportion que la prime accordée pour économie. La prime serait établie par machine et répartie au prorata des kilomètres parcourus entre les divers personnels.

E. Créer une prime annuelle pour les machinistes n'ayant pas occasionné d'accident durant l'année écoulée.

4. Pension :

Les machinistes et chauffeurs disent que la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles leur est applicable et que leur affiliation forcée à la caisse des ouvriers constitue une anomalie. Ils demandent leur réintégration dans les bénéfices de cette loi. Ayant été indûment considérés comme ouvriers, leur avancement a été très lent, de sorte que certains machinistes, ayant 55 années de service et plus, ne sont pas encore au maximum de salaire. A titre de compensation, les requérants demandent subsidiairement que, lors de leur mise à la retraite, leur pension soit calculée sur le maximum de salaire.

5. Service médical et pharmaceutique :

Le service médical et pharmaceutique institué par la caisse des ouvriers fonctionne dans des conditions jugées défectueuses par les intéressés. Ceux-ci ont parfois instauré au sein de leurs sociétés de secours mutuels reconnues, un organisme de secours qui leur vient en aide lorsque le service officiel leur fait défaut.

En présence de cette situation, les machinistes et chauffeurs de l'État demandent à organiser eux-mêmes leur service médical et pharmaceutique, au moyen de leurs organismes professionnels.

6. Service de l'habillement :

Depuis quelques années la qualité des vêtements fournis par la masse d'habillement laisse à désirer, selon les intéressés. Les machinistes et chauffeurs affiliés à cette institution demandent qu'elle soit organisée sous la forme coopérative et qu'elle soit dirigée par des agents en fonctions sous le contrôle de l'administration, ou que, tout au moins, des ouvriers en fonctions aient le pouvoir de contrôle dans l'organisme actuel.

7. Voyages gratuits (coupons de service) et voyages à prix réduits :

Tout en maintenant à 12 le nombre de coupons de service accordés, par année, admettre la gratuité du voyage, dans la mesure de six voyages par année, aux femmes et aux enfants des agents, ou tout au moins leur octroyer une forte réduction sur le prix de ces six voyages.

8. Emplois de contremaître de cour dans les remises aux locomotives :

Réserver les emplois de contremaître de cour aux machinistes instructeurs, de sorte que ces postes soient occupés par des hommes compétents, connaissant bien le service du personnel des locomotives en cours de route et les nécessités du service si important de la remorque des trains.

Sbis. Suppression des chauffeurs dit « apprentis-chauffeurs », ou tout au moins amélioration de leur situation.

9. Entretien des locomotives :

Les réparations demandées par les machinistes au livre *ad hoc* ne sont pas toujours faites à suffisance. De là consommation inutile d'huile et de combustibles, avaries en cours de route, etc.

La visite approfondie de toutes les parties de la machine devrait avoir lieu au moins tous les six mois. Le lavage et le petit entretien de la machine seraient faits par le personnel machiniste et chauffeur qui aurait sa journée pour le faire.

Dans la mesure où le service ne peut se faire en double équipe, la machine à simple équipe devrait toujours être desservie par le même personnel; actuellement, elle l'est parfois par trois et même quatre personnels par jour.

10. Éducation professionnelle :

Certains documents essentiels, traitant de l'organisation du service, devraient être délivrés aux personnels des machines; leur éducation professionnelle y gagnerait tout comme l'administration. Tels, les fascicules II, III et IV du règlement général d'exploitation, qui indiquent les mesures à prendre par tout le personnel, dans tous les cas qui peuvent se produire, depuis la plus petite difficulté jusqu'au plus grave accident. Tels encore, pour les agents passés machinistes depuis 1903, le règlement général des signaux, le tableau de la vitesse des trains, les ordres de service 96 de 1901 et 53 de 1899, etc.

Si les chauffeurs possédaient ces documents, leur préparation à l'examen de machiniste en serait beaucoup facilitée.

11. Organisations mutuelles :

L'association philanthropique des machinistes et chauffeurs de l'État belge sollicite l'autorisation de faire usage des locaux de l'État réservés au personnel des machines, pour l'affichage des avis, circulaires et convocations émanant de son comité exécutif.

12. Droit de réunion. Conseils arbitraux :

Le but : Le personnel machiniste et chauffeur de l'État belge voudrait pouvoir collaborer, dans la mesure de ses facultés, à l'administration de ces grands services publics.

Les moyens : A cette fin, il demande :

1° D'être admis à discuter avec MM. les directeurs de service, au moins deux fois par an, les questions relatives à ses intérêts matériels et professionnels ;

2° D'instituer, en matière disciplinaire, des conseils arbitraux composés partie de fonctionnaires désignés par M. le ministre, partie d'agents du grade de l'agent en cause et désignés par lui. Ces conseils auraient à juger seulement les fautes entraînant un retard dans l'avancement, la dégradation, le déplacement par mesure d'ordre et la révocation ;

3° D'organiser, en matière d'avancement et d'examens, la représentation du personnel au sein des commissions officielles.

Le droit de réunion est sollicité, non, disent les intéressés, pour conduire le personnel à la révolte et à l'indiscipline, mais pour lui permettre de rechercher, de commun accord avec l'administration, tout ce qui a trait à la bonne organisation des services du chemin de fer et aux intérêts professionnels du personnel des machines.

Ces vœux des machinistes sont aussi ceux de plusieurs autres catégories d'agents.

II. — Serre-freins.

1. Prestations :

Fixer à 12 heures le maximum de la journée de travail.

2. Avancement et rémunérations diverses :

A. Porter à 130 francs le salaire maximum qui est actuellement à 120 francs et déterminer comme suit les délais d'avancement : de 90 à 100 francs, 5 ans ; de 100 à 110 francs, 6 ans ; de 110 à 120 francs, 7 ans ; de 120 à 130 francs, 8 ans.

B. Porter l'indemnité de découcher de fr. 1.50 à 2 francs par découcher ;

C. Rémunérer les heures de travail supplémentaire (au delà de 12) ;

D. Permettre aux serre-freins d'entrer dans le cadre des visiteurs et des garde-convois. A cette fin, instituer des examens spéciaux ainsi qu'il en existe pour les anciens militaires.

III. — *Chefs-gardes et gardes.*

1. Amélioration de l'échelle des traitements sur les bases suivantes :

A. Suppression du temporariat ;

B. Réduction du temps d'essai de 12 à 6 mois ;

C. Nominations de 1,200 francs à 1,400 francs après 2 ans. Octroi des autres nominations après 3 ans au maximum ;

D. Nomination de 2,400 francs à 2,700 francs après 3 ans au maximum ;

E. Nomination de 2,700 francs à 3,000 francs après 5 ans ;

F. Nomination au grade de premier chef-garde, à 3,000 francs minimum, à 3,300 francs après 3 ans, à 3,600 francs après 5 ans.

2. Prestations :

A. Fixation à 10 heures au maximum de la journée de travail ;

B. Suppression des services coupés et fixation à 12 heures au maximum de la prestation journalière lorsque l'agent disposera d'une interruption de service de 2 heures au moins à sa résidence ;

C. Fixation à 10 heures au minimum de l'intervalle entre deux journées de travail.

3. Divers :

Les chefs-gardes demandent à ne plus être obligés de transporter eux-mêmes leur matériel ; cette obligation entame, disent-ils, leur prestige.

B. — *Personnel à poste fixe.*1. — *Agents de la traction et du matériel.*

Les ouvriers de métiers des ateliers sollicitent :

A. 28 jours de repos par an avec solde, à l'instar des machinistes, chauffeurs, serre-freins et électriciens.

B. La réglementation des délais d'avancement : de plus prompts augmentations de salaire.

Les visiteurs du matériel demandent :

A. L'établissement d'une nouvelle échelle des salaires ;

B. La fixation des délais d'avancement à 4 ans, de façon à arriver au maximum après 20 ans de service ;

C. Leur participation aux primes de régularité.

Les chefs-manœuvres des remises aux locomotives demandent :

1° à être placés sur le même pied que leurs collègues de l'exploitation, au point de vue des primes de régularité pour l'expédition des locomotives aux trains et des indemnités pour le service de nuit en hiver ;

2° de fixer à 150 francs le maximum de leur salaire et de leur accorder une augmentation tous les quatre ans.

Les commis dirigeant les ateliers de ligne demandent un supplément de traitement, à l'instar de celui accordé aux commis-chefs et commis qui remplissent les fonctions de sous-chef de station.

Le personnel de surveillance (chefs d'atelier, contremaîtres, machinistes-instructeurs, brigadiers, visiteurs de locomotives, etc.) demande la création d'un cadre spécial parallèle à celui des commis, comme le cadre des ingénieurs est parallèle au cadre des fonctionnaires du service administratif, et comme conséquence :

A. Le maintien du salaire intégral pour les absences résultant de maladies ou de blessures ; la suppression de l'exonération des frais médicaux et pharmaceutiques ;

B. La réduction à trois ans de l'ancienneté exigée des agents bien signalés pour obtenir une augmentation de salaire ;

C. Le relèvement du taux maximum de la pension des agents de surveillance, ainsi que de leurs veuves et orphelins ;

D. L'octroi d'un congé de quinze jours avec solde.

II. — *Agents de l'exploitation.*

Les chefs-manœuvres et manœuvres des gares de formation demandent que leur salaire journalier soit converti en salaire mensuel. Ils estiment que leur salaire, dans certaines gares, est insuffisant, eu égard à leurs charges de famille, à l'importance de leur besogne et aux qualités que l'exécution de celle-ci exige (agilité, activité, prudence, méthode, prévoyance).

Les facteurs de camionnage se plaignent qu'outre 8 à 9 heures de service comme camionneurs, ils doivent encore fournir 5 heures de prestations comme chargeurs à Bruxelles (A. V.) et à Bruxelles (Midi).

Les ouvriers chargeurs demandent que :

A. Leurs prestations journalières soient fixées à 10 heures au maximum ;

B. Les repos soient de 10 heures entre deux journées de travail ;

C. Il leur soit accordé un congé avec solde de 5 jours annuellement ;

D. Le minimum de leur salaire soit transitoirement de fr. 2.60 pour arriver à celui de 5 francs par augmentations successives de 20 centimes tous les 5 ans.

E. Il soit créé deux catégories de salaires pour les ouvriers chargeurs, selon l'importance des stations, comme pour les ouvriers des voies et travaux.

F. On accorde une récompense (indemnité) aux chargeurs qui se sont distingués durant l'année écoulée ;

G. On octroie une indemnité aux ouvriers provisoires recrutés en dehors de leur résidence ;

H. On supprime le recrutement des aides-chargeurs à fr. 1.40, 1.60, 1.80 et 2 francs.

Les commis d'ordre nommés chefs de station se plaignent de ce que leur avancement est trop lent. Ils attendent, disent-ils, jusque sept ans et demi pour passer de 1,600 à 1.700 francs. Les commis d'ordre restés dans les bureaux ont vu leur situation améliorée dans une mesure plus grande.

Ces agents demandent donc un avancement plus rapide et le rétablissement de l'équilibre entre leur situation et celle des commis d'ordre des bureaux.

Les surveillants de gare voudraient voir augmenter le nombre des agents dans les gares à grand mouvement et les voir recruter parmi les chefs-manceuvres, les agréés ou facteurs de station.

III. — *Agents des voies et travaux.*

Les ouvriers de la région flamande demandent le relèvement de leurs salaires.

Les gardes-cabines et gardes-excentriques demandent :

A. Une diminution de leurs prestations à raison de la sujétion et de la responsabilité de leur service. Spécialement les gardes-excentriques de Liège-Guillemins et de Lodelinsart demandent :

1° Que leur service, la nuit du samedi au dimanche, soit terminé à 6 heures au lieu de 8 heures ;

2° Que leur service de jour, le dimanche, commence à 8 heures et soit terminé à 18 heures et non à 20 heures ; de 6 à 8 heures, ils pourraient être remplacés par des piocheurs.

B. L'alternement du service de nuit au service du jour, qui se fait tous les quinze jours, devrait se faire tous les huit jours.

C. Ils demandent une heure de liberté pour prendre leur repas et cinq jours de congé avec solde tous les ans.

D. Les salaires devraient être fixés comme suit : minimum 110 francs par mois, maximum 150 francs, promotion tous les trois ou quatre ans.

E. Les indemnités devraient être plus exactement payées.

F. Une récompense pécuniaire devrait leur être accordée lorsqu'ils n'ont pas occasionné d'accident pendant l'année écoulée.

Le personnel de surveillance (contremaitres, piqueurs, etc.) demande que :

Le salaire des chefs-piocheurs et piocheurs soit porté aux taux suivants :

1° Piocheurs, minimum 90 francs par mois, maximum 110 francs par mois ;

2° Chefs-piocheurs, minimum 110 francs par mois, maximum 150 fr. par mois.

B. Le libre parcours leur soit accordé, le cas échéant, pour se rendre sur le lieu du travail.

Les hommes de métier voudraient voir améliorer l'échelle des salaires et réduire les délais d'avancement, de façon à arriver au maximum de 160 francs par mois comme salaire de fin de carrière.

IV. — Catégories d'agents communes à divers services.

Les agréés disent :

1° Que leur salaire n'a plus été augmenté depuis 1872, sauf en 1893, ou le maximum de fin de carrière (50 ans d'âge, 30 ans de service, 6 ans d'ancienneté à 1,800 francs) a été porté à 2,000 francs, faveur dont trop peu des intéressés profitent.

Ils demandent de fixer comme suit l'échelle de leurs salaires. A titre de comparaison, l'échelle actuelle est mise en regard.

Échelle			
actuelle, gradation de 150 francs.	proposée, gradation de 200 francs.		
900	1,000	} avec promotion tous les quatre ans.	} Cette nouvelle échelle des salaires des agréés, rétablirait l'équilibre entre les agréés et les commis d'ordre dont le traitement maximum a été porté de 2,200 à 3,000 francs.
1,050	1,200		
1,200	1,400		
1,350	1,600		
1,500	1,800		
1,650	2,000		
1,800	2,200		
	2,400		
2,000	2,600	} fin de carrière.	

Cette demande est faite par la généralité des agréés. Celles ci-dessous émanent d'un certain nombre d'entre eux :

2° Durée de la journée de travail : 10 heures au lieu de 12 ;

3° Repos entre deux journées de travail : 10 heures au lieu de 8 ;

4° Indemnité d'usure d'effets et chaussures : comme les sous-chefs de station ;

5° Institution d'un examen administratif pour leur promotion au grade de commis d'ordre ;

6° Rendre la gestion des haltes autonomes, c'est-à-dire ne plus subordonner le chef de halte au chef de station voisin.

Les dessinateurs temporaires sollicitent leur nomination définitive en qualité de dessinateur ou de dessinateur expéditionnaire. Ils ont d'un à onze ans de service.

Les premiers chefs-facteurs, chefs-facteurs, facteurs principaux et facteurs de station demandent à être placés sur le même pied que les gardes aux points de vue de la pension, du traitement, de l'avancement, des indem-

nités, primes et allocations diverses et des repos. Ils sollicitent notamment :

1° La nomination de chef-facteur dans les stations de 2^e classe comportant au moins l'emploi de 5 agents de factage (facteurs et agréés);

2° La nomination d'un chef-facteur dans toutes les stations de 1^{re} classe.

3° La nomination à nombre égal de premiers chefs-facteurs et de premiers chefs-gardes dans les emplois occupés à la direction de l'exploitation par ces derniers et qu'un emploi de l'espèce soit créé dans chaque inspection de groupe;

4° La nomination sur place des chefs-facteurs du service de la traction.

V. — *Agents du service des recettes.*

Les receveurs, distributeurs de coupons, etc., demandent qu'on généralise l'indemnité de caisse, c'est-à-dire qu'on l'accorde aux agents préposés aux recettes des marchandises, aussi bien qu'à ceux des voyageurs.

Les receveurs, contrôleurs de recettes, commis, etc., s'élèvent contre le projet de suppression de la comptabilité contradictoire. Ils estiment que non seulement leur avenir est menacé par ce projet, mais que la mesure serait mauvaise au point de vue de la bonne gestion des deniers publics : la suppression de la comptabilité contradictoire ramènerait fatalement de nombreuses irrégularités sans économie aucune.

POSTES.

A. Les fonctionnaires et agents en général sollicitent :

La suppression de la limite de 50 p. e. fixée pour l'avancement au choix ;

Une promotion honorifique à l'occasion de leur mise à la retraite ;

Qu'on fasse compter pour le double de leur durée les services militaires rendus pendant la campagne de 1870 ;

Qu'on rende valables pour les pensions les services rendus en qualité d'auxiliaire (ancien régime), actuellement aide ;

Une réduction de 50 p. e. sur le prix des abonnements ordinaires ;

Des coupons de service pour les membres de leur famille pour les voyages d'agrément et les relations de famille ;

Un permis de libre passage entre Ostende et Douvres ;

Une indemnité pour le service de nuit ;

Les employés et facteurs attachés à la section des départs et à la section des arrivées, dans les bureaux importants, sollicitent une indemnité en raison de leur travail spécial ;

Les agents en service général qui ne peuvent effectuer que des intérim sur place ou non rétribués (gestions intérimaires sur place exceptées, celles-ci donnant déjà droit à indemnité) sollicitent une indemnité compensatrice ;

Les agents des bureaux en dehors de la capitale sollicitent la rémunération du travail supplémentaire de fin d'année ;

L'allocation d'une indemnité pour travail extraordinaire dans le courant de l'année ;

L'allocation d'indemnités aux agents et fonctionnaires chargés de l'intérim de fonctions supérieures ;

L'allocation d'indemnités pour frais de séjour et pour travail extraordinaire aux agents attachés aux bureaux de Spa et du littoral ;

Des commis d'ordre forelos ont demandé leur nomination au grade de commis ou, subsidiairement, leur admission à un examen supplémentaire de promotion ;

Des commis d'ordre qui ont obtenu une ou plusieurs fois les minima de points exigés pour une nomination au grade de commis voudraient obtenir ce grade sans devoir se soumettre à une nouvelle épreuve.

B. Commis :

Des commis procédant au contrôle du personnel des agents qui ont bénéficié des dispositions de l'O. sp. n° 123 de 1903 sollicitent le même supplément de traitement ;

Des commis se plaignent d'être moins bien rémunérés que leurs contemporains du cadre des commis d'ordre et demandent à être placés sur le même pied au point de vue du traitement.

C. Commis d'ordre :

Des commis d'ordre demandent l'emploi de percepteur et la création de bureaux de 5^e classe ;

Les agréés, facteurs de station, gardes, etc., nommés commis d'ordre, sollicitent le supplément de traitement accordé à certains agents, à la suite d'un concours de promotion.

D. Percepteurs :

Les percepteurs sollicitent des coupons de service de 2^e classe pour les aides rétribués lorsque ceux-ci appartiennent à la famille du titulaire du bureau ;

Plusieurs percepteurs de 4^e classe ont demandé à pouvoir conserver le titre honorifique de leur emploi.

E. Sous-percepteurs :

Se plaignent de la modicité de leur traitement.

F. Facteurs-trieurs :

Certains facteurs-trieurs demandent une amélioration de position et se plaignent surtout de ce qu'après de nombreuses années de service, ils ne jouissent que d'un traitement que leurs collègues, récemment nommés, atteindront en moins de temps qu'eux.

Ils demandent d'être placés sur le même pied que les agréés, les gardes-convoi, les facteurs de station, etc.

G. Facteurs ruraux :

Demandent le relèvement de leur traitement.

H. Agents ambulants :

Les agents provisoires des ambulants demandent que des frais de déplacement leur soient alloués sous forme d'indemnité, comme aux facteurs en titre qu'ils remplacent.

I. Agents de dépôt-relais :

Ils ont demandé :

1° Leur classement dans une catégorie spéciale, avec traitement de 1,400 à 1,800 francs ;

2° Un signe distinctif au képi ;

3° Une majoration des frais de régie (200 francs au lieu de 150 francs).

TÉLÉGRAPHES.**I. — Situation administrative.****A. — Fonctionnaires et employés.****1. Fonctionnaires, commis, commis d'ordre, etc.**

Demandent la fixation, à partir de 19 ans au lieu de 21 ans, de la date à partir de laquelle les services civils sont susceptibles de conférer des droits à la pension (par analogie avec ce qui existe pour les services militaires qui comptent dès 19 ans).

L'octroi d'une indemnité de séjour dans certaines résidences où la vie matérielle est particulièrement chère.

Un certain nombre de fonctionnaires et d'agents de toutes catégories demandent un tour de faveur pour l'admission de leurs enfants aux emplois de bureau, par dérogation au principe de la collation des emplois par la voie de concours.

Des agents subalternes (commis d'ordre, auxiliaires, élèves, etc.) demandent la suppression de la limitation du nombre des épreuves permises dans les concours de promotion.

2. Commis d'ordre féminins :

Demandent l'accès, au même titre que les commis d'ordre masculins, aux traitements afférents à la 1^{re} classe du grade.

3. Commis d'ordre masculins :

Un certain nombre de commis d'ordre ayant subi avec succès l'examen de commis, mais sans que le numéro de classement les ait placés en ordre utile de nomination, demandent l'accès à la position de commis sans nouvel examen.

4. Auxiliaires :

Des auxiliaires ayant subi avec succès l'examen de commis d'ordre, mais sans que leur numéro de classement les ait placés en ordre utile de nomination, demandent l'accès à la position de commis d'ordre sans nouvel examen.

5. Élèves provisoires :

Les élèves provisoires (du service téléphonique) demandent d'être mises dès leur première admission sur le même pied que les élèves masculins (du service télégraphique), c'est-à-dire utilisées dès le début d'une manière permanente.

B. — *Ouvriers.*1. *Surveillants de travaux, traceurs surveillants :*

Demandent leur introduction dans le cadre des agents commissionnés.

2. *Huissiers, chefs-classeurs, messagers, classeurs, aide-messagers, aide-classeurs :*

Présentent la même revendication en ce qui concerne le cadre.

Au surplus, ceux des intéressés à qui la décision ministérielle portant allocation d'une indemnité de 10 francs par mois du chef de travaux d'écritures n'est pas applicable, demandent à jouir de cette faveur.

3. *Chefs d'ateliers :*

Demandent à être mis, au point de vue de la rémunération, sur le même pied que leur collègues du chemin de fer. Ceux-ci jouissent d'une rémunération de 310 à 400 francs par mois; celle des chefs d'atelier du télégraphe est fixée de 210 à 300 francs environ par mois.

4. *Contremaîtres :*

Font la même demande que les chefs d'atelier, en faisant remarquer que la rémunération de leurs collègues au chemin de fer est de 180 à 280 francs par mois; au télégraphe, elle est de 160 à 260 francs environ par mois.

5. *Poseurs-appareilleurs, poseurs de linge, magasiniers :*

Demandent la mise sur le même pied que leurs collègues au chemin de fer, savoir : 1° salaire de 4 à 7 francs par jour au lieu de 3 fr. 60 c. à 5 fr. 10 c. par jour; 2° paiement, pour tous les jours de l'année, de ceux de ces agents qui sont rétribués par journée de présence réelle.

6. *Menuisiers :*

Voudraient le paiement, pour tous les jours de l'année, des agents fonctionnant au siège des sections techniques et actuellement rétribués par journée de présence réelle.

7. *Préparateurs :*

Demandent le classement, dans l'échelle des grades et salaires, parmi les hommes de métier, à l'effet d'avoir accès au grade de brigadier homme de métier.

8. *Aide-poseurs :*

Sollicitent un relèvement de salaire.

II. — *Voyages en service.*

Le personnel des télégraphes (employés et ouvriers) demande :

1° L'octroi, comme au personnel de l'administration des chemins de fer, de la réduction de 50 p. c. sur le prix des abonnements ordinaires ;

2° L'octroi de coupons de service aux familles des agents pour voyages de convenances personnelles ;

3° L'octroi aux ouvriers, porteurs de télégrammes, classeurs, magasiniers, messagers, traceurs-surveillants, surveillants de travaux, élèves et auxiliaires, d'abonnements valables, à raison d'un déplacement par semaine, pour douze déplacements hebdomadaires consécutifs ;

4° L'assimilation des classeurs, messagers, magasiniers, surveillants de travaux et traceurs-surveillants aux ouvriers au point de vue de l'octroi de coupons hebdomadaires (coupons pour ouvriers);

5° L'octroi aux ouvriers célibataires, ainsi qu'à tous les commis célibataires à faible traitement (2,000 francs et au-dessous), de coupons de quinzaine pour visites aux parents (père et mère);

6° L'octroi de la seconde classe de voiture aux élèves et aux auxiliaires « féminins »;

7° Le maintien, dans une certaine mesure, de la gratuité de parcours en chemin de fer aux agents retraités.

CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Chefs-classeurs, classeurs, huissiers et messagers :

Demandent à être nommés par arrêté ministériel, à voir leurs taux de salaire relevés, à voir améliorer le régime de la pension pour eux et leur veuve, etc.

MARINE.

Octroi d'une indemnité de voyage aux chauffeurs de la ligne Ostende-Douvres et à tous les agents subalternes de ce service.

Amélioration de position des chauffeurs des paquebots d'Ostende-Douvres, des contremaîtres-charpentiers du même service et des agents des machines de la marine, à Anvers.

Relèvement du taux moyen des appointements variables — d'après les recettes qu'ils procurent au Trésor — des agents des diverses stations du pilotage, en vue de la fixation de leurs pensions.

Amélioration de la position des hommes de métier de l'atelier du génie maritime, à Ostende; création d'emplois de chef-forgeron, chef-chaudronnier, chef-ajusteur, chef-tourneur, chef-charpentier ou menuisier.

Relèvement du chiffre des appointements variables des patrons-mesureurs des stations de Gand, Ostende et Terneuzen.

Relèvement du taux de la pension des pilotes de Terneuzen.

Relèvement des appointements variables des pilotes d'Ostende.

Réduction de la durée des prestations du personnel des schuits affectés au transport des marchandises entre Anvers et le pays de Waes. Amélioration de la position de ces agents.

Amélioration de position des manœuvres préposés à la manipulation du combustible et à l'enlèvement des cendres à Ostende.

Relèvement des salaires des frappeurs, des taraudeurs et des perceurs de l'atelier du génie maritime, à Ostende.

Réduction des délais d'ancienneté prévus pour les augmentations de salaires accordées aux ouvriers de l'atelier précité.

M. le ministre déclara, il est vrai, que toutes ces revendications ne peuvent être accueillies. Mais il reconnaît franchement que, dans nombre de cas,

les demandes du personnel, en elles-mêmes, ne paraissent pas excessives, et que si elles ne concernaient qu'un petit nombre d'agents, on pourrait les accueillir de suite.

Il se borne, dit-il encore, à signaler la difficulté, *bien résolu à chercher à les vaincre.*

Le ministre ajoutait :

« La Chambre apprendra donc avec plaisir qu'au projet de budget des chemins de fer pour 1908, je relèverai les chiffres relatifs aux traitements du personnel.

» Est-ce à dire que j'attendrai l'exercice prochain pour améliorer la situation? Evidemment non. Je l'ai d'ailleurs déjà fait dans une certaine mesure, continuant les traditions de mes honorables prédécesseurs. Je persévérerai dans cette voie, en portant surtout mon attention sur la situation des ouvriers employés dans les régions où la vie coûte le plus cher.

» Dans cette matière, comme dans beaucoup d'autres, il faut procéder avec prudence, d'autant plus que les conséquences financières de toute mesure de ce genre sont importantes. Mais il faut aussi faire preuve de bonne volonté. *Cette bonne volonté, je l'ai et je compte bien pouvoir lui faire produire des résultats.* » (*Très bien ! sur les bancs socialistes.*)

Notre collègue, M. Pepin, ayant déposé un amendement accordant des crédits pour améliorer le sort du personnel, M. le Ministre déclara :

« Cet amendement est *inutile, car nous n'avons pas besoin de l'inscription d'un crédit spécial au présent budget pour améliorer la situation du personnel.* Les crédits prévus ne sont pas limitatifs. Les chiffres du projet de 1908 seront modifiés d'après les conséquences des augmentations accordées en 1907 et décidées pour 1908. »

Déjà à la séance du 4 juin 1907, répondant à une interpellation de notre collègue M. Pepin, sur le surmenage imposé au personnel roulant, M. le Ministre disait :

« Je puis me rendre ce témoignage que dans ma vie politique, quand j'ai fait une promesse, je l'ai tenue. Et c'est parce que je veux tenir mes promesses que je n'engage pas ma parole à la légère. J'ai l'habitude de réfléchir à ce que je dis, de ne pas faire de promesses en l'air.

» Quelle est la situation dans laquelle je me trouve? Je suis au ministère depuis un mois. C'est le 4 mai que j'ai prêté serment, nous sommes au 4 juin. Vous imaginez-vous que dans ce court espace de temps j'ai pu pénétrer tous les besoins de cette immense administration dont tous vous reconnaissez la complication? Elle compte un personnel de 70,000 agents, répartis dans des catégories multiples, aussi nombreuses que variées. Croyez-vous sérieusement qu'il soit possible de se rendre compte, en quelques jours, de la situation de chacune d'elles, du détail des réformes à faire, des moyens de les réaliser? Personne n'en est capable! »

Plus loin, l'honorable Ministre ajoutait :

» Je dis qu'il ne serait possible à personne d'arriver à un tel résultat. Voilà pourquoi je ne puis dire en détail ce que je compte faire. Mais j'affirme ma volonté, ma bonne volonté.

» M. LEMONNIER. — Commencez par faire disparaître les salaires de 2 fr. 40 c., qui sont insuffisants pour vivre, de nos jours.

» M. HELLEPUTTE, ministre des chemins de fer, postes et télégraphes. — Je vous dis que je suis d'avis que les salaires doivent augmenter et que le nombre d'heures de travail doit diminuer ! C'est tout ce que je puis, c'est tout ce que je dois faire pour l'instant. Aller au delà ne serait pas sérieux. Je vous demande de me laisser un peu de temps. J'affirme ceci : Ceux qui souffrent de la situation, ce sont les ouvriers à bas salaire. Eh bien ! il n'en est pas un seul qui tiendrait votre langage ; il n'en est pas un seul qui n'ait assez de bon sens pour savoir que l'on ne résout pas de telles questions en un tour de main. Je ne crains donc pas le jugement du personnel des chemins de fer. Il sera tout en ma faveur. »

Sans doute, il n'y a pas moyen de résoudre en quelques mois tant de problèmes à la fois. Mais nous pensons que depuis qu'il est arrivé au pouvoir, M. le Ministre des chemins de fer aurait pu faire quelque chose pour les plus malheureux de ses agents.

Or, à l'heure qu'il est, l'administration des chemins de fer occupe encore 9,627 ouvriers gagnant moins de 3 francs par jour !

Pour accorder à ces 9,627 agents le salaire minimum, un crédit de 978,000 francs serait nécessaire. Est-ce là un si grand sacrifice ? Et cependant, depuis deux ans, ces agents n'ont pas obtenu satisfaction, c'est-à-dire un salaire que les communes de l'agglomération bruxelloise accordent à leurs agents les plus modestes : les balayeurs de rues !

M. le Ministre a pris certaines mesures favorables au personnel, mais il en est, parmi celles-ci, qui sont une véritable dérision.

Ainsi, les machinistes avaient un salaire mensuel de 120 francs minimum et 200 francs au maximum.

Ils demandent que le minimum soit porté à 150 francs et le maximum à 250 francs, avec augmentation de 20 francs par mois tous les quatre ans.

Cette réclamation n'est pas excessive, si l'on compare les salaires de ces machinistes à ceux payés dans les pays qui nous entourent : Allemagne, France, etc.

M. le Ministre a décidé que dorénavant le maximum serait porté à 240 francs. Mais, dans la pratique, les augmentations se faisant tous les cinq ans et demi, le nombre des machinistes qui atteindront le maximum sera infinitésimal.

A ce compte, on aurait pu fixer ce maximum à 500 francs sans que l'État eût à déboursier un centime en plus qu'à présent !

LES AUTRES REVENDICATIONS DU PERSONNEL

Il est d'autres revendications des agents de l'administration du chemin de fer qui n'exigent, pour être satisfaites, aucun sacrifice d'argent.

Par exemple, l'organisation de conseils d'arbitrage chargés d'examiner les réclamations des agents qui se croient frappés injustement ou que l'on prive, abusivement, d'avancement.

Cette réforme est légitime et elle ne coûterait rien au Trésor. Pourquoi n'a-t-elle pas encore été réalisée ?

Les ouvriers et autres agents se plaignent, depuis longtemps de l'organisation actuelle du service médical et des abus auxquels ce service donne lieu.

Pourquoi ne donne-t-on pas à ce personnel cette marque de confiance en le chargeant, au besoin, sous le contrôle de l'administration, d'organiser lui-même ce service médical et pharmaceutique ?

La question du logement, surtout dans les grands centres, a une importance capitale pour les agents du chemin de fer, postes et télégraphes, obligés de loger à proximité des gares.

Pourquoi l'État ne s'occupe-t-il point de faire construire des habitations à bon marché, lui qui peut se procurer des capitaux à des taux d'intérêt peu élevés ?

En Allemagne, l'administration du chemin de fer s'est occupée de ce problème et a consacré de nombreux millions à la construction de maisons confortables où ses agents sont logés moyennant un loyer modeste.

Des compagnies de chemin de fer ont agi de même dans plusieurs pays.

Pareille initiative rendrait un grand service à de nombreux agents, sans que cela coûtât un centime à l'État, le produit des loyers devant couvrir les dépenses d'intérêt, d'entretien et d'amortissement.

Quant au droit d'association, la Chambre se rappellera le vote de l'ordre du jour de MM. Mabile et consorts, reconnaissant au personnel de l'État le droit de s'associer pour la discussion et la défense de ses intérêts professionnels (1).

Cet ordre du jour a été voté le 26 février 1908 et M. le Ministre a déclaré s'y rallier.

Depuis lors, la circulaire ministérielle interdisant au personnel des chemins de fer, postes et télégraphes d'user du droit d'association subsiste toujours, alors que M. le Ministre a promis depuis longtemps de régler le droit d'association des agents sous ses ordres.

Pourquoi retarde-t-on la publication du règlement nouveau sur la matière ?

Est-ce pour permettre aux amis politiques du Gouvernement d'organiser les agents de l'État et de les embrigader dans des associations cléricales ?

Tout le fait supposer.

Depuis des mois, des députés catholiques, hommes politiques, s'il en est, assistent à des réunions organisées pour les agents de l'État et dans le but de les embrigader.

(1) En voici le texte : « La Chambre, sans admettre que les agents des chemins de fer, des postes et des télégraphes aient le droit d'entraver, par la grève, des services publics aussi importants, prend acte des déclarations de M. le Ministre des Chemins de fer qu'il reconnaît à ces agents le droit de s'associer librement dans toute la mesure compatible avec la nécessité de sauvegarder l'ordre et la discipline, et confiante dans l'intention qu'il a exprimée de mettre les règlements d'accord avec cette déclaration, passe à l'ordre du jour. » Signé : L. Mabile, A. De Saedeleer, A. Lefebvre, Desmaizières, R. Carton de Wiart, Verhaegen.

Ce fait s'est produit dans diverses localités du pays sans que M. le Ministre ni son administration soient intervenus.

Au mois de janvier dernier, pareille réunion a été tenue à Schaerbeek, à la *Maison des Ouvriers catholiques*, local où se tiennent des réunions d'associations politiques cléricales, même les jours d'élections législatives, provinciales et communales.

Cette réunion était présidée non par un agent de l'État, mais par un conseiller communal catholique, président de l'*Union démocratique* de Schaerbeek, son candidat aux élections, et les orateurs chargés de prendre la parole dans cette assemblée étaient nos collègues Huyshouver, Henderickx, Mabile et Carton de Wiart.

La convocation était faite par la *Fédération chrétienne des Ouvriers de l'État et des Employés inférieurs*.

Visiblement, des hommes politiques du parti catholique organisent les agents de l'État alors que le règlement interdisant cette organisation subsiste toujours, n'est pas abrogé.

Pareille liberté serait-elle laissée à ces agents d'assister à des réunions convoquées par des députés de l'opposition ?

J'ai posé à ce sujet, à l'honorable Ministre des Chemins de fer la question suivante :

« Dimanche dernier a eu lieu au local des ouvriers catholiques de Schaerbeek, sous la présidence d'un conseiller communal catholique, une réunion d'ouvriers et d'employés du chemin de fer. Des députés catholiques étaient inscrits pour y prendre la parole.

» Je demande à M. le Ministre si les agents de son département seront aussi libres que l'ont été leurs collègues ayant assisté à la réunion de dimanche dernier s'ils étaient convoqués par des députés socialistes ou libéraux dans une Maison du Peuple ou un local libéral ? »

Le 2 février dernier, M. le Ministre me répondit ce qui suit :

« Les renseignements fournis à l'honorable membre son inexacts.

» La réunion à laquelle il fait allusion n'a pas été convoquée par des représentants catholiques, mais bien par une association d'agents et ouvriers du chemin de fer.

» La question que pose l'honorable membre se rattache d'ailleurs à celle du droit d'association pour les agents du chemin de fer. Ainsi que je l'ai dit à diverses reprises, le règlement actuel est en ce moment l'objet d'un travail de révision dont j'espère pouvoir faire connaître le résultat à la Chambre dans un délai qui ne sera plus très long.

» Aussi longtemps que ces modifications ne sont pas faites et portées à la connaissance du personnel, les stipulations actuelles restent en vigueur.

» Au surplus, le local visé par l'honorable membre est celui d'une association ouvrière qui s'occupe d'œuvres d'épargne, de mutualité, d'unions professionnelles ou d'agrément.

» L'honorable membre a cependant raison de fixer mon attention sur le caractère des locaux où les réunions ont lieu.

» Précédemment, au mois d'octobre, des agents du chemin de fer — ce

fait lui aura sans doute échappé — se sont réunis, à Schaerbeek également, au local de l'Association libérale et progressiste.

» Or, il importe que les associations des agents du chemin de fer se tiennent en dehors de toute action politique. Je compte bien, à ce sujet, mettre le règlement nouveau en harmonie avec les dispositions actuellement en vigueur. »

Quoi que dise M. le Ministre, mes renseignements étaient exacts.

Le local : *Maison des Ouvriers* est le local des membres de l'*Union démocratique* de Schaerbeek, qui s'occupe de politique et d'élection, et le local de la place Liedts dont il parle aussi, est un local privé, que le propriétaire loue à tous ceux qui veulent y organiser des réunions ou des fêtes. Il n'y a pas de contestation possible sur ce point.

Il importe donc que l'on sache si le chef du département des chemins de fer a deux poids et deux mesures, s'il ferme les yeux quand ce sont des amis politiques qui catéchisent le personnel de l'État et s'il trouve le fait blâmable, quand pareille propagande est faite par des adversaires politiques.

Le vote de la Chambre relatif à la reconnaissance du droit d'association du personnel pour l'étude et la défense de leurs intérêts professionnels, date de plus d'un an, et il n'est personne qui croira que la modification à apporter à un règlement exige un temps si long.

En ne publiant pas le règlement nouveau qui rendrait la liberté à son personnel, le Ministre, qu'il le veuille ou non, favorise la tactique de ses amis politiques, qui consiste à organiser ce personnel dans le but d'en retirer un profit électoral.

Nous protestons donc contre cette attitude et nous sommes certains, en la faisant, d'être l'organe de l'opposition toute entière.

Notre protestation n'est d'ailleurs pas isolée. Le plus ancien journal s'occupant de la défense des droits et des intérêts du personnel des chemins de fer, etc., *Le Moniteur des Employés*, déclarait, dans son numéro du 28 février 1909 :

« Des députés catholiques, des prêtres, des personnages notoirement connus comme catholiques organisent des groupements politiques et religieux du personnel, à la tête desquels se mettent des fonctionnaires et des employés de tous grades.

» Le Ministre protège ce mouvement par le soin qu'il met à ne pas publier son statut des fonctionnaires, à ne pas abolir les instructions administratives qui défendent la liberté d'association et de réunion qui fut votée, il y a près d'un an, par la Chambre.

» Alors que des simplistes attendent pour s'organiser l'abolition des prescriptions existantes ou se forment en sociétés mutuelles en s'interdisant toute intervention dans le domaine administratif, il se forme ouvertement des associations politiques et religieuses qui ont pour mission de chanter les louanges du Ministre, de vanter les mesures qu'il va prendre et de chanter la gloire des députés catholiques qui, grâce à leur intervention, obtiennent mille faveurs pour le personnel. Et pour que nul ne l'ignore, le Ministre adresse de multiples lettres aux députés des arrondissements où il va y avoir

des élections, promettant la mise à l'étude de tel projet, de telle réforme qui ne verra peut-être jamais le jour.

» Le personnel des trains en a fait la cruelle expérience. Dans les nominations et promotions, les influences politiques et religieuses n'ont jamais eu tant de poids et les directions ont déjà pu constater que des propositions d'avancement faites en faveur de tel ou tel candidat étaient écartées au profit d'un employé ou d'un fonctionnaire qui n'avait pas même été proposé.

» M. Helleputte n'est pas un ministre préposé à la bonne organisation des services des chemins de fer, mais un Ministre préposé au travail électoral qui peut s'étendre sur les cent mille travailleurs de l'État. »

Et le *Moniteur des Employés* cite divers faits à l'appui de ce qu'il avance :

« Il existe, par exemple, dit ce journal, la *Fédération libre des Agents des chemins de fer du bassin de Charleroi*. Voici son programme et ses statuts qui indiquent clairement sa tendance :

» *La Fédération libre a pour but l'amélioration de la situation matérielle et morale des agents subalternes de tout grade.*

» *Pour faire partie de l'Union, il faut être agent des chemins de fer, être admis par le bureau de la section locale.*

» **Reconnaître l'ordre social basé sur la famille et la propriété.**

» **Respecter les opinions religieuses des membres.**

» **Puis après ce bout de règlement plein d'une savoureuse hypocrisie :**

» *En cas où une section se livrerait à des démonstrations publiques, le Bureau de la Fédération devrait lui adresser un rappel à l'ordre. En cas de récidive, le Comité central pourra prendre les mesures nécessaires pour exiger l'observation des statuts.* »

Encore une fois nous protestons contre l'attitude du Ministre, qui, en ne publiant pas le nouveau règlement relatif au droit d'association et laissant agir librement ses amis, favorise la cléricisation du personnel, comme le Gouvernement a déjà cléricisé l'administration en général, la magistrature, l'armée, l'enseignement, etc.

Nous protestons aussi en ce qui concerne l'interdiction de vendre certains journaux socialistes dans les gares. Depuis des mois, la mise en pratique d'un nouveau règlement a été annoncée par M. le Ministre, mais ici encore il ne fait rien, et l'abus contre lequel nous protestons depuis quinze ans et contre lequel le Congrès de la Presse a protesté aussi, subsiste toujours.

L'audace des dirigeants semble grandir avec la peur que leur cause l'appréhension d'une chute prochaine.

Louis BERTRAND.



ASSOCIATION AMICALE ET MUTUELLE
des
CHEFS-GARDES ET GARDES
des Chemins de fer de l'État Belge.

PÉTITION.

Bruxelles, le 12 janvier 1909.

*A Monsieur Hubert, membre de la Chambre des Représentants,
Rapporteur de la Section centrale du Budget des Chemins de
fer, à Chimay.*

MONSIEUR LE RAPPORTEUR,

Conformément au désir que vous avez exprimé, j'ai l'honneur de vous transmettre l'exposé des considérations qui plaident en faveur des vœux dont les chefs-gardes et gardes sollicitent la réalisation.

L'augmentation des traitements, la suppression du temporariat, l'amélioration de l'avancement, la réduction et la réglementation de nos heures de travail y figurent en ordre principal.

A plusieurs reprises nous avons remis des pétitions à M. le Ministre, à MM. les Représentants de la nation, ainsi qu'à MM. les fonctionnaires de notre Administration.

Malgré ces exposés réitérés de notre situation, en tous points digne d'intérêt, nous sommes *seuls* à n'avoir absolument *rien obtenu* depuis 1887, soit depuis plus de vingt ans.

Nous avons cependant la prétention, le légitime orgueil de constituer un cadre d'élite, constituant la cheville ouvrière du railway. Nous accomplissons nos devoirs avec un zèle, un dévouement, une ponctualité inlassables, et ce n'est jamais en vain que nos chefs font appel à notre bonne volonté.

Le 20 septembre dernier, notre association a organisé un congrès qui nous a permis d'exposer publiquement, vis-à-vis des autorités qui avaient daigné répondre à notre appel et honorer nos débats de leur présence, les motifs qui justifient la réalisation de nos principales aspirations.

Cette démonstration, irréprochable et digne, nous a valu des félicitations et de sérieuses marques de sympathie des journaux et de personnalités éminentes de toutes les opinions.

Les rapports développés et les vœux formulés lors de ce congrès figurent dans notre bulletin n° 10^{bis} que nous avons eu l'honneur de vous faire parvenir.

Si nous défendons notre cause avec une inlassable persévérance, nous ne perdons cependant pas de vue que nous devons présenter nos desiderata, aux autorités compétentes, avec respect et dignité.

Comme vous avez bien voulu nous promettre de vous intéresser à l'amélioration de notre sort, une documentation sérieuse vous est nécessaire. Sous ce rapport, le compte rendu de notre congrès peut vous fournir des arguments qui, appuyés par vous, décideront M. le Ministre à nous donner satisfaction, d'autant plus qu'en ces derniers temps, M. Helleputte nous a témoigné la plus grande bienveillance.

En mai dernier, notamment, M. le Ministre, désireux d'atténuer nos prestations, qu'il reconnaît portées à des durées excessives, manifestait l'intention d'être mis en possession de propositions de roulement dictées par la pratique, inspirées par l'expérience et établies sur une durée maximum journalière de onze heures. Une cinquantaine de dépôts fournirent des projets longuement étudiés, soigneusement dressés. Les améliorations qui résulteraient de l'adoption de ces propositions découlent presque exclusivement d'une plus judicieuse utilisation du personnel dérivant de la suppression partielle des parcours « haut-le-pied » et des interruptions hors résidence dont le personnel souffre énormément et souhaite ardemment la disparition radicale. Ces journées « coupées » ont pour effet de tenir les agents sur pied pendant quinze, seize, voire même dix-huit heures, en raison de ce que des interruptions accordées au cours de la vacation sont considérées comme repos et défalquées dès qu'elles atteignent deux heures.

Ces services sont de nature à compromettre la sécurité publique et sont, à juste titre, redoutés de nous tous.

Dans de telles conditions de travail, nous ne pouvons jouir d'un repos suffisamment réparateur entre deux journées consécutives. Sur pied de grand matin, pour ne rentrer qu'à une heure avancée de la soirée, nous contrarions, nous interrompons le repos de nos femmes et de nos enfants.

Les machinistes, chauffeurs, serre-freins ne souffrent pas d'un tel dérèglement, et il est indéniable qu'un peu de bon vouloir de la part de notre Administration amènerait, pour les agents de notre cadre, un roulement identique à celui des autres agents de trains précités.

Malgré les sérieuses considérations invoquées, malgré le travail précis et considérable fourni, à la demande de M. le Ministre, en vue d'être dotés d'une réglementation de travail moins pénible, aucun changement n'est encore intervenu. Nos vacations ont, au contraire, une tendance à être toutes portées à une durée d'environ treize heures.

Tandis que, dans tous les domaines de l'activité humaine, de sensibles progrès se réalisent sous le rapport de la limitation des heures de travail, des mesures qui vont à l'encontre de toute solution favorable sont édictées en ce qui nous concerne.

La preuve en est fournie par une instruction très récente, publiée le 24 décembre 1908 sous la signature de M. De Rudder, administrateur-président.

Cette instruction, en vigueur depuis le 1^{er} janvier courant, modifie notre manuel, dont elle constitue le quatrième supplément.

Les modifications qu'elle entraîne nous sont très préjudiciables.

Les changements principaux, visant la longueur de nos prestations, nos repos, etc., ne sauraient être mieux établis qu'en comparant les textes.

ANCIENNEMENT	ACTUELLEMENT
<p>Le 1^{er} alinéa de l'article 5 disait :</p> <p>« La durée maximum du travail journalier des chefs-gardes et des gardes est fixée à 15 heures. »</p>	<p>Il y est dit :</p> <p>« Sauf dans les circonstances exceptionnelles (fêtes, retard dans la marche des trains, etc.), la durée des prestations journalières des chefs-gardes et gardes est fixée à 15 heures. »</p>

Dans le service actif des chemins de fer où les attributions se multiplient ; où les responsabilités s'accroissent sans cesse en raison de la complication constante de la signalisation, résultant d'une vitesse toujours plus grande donnée aux trains ; où l'exécution du travail se hérissé chaque jour de difficultés nouvelles par suite de l'utilisation de moteurs d'une extrême puissance, remorquant de nombreux et lourds véhicules ; dans ce service surtout, le surmenage peut avoir les plus terribles conséquences.

L'article 3, modifié dans le sens indiqué, ne prévoit plus de maximum.

En cas de fêtes, de perturbation ou d'organisation de trains spéciaux, nos facultés, déjà si éprouvées en temps normal, ne devront plus avoir de bornes. La fatigue devra être une chose inconnue parmi nous. Il sera loisible à un chef de nous refuser un remplaçant quand, par exemple en temps de brouillard, nous aurons roulé à l'aventure pendant un nombre d'heures considérable, toujours sur le qui-vive, nous efforçant vainement de réagir contre la lassitude qui nous assaille, redoublant d'ardeur, de vigilance et d'initiative pour soustraire notre convoi à toute possibilité d'accident.

Le texte de cet article, ainsi amendé, est trop vague ; il devrait être complété de façon à nous fixer sur le nombre d'heures de travail que nous sommes astreints à fournir avant d'avoir droit au repos.

Au sujet de l'intervalle dont nous jouissons entre deux vacations quotidiennes,

ANCIENNEMENT	ACTUELLEMENT
<p>Le 1^{er} alinéa de l'article 4 stipulait :</p> <p>« Le repos, à domicile, entre deux journées consécutives de travail est fixé à un minimum de 8 heures. »</p>	<p>Le dernier alinéa de l'art. 3 dit :</p> <p>« En règle générale, les agents doivent disposer, en temps normal, d'une interruption de 8 heures au moins, chez eux, après leurs vacations. »</p>

La restriction soulignée constitue une innovation. Comme elle peut entraîner des abus, il serait désirable que nous sachions si, dans certains cas, 4 ou 5 heures de repos à domicile pourraient être jugées suffisantes.

Au sujet de nos repos,

ANCIENNEMENT

Il était dit à l'article 4 :

« Chaque agent dispose, mensuellement, de 4 journées de repos. »

ACTUELLEMENT

L'article 4 est conçu comme suit :

« Les chefs-gardes disposent, mensuellement, de 4 jours de repos. Les repos sont, de préférence, fixés au dimanche ; si les nécessités du service l'exigent, les repos peuvent être ajournés ou fractionnés en demi-jours. »

L'interruption susceptible d'entrer en ligne de compte comme demi-repos devrait être nettement fixée ; sa durée minimum devrait être définie. Notre travail, plus que tout autre, exige une réglementation adéquate à la diversité de nos obligations ainsi qu'à l'énorme responsabilité qui s'y rattache. Les délicates et absorbantes attributions qui nous incombent nous rendent dignes de jouir de traitements proportionnés aux services que nous rendons à la chose publique.

Vous nous avez dit, M. le rapporteur, avoir examiné la composition des journées de travail, excessivement longues, imposées à nos collègues de quelques résidences (Mons, Charleroi, Haine Saint-Pierre et Saint-Ghislain, notamment). Si je vous affirme que la plupart des chefs-gardes et gardes sont soumis au même régime de surmenage, vous serez convaincu de ce qu'il nous est impossible de partager, avec les nôtres, quelques douces joies familiales, de consacrer quelques loisirs à l'éducation et à l'instruction de nos enfants et, moins encore, de nous livrer à l'étude de nos nombreux règlements administratifs.

Pour répondre à l'intention dont vous nous avez fait part d'être fixé sur la question de savoir quels sont, parmi nos desiderata, ceux dont nous souhaitons la réalisation la plus prompte, je m'empresse de vous les définir, selon les vœux unanimes de mes collègues ; les considérations, forcément détaillées, que j'ai l'honneur de vous soumettre vous permettront de reconnaître, M. le rapporteur, qu'ils sont pleinement justifiés.

A. — Question des traitements.

1^o *Suppression du temporariat :*

Comme nous l'avons démontré, la situation créée à bon nombre de débutants, du fait de leur licenciement, a des conséquences inénarrables, surtout lorsqu'il se produit au cours de la saison rigoureuse, circonstance qui les place dans l'impossibilité de trouver un gagne-pain. Certains d'entre eux,

ayant charge de famille, errant, éperdus, à la recherche de besognes indignes d'employés du plus important service public de notre pays.

2° Réduction du temps d'essai de douze à six mois.

Ce délai, jadis imposé, est suffisant. Il permet d'apprécier suffisamment si les agents se conduisent de façon à mériter leur admission définitive.

3° Réglementation de l'avancement.

Cette réglementation devrait tendre à l'accélération de l'octroi des premières promotions de façon à ne pas permettre que des gardes, même ceux chargés des fonctions de chef-garde, végètent de longues années aux traitements de 1,400 et de 1,600 francs. Depuis quelque temps, les gardes sont nommés au taux de 1,400 francs après deux ans d'ancienneté à 1,200. Cette mesure devrait être rendue obligatoire par le règlement organique.

Une solution favorable à ces sollicitations constituerait une mesure hautement humanitaire. Tout homme de cœur, aimant réellement son semblable, estimera qu'il y a urgente nécessité à permettre une vie un peu moins misérable aux familles de nos jeunes collègues, qui n'ont d'autre ressource que leur traitement n'atteignant même pas trois francs par jour. L'existence de ces jeunes ménages représente une suite d'épreuves, de privations parfois bien cruelles.

4° Augmentation du traitement maximum des chefs-gardes d'après l'échelle et selon les règles ci-après :

De 2,400 à 2,700 francs après trois ans, et de 2,700 à 3,000 francs après cinq ans. Comme nous vous l'avons signalé, il arrive que certains confrères, atteignant le taux maximum actuel de 2,600 francs à 47 ou 48 ans, n'ont, jusqu'à l'âge de leur mise à la pension (65 ans), aucun espoir d'amélioration. Le relèvement de ce taux ranimerait les défallants, et la dépense à en résulter ne constituerait pas une perte sèche. La perspective de la promotion au grade de premier chef-garde ne constitue pas un stimulant bien énergique, car la proportion du nombre de ces fonctionnaires est trop infime (un pour cent) que pour décider des vétérans de 55 à 60 ans, comptant 35 à 40 ans de service, à vaincre les malaises inhérents à leur âge et à l'usure prématurée résultant de la vie de travail déréglé, assujettissant que nous effectuons, tant de jour que de nuit, exposés à d'incessants dangers et à toutes les intempéries de notre capricieux climat.

Ces jours derniers, M. le Ministre, embellissant encore d'une noble action sa vie de grand bienfaiteur des humbles, a porté le traitement de fin de carrière des agréés à 2,400 francs. Je suis absolument certain, M. le rapporteur, de ce que vous avez, pour la plus grande part, contribué à la décision de cette mesure de haute bienveillance.

Des faits de ce genre honorent grandement ceux qui contribuent à leur accomplissement.

La position des commis d'ordre (ex-commis auxiliaires), qui ont, de tout temps, été considérés comme nos égaux aux points de vue de la hiérarchie et des traitements, a été rendue sensiblement meilleure que la nôtre.

Contrairement à ce qui s'est fait pour ces employés, comme aussi pour ceux des autres administrations publiques, de l'industrie et du commerce, qui ont tous vu leurs émoluments notablement augmenter, nous végétons dans une situation lamentable, si l'on tient compte de l'accroissement excessif du prix des loyers et du renchérissement, vraiment alarmant pour nous, de toutes les denrées et des objets de première nécessité.

5° *Amélioration de la situation des premiers chefs-gardes.*

Le nombre de ces fonctionnaires devrait être mis en rapport avec les nécessités du service et avec le nombre, toujours croissant, des chefs-gardes et des gardes.

« De plus, comme vous le disiez si bien, il serait au plus haut point désirable que l'Administration abandonnât le système d'envoûtement de ses agents dans des fonctions et des grades déterminés. Cet errement, inconnu partout ailleurs, a les plus tristes conséquences. Il annihile toute initiative personnelle, tout effort individuel, et ne permet pas aux agents subalternes de prouver qu'ils sont aptes à des fonctions plus élevées.

» Nous serions heureux et fiers de pouvoir démontrer à notre Administration qu'elle recruterait efficacement des sous-chefs de station intelligents et actifs dans notre cadre, qui ne manque pas d'éléments d'élite, rompus à tous les secrets du service du mouvement et familiarisés avec tout ce qui se rapporte aux détails des manœuvres de formation des trains, du freinage, des mesures de sécurité, etc., etc.

» Une décision de ce genre pourrait être subordonnée à un essai tenté à l'égard d'une dizaine de collègues. Ceux qui seraient appelés à ces fonctions jouiraient, comme les commis, du traitement immédiatement supérieur et bénéficieraient, à l'égal des sous-chefs, de primes pour régularité dans l'expédition des trains et d'indemnités pour usure de chaussures. »

B. — Question des heures de travail.

Sous ce rapport, nous souhaitons ardemment :

1° Que la journée de travail soit fixée à un maximum de dix heures sur vingt-quatre heures.

2° Que le jour de repos dont l'agent dispose librement comporte une interruption minimum de trente-six heures.

3° Que la réserve à domicile soit établie avec une limite maximum ne dépassant pas la durée d'une journée de travail.

4° Que l'alternement journalier soit rétabli, ce système ayant, depuis de longues années, toutes les sympathies du personnel, parce qu'il permet de compenser la rigueur de certaines prestations et d'établir un roulement équitable.

De puissants arguments, développés dans le second rapport de notre con-

grès, démontrent l'impérieuse nécessité de ces améliorations. Certains d'entre eux sont exposés dans la présente.

Reconnaissant le bien-fondé de nos aspirations, inspiré par vos sentiments de justice et de bonté, guidé par le dévouement que vous avez bien voulu témoigner à notre cause, vous daignerez, nous n'en doutons pas, Monsieur le Rapporteur, nous accorder votre si précieux et si bienveillant appui.

Anticipativement, je vous en remercie du fond du cœur, en mon nom, au nom de mes collègues, au nom de nos épouses, de nos enfants, de nos vieux parents que nous devons soutenir.

Si vous consentez à tenter de nous faire obtenir une amélioration de notre humble situation, la réussite est certaine et 3,500 chefs-gardes et gardes seront heureux de vous témoigner toute leur gratitude.

Dans le présent et dans l'avenir, les noms de MM. Helleputte et Hubert, à qui ils seront redevables d'un peu de bonheur, d'un adoucissement de leur sort, seront synonymes de grands bienfaiteurs, de rédempteurs des petits et des humbles, à la reconnaissance desquels ils auront acquis des droits impérissables.

Au nom de l'Association amicale et mutuelle des chefs-gardes et gardes de l'État belge :

Le Président,
EM. SÉGHERS.



**Réponses du Gouvernement aux questions posées
par la section centrale.**

1^{re} QUESTION.

Les chefs-gardes et gardes se plaignent de ce que leurs journées de travail sont vraiment trop longues.

Ainsi, d'après le livret n^o 141 du 1^{er} mai dernier, les agents des trains ci-dessous indiqués font constamment 12 à 13 heures de service tous les jours :

STATION DE TOURNAI. — Série XIV.

3 services de 12 h. 33 à 12 h. 59.

MENIN.

1 seul service de 13 h. 26.

COMINES.

1 seul service de 14 h. 34.

TAMINES. — Série IX.

1 seul service de 12 h. 35.

SAINT-GHISLAIN. — Série V.

1 seul service de 12 h. 57.

SAINT-GHISLAIN. — Série VI.

1 seul service de 13 heures.

SAINT-GHISLAIN. — Série VII.

1 seul service de 12 h. 53.

SAINT-GHISLAIN. — Série XII.

4 services de 12 heures ; 12 h. 2 ; 12 h. 4 et 13 heures.

HAINÉ-SAINT-PIERRE. — Série XI.

4 services : le 1^{er} de 10 h. 51, tenant les agents sur pied pendant 14 h. 1/2 ; les 2^e et 3^e services de 12 h. 49 et le 4^e de 12 h. 57.

CHIMAY. — Série II.

1 seul service de 13 heures.

Les divers services se répartissent comme suit :

Journallement il y a

288	prestations de 10 h. 1 à 10 h. 59;
294	— 11 h. à 11 h. 59;
489	— 12 h. à 13 h.

2^e QUESTION.

La section centrale voudrait connaître si, comme le disent les agents intéressés, ces services excessifs sont la règle pour eux; ou bien à un dur service succède-t-il un plus léger?

RÉPONSE.

La durée maximum du travail journalier est fixée réglementairement à 13 heures.

De tous les services cités ci-contre, deux seulement comportent une dérogation à cette règle : ce sont les services de Menin et de Comines, astreignant leurs titulaires à des vacations journalières d'une durée respective de 13 h. 26 et 14 h. 54.

Cette situation provient du maintien provisoire du statu quo pour l'organisation du travail des chefs-gardes et des gardes des lignes de la Flandre occidentale, lors de l'incorporation de ce réseau dans celui de l'État. Mais ces exceptions sont destinées à disparaître bientôt.

On établit, autant que possible, au moyen du système de l'alternement, des compensations entre les services de différentes durées, d'où il résulte que, pour un même agent, le maximum réglementaire de 13 heures est rarement atteint, et c'est ainsi que la moyenne générale de la journée de travail n'est que de 10 h. 10.

Le règlement ne permet toutefois pas d'appliquer d'une façon absolue le régime de l'alternement aux titulaires des services de transbordement. C'est pour cette raison que les agents des séries IX de Tamines, V, VI et VII de Saint-Ghislain et II de Chimay, sont astreints d'une manière continue aux vacations quotidiennes indiquées ci-contre. Mais il est à remarquer que ces services comportent la desserte de trains supprimés le dimanche, ce qui permet d'accorder à leurs titulaires des repos plus réguliers et compensateurs.

Quant aux chefs-gardes des services 20, 21 et 22 de Saint-Ghislain, série XII, ils assurent des prestations de 12 heures, 12 h. 2 et 8 h. 27 et, comme ils alternent entre eux hebdomadairement, la durée moyenne journalière n'atteint que 10 h. 49.

Enfin, le premier service de la série XI de Haine-Saint-Pierre va de 5 h. 51 jusqu'à 20 h. 52 et comporte ainsi une durée apparente de 14 h. 41; mais l'agent dispose à sa résidence d'un repos de 13 heures à 16 h. 50, soit 3 h. 50 à défalquer, ce qui réduit la durée du travail à 10 h. 50.

D'autre part, cet agent alterne hebdomadairement avec ses collègues des services 29, 30 et 31, ce qui ramène la durée moyenne de la journée de travail à 12 h. 16.

La durée de la plus courte prestation est de 4 h. 15.

3° QUESTION.

Plusieurs catégories d'ouvriers du service de la traction se plaignent du surmenage.

Quelle est la durée moyenne du travail de ces ouvriers :

a. *par jour ?*

b. *par semaine ou par dix jours ?*

RÉPONSE.

La durée du travail du personnel ouvrier du service de la traction et du matériel est indiquée ci-après :

A. *Agents sédentaires d'atelier, de remise ou de station*

1° à service interrompu :

Par jour : 9 heures 40, non compris la durée — 20 minutes — des deux collations ; par semaine : 58 heures ;

2° à service continu, exclusivement de jour :

Par jour : 9 heures 40, non compris la durée — 20 minutes — des deux collations.

Ces agents ont au minimum 28 jours de repos avec solde par an.

Ils ont donc alternativement une semaine de six et une semaine de sept jours de travail, et en plus deux ou plusieurs repos complémentaires, sans compter que le dimanche ils n'ont que huit heures de service ;

3° à service continu, alternant de semaine en semaine, pour le service de jour et le service de nuit :

Par jour : 9 heures 40, non compris la durée — 20 minutes — des deux collations.

Ces agents ont au minimum 28 jours de repos avec solde par an et en plus 52 repos d'un demi-jour, nécessaires pour l'alternement, soit donc au moins $28 + \frac{52}{2} = 54$ jours d'interruption de service.

Ils ont donc alternativement une semaine de 5 et une semaine de 7 jours ou une semaine de 5 1/2 et une de 6 1/2 jours de travail, sans compter que le dimanche leur journée n'est que de 8 heures ;

4° à service continu, alternant de deux en deux semaines pour le service de jour et le service de nuit :

Par jour : 9 heures 40, non compris la durée — 20 minutes — des deux collations.

Ces agents ont au minimum 28 jours de repos avec solde par an et en plus 26 repos d'un demi-jour, nécessaires pour l'alternement, soit donc au moins $28 + \frac{26}{2} = 41$ jours d'interruption de service.

Ils ont alternativement une semaine de 5 1/2 et une semaine de 7 journées ou une semaine de 6 et une semaine de 6 1/2 journées de travail, sans compter que le dimanche, leur journées n'est que de 8 heures.

B. *Agents des trains.*

La durée moyenne du travail des machinistes et chauffeurs sur la machine, y compris les stationnements intermédiaires, ainsi que le temps de présence avant et après le service effectif (en général une heure pour les services à voyageurs et à marchandises), est de :

10 heures 40	par jour	pour le service à voyageurs ;
11 — 16	— — —	marchandises ;
11 — 39	— — —	des manœuvres.

Les machinistes assurant les manœuvres ne sont astreints, en général, à aucune prestation avant et après le service effectif sur la machine ; en outre, dans le courant de leur service il leur est accordé un repos d'une heure environ pour leur permettre de prendre leur repas.

Par semaine, le travail de ces agents peut être évalué comme suit :

64 h. 27	pour le service à voyageurs ;
64 h. 45	— marchandises ;
66 h. 51	— des manœuvres.

Pour déterminer ces chiffres, il a été tenu compte que les machinistes et chauffeurs disposent de 28 jours de repos au minimum par année et qu'ils consacrent environ 3 heures par semaine au lavage de leur machine. Il n'a pas été tenu compte des 2 heures de liberté accordées à ces agents dans la matinée du dimanche et des jours de grandes fêtes.

La plupart des trains de marchandises étant supprimés le dimanche, il en résulte que les machinistes et chauffeurs affectés au service à marchandises ont un repos supérieur au minimum de 28 jours fixé par les instructions.

La durée moyenne du service des serre-freins est de 11 h. 13 par jour, y compris les stationnements en gare et les réserves, ainsi que le temps de présence avant le départ ou après l'arrivée des trains qu'ils assurent.

Par semaine, ces agents font au maximum 72 h. 29 de service.

Ce chiffre a été établi en tenant compte de ce que les serre-freins jouissent d'au moins 28 jours de repos par an. Il n'a pas été tenu compte des 2 heures de liberté accordées à tous les serre-freins dans la matinée des dimanches et jours de grandes fêtes.

Pour la plupart de ces agents, le nombre de jours de repos est notablement supérieur à 28, étant donné que les trains de marchandises sont, en général, supprimés le dimanche, de sorte que le chiffre de 72 h. 29, indiqué ci-dessus, constitue un maximum qui n'est atteint que très exceptionnellement.

4^e QUESTION.

Combien d'ouvriers du chemin de fer ont un salaire inférieur à 3 francs par jour ? Quel crédit serait nécessaire pour leur allouer au moins 3 francs par journée ?

RÉPONSE.

Le nombre d'ouvriers du chemin de fer ayant un salaire inférieur à

3 francs est de 9,627. Un crédit de fr. 978,029.22 serait nécessaire pour leur allouer au moins 3 francs par journée.

5^e QUESTION.

La question de la constitution des conseils d'arbitrage pour les petits employés et ouvriers du chemin de fer, que M. le Ministre a promis d'examiner, sera-t-elle bientôt résolue?

RÉPONSE.

L'étude de la question relative à la constitution d'un organisme d'appel est sur le point d'être terminée.

6^e QUESTION.

Les services coupés se répartissent comme suit :

<i>144 prestations tenant les agents sur pied pendant 12 à 13 heures.</i>					
186	—	—	—	—	13 à 14 —
318	—	—	—	—	14 à 15 —
243	—	—	—	—	15 à 16 —
24	—	—	—	—	16 à 17 —
30	—	—	—	—	17 à 18 —
57	—	—	—	—	18 à 19 —

Comment se fait-il que les chefs-gardes et gardes sont astreints à des services coupés, alors que les machinistes, chauffeurs et serre-freins n'y sont pas astreints?

RÉPONSE.

Les services dits « coupés » sont ceux qui comportent des interruptions de service de deux heures et plus, lesquelles n'entrent pas en ligne de compte dans l'évaluation de la durée journalière de travail (article 3 du manuel du 1^{er} chef-garde, etc.).

Dans les cas où l'interruption de service dépasse deux heures en dehors de la résidence des intéressés, ceux-ci disposent d'un local pour se reposer ou se voient allouer une indemnité de découcher.

Les deux tableaux ci-annexés donnent au sujet des services coupés comportant plus de 12 heures d'absence des renseignements détaillés :

1^o Sur la durée des intervalles de repos de plus de deux heures dont la déduction de la durée totale de l'absence ramène les prestations réelles en dessous du maximum réglementaire de 13 heures ;

2^o Sur la durée des intervalles de repos dont les agents disposent à leur résidence après la clôture de leur service.

Ces renseignements sont en concordance avec les données du livret de service publié le 3 janvier dernier. Ils ne correspondent pas avec ceux renseignés dans la question posée par la section centrale et qui doivent provenir d'une édition antérieure au 1^{er} octobre 1908.

Les stationnements en cours de route ne sont pas déduits de la durée du travail des machinistes et des chauffeurs. A noter que le service de ces agents est beaucoup plus rude que celui des chefs-gardes et des gardes : en effet, les stationnements sont employés à la visite, au graissage, au nettoyage, au réapprovisionnement de la locomotive et du tender, du virage, à l'entretien, etc.

De même, les stationnements des serre-freins ne sont pas déduits de la durée de leur travail, parce qu'ils sont, la plupart du temps, utilisés à la visite et à l'entretien du matériel de transport.

SERVICES « COUPÉS »

DURÉE de l'absence.	NOMBRE de services.	NOMBRE DE SERVICES COMPORTANT DES INTERVALLES DE REPOS DE :							
		2 heures à 2 h. 59.	3 heures à 3 h. 59.	4 heures à 4 h. 59.	5 heures à 5 h. 59.	6 heures à 6 h. 59.	7 heures à 7 h. 59.	8 heures à 8 h. 59.	9 heures à 9 h. 59.
de 12 h. à 13 h. .	128	66	19	24	17	1	1	»	»
— 13 h. 1' à 14 h.	142	51	41	17	14	11	5	3	»
— 14 h. 1' à 15 h.	242	57	64	29	36	25	19	9	3
— 15 h. 1' à 16 h.	250	19	61	45	47	42	20	15	1
— 16 h. 1' à 17 h.	21	»	3	5	5	4	2	2	»
— 17 h. 1' à 18 h.	12	»	»	»	5	4	3	»	»
— 18 h. 1' à 19 h.	2	»	»	»	1	»	1	»	»
Totaux. . .	797	193	188	120	125	87	51	29	4

SERVICES « COUPÉS »

[N° 142.]

DÉSIGNATION des SERVICES. <i>Livret au 5 janvier 1909.</i>	Nombre de prestations.	INTERVALLES DE REPOS																											
		8 h. 00 à 8.29	8 h. 30 à 8.59	9 h. 00 à 9.29	9 h. 30 à 9.59	10 h. 00 à 10.29	10 h. 30 à 10.59	11 h. 00 à 11.29	11 h. 30 à 11.59	12 h. 00 à 12.29	12 h. 30 à 12.59	13 h. 00 à 13.29	13 h. 30 à 13.59	14 h. 00 à 14.29	14 h. 30 à 14.59	15 h. 00 à 15.29	15 h. 30 à 15.59	16 h. 00 à 16.29	16 h. 30 à 16.59	17 h. 00 à 17.29	17 h. 30 à 17.59	18 h. 00 à 18.29	18 h. 30 à 18.59	19 h. 00 à 19.29	19 h. 30 à 19.59	—	24 h. 30 à 24.59		
Prestations exigeant la présence sur pied :																													
De : 12 à 13 heures .	128	1	2	1	2	1	»	62	46	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 13 h. 1' à 14 h.	142	»	4	7	2	60	71	»	»	»	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 14 h. 1' à 15 h.	242	5	4	130	104	»	»	»	»	»	4	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 15 h. 1' à 16 h.	250	124	117	3	2	1	1	»	»	»	»	4	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 16 h. 1' à 17 h.	21	5	3	4	3	»	»	»	»	1	»	3	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	
— 17 h. 1' à 18 h.	12	3	1	5	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
— 18 h. 1' à 19 h.	2	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Totaux		139	123	150	113	63	73	62	46	11	4	5	»	1	»	2	1	4	»	»	»	»	»	»	»	3	»	1	

(88)

7^{me} QUESTION.

L'article 4 du manuel des agents des trains dit textuellement :

« *Le repos à domicile entre deux journées consécutives de travail est fixé à un minimum de 8 heures. »*

Ce repos insuffisant n'est même pas respecté :

A Anvers (G. C.) l'agent de service 43 ne dispose que de 8 h. 13 entre les deux journées ;

A Baulers l'agent du service 20 ne dispose que de 7 h. 55 ;

A Berzée l'agent du service 2 ne dispose que de 8 h. 14 ;

A Mariembourg l'agent du service 1 ne dispose que de 8 h. 18 ;

A Haine-Saint-Pierre l'agent du service 14 dispose de 8 h. 09 ;

A Mons l'agent du service 44 ne dispose que de 7 h. 45.

N'y a-t-il pas possibilité de respecter les instructions concernant les intervalles entre services ?

Les mêmes agents doivent-ils souvent subir ces courts repos ?

RÉPONSE.

La durée des repos cités ci-contre est erronée en ce qui concerne les services 20 de Baulers (annexe A) et 2 de Berzée (annexe B), dont les titulaires disposent respectivement d'un intervalle de 8 h. 25 et 9 h. 46, au lieu de 7 h. 55 et 8 h. 14, entre deux journées consécutives de travail.

Tous les autres services comportent un repos dépassant le minimum réglementaire de 8 heures, hormis le service 45 de Mons (ancien service 44) dont le repos sera très prochainement porté de 7 h. 45 à 8 h. 38.

Les instructions relatives à l'octroi des repos seront ainsi respectées, mais pour en augmenter la durée, il serait nécessaire de réaliser une extension de personnel.

Quant à la fréquence des repos cités ci-contre, elle s'établit comme suit :

Le garde du service 48 (ancien 43) d'Anvers (G. C.) alterne hebdomadairement avec ses trois collègues des services 47, 49 et 50 et dispose ainsi de repos successifs de 8 h. 9, 8 h. 2, 12 h. 18 et 12 h. 58.

Le garde du service 20 de Baulers alterne hebdomadairement avec ses trois collègues des services 19, 21 et 22, et ses repos sont ainsi successivement de 8 h. 25, 13 h. 49, 12 heures et 11 h. 2.

Le chef-garde du service 2 de Berzée alterne hebdomadairement avec ceux des services 1 et 3; les intéressés ont des repos successifs de 8 h. 38, 9 h. 46 et 14 heures.

Le chef-garde du service 1 de Mariembourg alterne hebdomadairement avec son collègue du service 2, dont le repos est de 13 h. 40; ces deux agents ont donc des repos successifs de 8 h. 18 et 13 h. 40.

Le garde du service 14 de Haine-Saint-Pierre alterne hebdomadairement avec ceux des services 13 et 15, disposant respectivement d'un repos de 11 h. 37 et 8 h. 24; ces trois agents ont donc des repos successifs de 8 h. 9, 11 h. 37 et 8 h. 24.

Enfin, le garde du service 45 de Mons (ancien 44) alterne hebdomadairement avec celui du service 44, jouissant d'un repos de 13 h. 18; les repos de ces deux agents seront donc successivement de 8 h. 38 et 13 h. 18.

ANNEXE A.

19	Voet, F.-J.	garde.	1825	Baulers.	Ottignies.	12.48	13.25		—
			1836	Ottignies.	Baulers.	13.32	14.13		—
			1667	Baulers.	Bruxelles(M.)	15. 3	15.58	10h. 11m.	—
			1686	Bruxelles(M.)	Fleurus.	18. 3	20. 0		—
			1787	Fleurus.	Baulers.	21.12	21.59		—
20	Cantrainne, M.	garde.	1606	Baulers.	Luttre.	5.22	5.47		—
			1928	Luttre.	Châtelineau.	5.57	6.50		—
			1927	Châtelineau.	Luttre.	7.21	8. 6	3 h. 6 m.	—
			1625	Luttre.	Baulers.	8.10	8.28		—
			1835	Baulers.	Ottignies.	15.36	16.10		—
			1834	Ottignies.	Manage.	16.16	17.26		—
			1837	Manage.	Ottignies.	18.12	19.20		—
			1851	Ottignies.	Wavre.	19.40	19.53	5h. 51m.	—
			1850	Wavre.	Ottignies.	20. 0	20. 7		—
			1840	Ottignies.	Baulers.	20.14	20.57		— SD.

ANNEXE B.

2	Bury, A.-J.	ff.ch.g.	2250	Berzée.	Chimay.	4.32	5.59		1
			2251	Chimay.	Berzée.	6.15	7.55	4h. 23 m.	1
			2008	Berzée.	Laneffe.	12.35	12.51		1
			2009	Laneffe.	Berzée.	13.58	14.14		1
			2014	Berzée.	Laneffe.	14.35	14.51		1
			2017	Laneffe.	Berzée.	16.16	16.32	6h. 11m.	1 SD.
			2012	Berzée.	Laneffe.	16.50	17. 6		1 SD.
			2001	Laneffe.	Berzée.	17.30	17.46		1 SD.

8^e QUESTION.

Que pense Monsieur le Ministre de la situation financière du chemin de fer?
Des mesures ne sont-elles pas à l'étude en vue de remédier au déficit?
Si oui, quelles sont ces mesures?

RÉPONSE.

Le compte financier du chemin de fer pour l'exercice 1907 soldé par un mali de 6.578.832 fr.

Pour l'année 1908, le mali sera vraisemblablement d'environ 6.900.000 fr.

Cette situation défavorable est due pour une grande part au renchérissement du combustible, qui a entraîné en même temps une majoration du prix des produits manufacturés. Il y a lieu de remarquer qu'une partie notable des marchés conclus pour 1908 l'ont été aux prix élevés de 1907.

L'administration s'est attachée, étant données cette situation et la dépression du trafic, à réduire les frais d'exploitation, et des résultats ont été obtenus dans cette voie. Il ne faut cependant pas perdre de vue que des sacrifices s'imposent encore pour améliorer la situation du petit personnel. Une commission a été récemment nommée pour rechercher les moyens d'intéresser le personnel à une bonne et économique exploitation du réseau.

9^e QUESTION.

Quelles sommes ont été allouées chaque année, durant la dernière période décennale en réparation :

- a) *des accidents survenus aux voyageurs?*
- b) *des accidents survenus aux membres du personnel?*
- c) *des pertes de marchandises ou des avaries subies par celles-ci?*

RÉPONSE.

Le tableau ci-joint donne les renseignements réclamés pour les années 1898 à 1907 d'après les règles d'imputation des dépenses.

Sommes allouées du chef d'accidents, etc.

ANNÉES.	A	B	C
	Accidents survenus aux voyageurs.	Accidents survenus aux membres du personnel.	Pertes de marchandises ou avaries subies par celles-ci.
	Francs.	Francs	Francs.
1898.	526,853 92	1,593,226 16	365,728 62
1899.	2,216,781 75	2,021,963 50	495,699 24
1900.	2,434,532 13	2,382,626 18	627,436 47
1901.	1,710,980 15	2,045,722 97	535,160 83
1902.	1,948,846 70	2,276,141 93	421,238 01
1903.	2,036,504 22	2,123,974 48	472,092 92
1904.	3,861,724 27	2,135,016 87	509,832 23
1905.	2,244,441 90	2,163,549 72	637,707 30
1906.	2,358,968 80	2,340,908 14	901,819 32
1907.	1,776,319 46	2,507,537 56	1,070,698 08

10^e QUESTION.

On demande les recettes des chemins de fer, postes et télégraphes pendant les onze premiers mois de l'année courante 1908, et les dépenses afférentes à ces différents services dans le même laps de temps.

RÉPONSE.

A. — CHEMIN DE FER.

D'après les éléments dont l'administration des chemins de fer dispose à ce jour, les recettes présumées des onze premiers mois de l'année 1908 se chiffrent comme suit :

Neuf premiers mois (arrêtés) fr.	197,271,000
Octobre et novembre (évaluation).	44,846,900
Total.	<u>242,117,900</u>
Soit en chiffres ronds.	<u><u>242,118,000</u></u>

non compris les produits divers qui seront encaissés par l'administration des domaines pour le compte des chemins de fer et que l'on peut évaluer, pour l'année entière, à 600,000 francs.

*
* *

Les dépenses d'exploitation de l'exercice 1908 sont évaluées à 180 millions 923,582 francs, non compris 1,650,000 francs, montant approximatif, pour l'année 1908, des pensions des anciens fonctionnaires et employés.

Ces dépenses doivent être considérées comme à peu près en totalité définitivement engagées.

Mais il n'est pas possible de déterminer exactement la part correspondant aux onze mois écoulés.

Toutefois, on pourrait avec quelque approximation fixer cette part aux 11/12 de la susdite somme, soit 168,846,433 francs $\left(\frac{180,923,582 \times 11}{12} \right)$.

B — POSTES.

Les recettes des postes pendant les onze premiers mois de l'année courante 1908 s'élèvent approximativement à 31,453,000 francs, dont 19 millions 87,000 francs au profit de l'État et 12,566,000 francs au profit du fonds communal.

Les dépenses afférentes à ce service pendant la même période s'élèvent à 15,997,362 francs.

C. — TÉLÉGRAPHES.

Les recettes de l'administration des télégraphes pendant les onze premiers mois de l'année courante s'élèvent approximativement à 14 millions 12,650 francs.

Les dépenses budgétaires afférentes à ce service dans le même laps de temps s'élèvent approximativement à 9,005,900 francs.

11^e QUESTION.

A l'article 27, pertes et avaries, le budget porte une augmentation de 300,000 francs.

N'a-t-on pas modifié le système de règlement des indemnités pour perte de marchandises, etc. ?

Quel a été le résultat de son application ?

Ce nouveau système n'est-il pas plus onéreux que l'ancien ?

Est-il nécessaire de maintenir un matériel spécial pour ce service ?

RÉPONSE.

Le système de règlement des indemnités pour perte de marchandises, etc. a été modifié lors des mesures de décentralisation prises en 1902.

L'innovation a amené une simplification notable d'écritures, à laquelle on doit attribuer la terminaison plus rapide des litiges.

D'autre part, les pouvoirs accordés aux directeurs de service et aux chefs de station et l'instruction des affaires sur place ont permis de donner à bref délai satisfaction au public, dans les limites prévues par le règlement sur la matière.

Le montant des indemnités payées suit une progression en rapport avec l'extension du trafic et l'incorporation des lignes reprises.

L'augmentation des dépenses est due aussi aux exigences toujours croissantes du public qui, peu soucieux des intérêts publics, se montre de plus en plus difficile dans le règlement des litiges.

Rien n'autorise à croire que l'application du nouveau règlement ait provoqué une augmentation des dépenses.

12^e QUESTION.

Quels sont les résultats de l'essai du train-bloc entre Bruxelles et Anvers ?

Le matériel employé est critiqué au point de vue de l'aérage, de l'étroitesse et de leur mauvaise conformation des places, surtout dans le compartiment réservé, de la difficulté de sortir en cas d'accident ?

Est-il nécessaire de maintenir un matériel spécial pour ce service ?

RÉPONSE.

Les résultats de l'organisation des trains-blocs entre Bruxelles (Nord) et Anvers (Gare centrale) sont, jusqu'ici, satisfaisants, tant au point de vue de la régularité de leur marche qu'au point de vue de leur utilisation par le public.

Abstraction faite de quelques retards, dus à des circonstances fortuites, les horaires ont été exactement observés, même en temps de brouillard. On doit attribuer pour une bonne part à l'installation de signaux répéteurs, la régularité de la marche de ces trains.

Suivant une statistique qui a été tenue du 9 au 15 de ce mois, le mouve-

ment moyen journalier des voyageurs, par train et par classe, se chiffre comme suit :

Réservé	23 places utilisées sur 54 places offertes.
Deuxième classe	102 — — 160 —
Troisième classe	160 — — 240 —
	<u>285</u>

Ont été particulièrement bien utilisés, les trains n°s 203, 261, 267, partant de Bruxelles (Nord) respectivement à 8 h. 49, 17 h. 15, 20 h. 3, et 232, 242, 244, partant respectivement d'Anvers (Gare centrale) à 10 h. 5, 14 h. 5 et 16 h. 27.

Les trains-blocs les moins fréquentés sont les suivants : n° 279, partant de Bruxelles (Nord) à 23 h. 49 (174 voyageurs en moyenne par jour), et 268, partant d'Anvers (Gare centrale) à 22 h. 56 (147 voyageurs en moyenne par jour).

La création des trains-blocs a permis de supprimer le train n° 241, qui circulait le mercredi, jour de bourse à Bruxelles, et partait de Bruxelles (Nord) pour Anvers (Gare centrale) à 17 h. 10.

Elle a également eu pour conséquence d'alléger les trains de la ligne de (Bruxelles-Anvers et de permettre de réduire la composition de certains d'entre eux.

On a pu réaliser ainsi une économie de parcours de matériel correspondant à 3,408 voitures-kilomètres par jour et l'on a affecté à d'autres services 10 voitures devenues disponibles par suite de leur retrait des jeux de matériel en usage sur la ligne d'Anvers avant la mise en circulation des trains-blocs.

En ce qui concerne l'aérage, il a été reconnu qu'il n'est pas suffisant pendant les jours de fortes chaleurs. On étudie la possibilité de modifier les glaces des châssis de façon à pouvoir les ouvrir en partie.

Le matériel a été muni d'un attelage central très robuste, diminuant les risques de télescopage et de rupture d'attelage.

La difficulté de sortir des voitures en cas d'accident ne doit pas être admise à priori, car dans les voitures à portières latérales il peut se produire un serrage des portières tel que l'ouverture de celles-ci n'est plus possible. Cela dépend des déformations éprouvées par la voiture à la suite de l'accident.

Le matériel spécial a été créé pour réduire au minimum le poids et la résistance au roulement du train pour une capacité en voyageurs déterminée, ce qui permettra, lorsque la voie entre Bruxelles et Anvers aura été équipée complètement pour les fortes vitesses, de diminuer encore la durée du trajet entre ces deux villes.

ANNEXES AU RAPPORT.

ANNEXE 1.

TABEAU 1. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des chemins de fer, postes et télégraphes pendant l'année 1908.*

SERVICES.	RECETTES approximatives de 1908.
Chemins de fer. fr.	262,100,000
Postes { Taxes des correspondances en général. . fr. 19,293,950	} 21,319,550
{ Part — sur les mandats et bons de poste . . » 613,600	
{ du — sur les abonnements » 80,000	
{ Trésor — sur les effets de commerce , . . » 1,320,000	
{ — sur les permis de pêche » 9,000	
Part du fonds communal fr.	13,835,450
Télégraphes et Téléphones »	14,846,000
Marine { Produits du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres. »	1,445,500
{ — du passage d'eau d'Anvers à la Tête de Flandre. . . »	130,700,000
{ — des actes des commissariats maritimes. »	203,000
{ — des droits de pilotage »	4,406,000
{ — des droits d'écluse. »	3,800

La diminution probable des recettes pour le chemin de fer, en 1908, (État et Flandre Occidentale réunis, 263,605,000 francs) est donc d'environ 1,505,000 francs sur 1907 ; en 1907, l'augmentation avait été sur 1906 de 5,644,078 francs (État et Flandre Occidentale réunis, fr. 257,960,922).

TABLEAU II. — Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1907 et 1908.

NATURE DES TRANSPORTS	RECETTES (État et sociétés concessionnaires).		RECETTES au profit du Trésor.	
	1907.	1908.	1907.	1908.
Onze premiers mois (1).				
Voyageurs	79,889,758.08	81,926,000 »	78,098,160.35	80,134,000 »
Bagages	2,224,187.03	2,296,000 »	2,182,603.46	2,254,000 »
Marchandises, finances, etc. .	162,100,256.69	159,765,000 »	158,630,070.52	156,317,000 »
Produits extraordinaires . . .	(2) 251,386.69	(3) 3,437,000 »	(2) 232,182.66	(3) 3,413,000 »
Recettes totales	244,465,588.49	247,424,000 »	239,143,016.99	242,118,000 »
	(4) + 2,958,411.51		(4) + 2,974,983.01	

Décembre (évaluation).

Voyageurs et bagages	6,266,988.66	6,395,000 »	6,120,415.28	6,248,000 »
Marchandises et produits extraordinaires	(3) 14,146,856.56	(3) 14,001,000 »	(3) 13,873,375.79	(3) 13,734,000 »
Total des recettes	20,413,845.22	20,396,000 »	19,993,791.07	19,982,000 »
Différences en 1908	(4) — 17,845.22		(4) — 11,791.07	
Totaux pour les 12 mois	264,879,433.71	267,820,000 »	259,136,808.06	262,100,000 »
Différences en 1908	+ 2,940,566.29		+ 2,963,191.94	

(1) La recette des mois d'octobre et novembre 1908 n'est pas définitivement arrêtée.

(2) Pendant la période de janvier à novembre 1907, il a été déduit des produits extraordinaires une somme de 2,357,000 francs pour les décomptes du matériel.

(3) Les recettes des neuf premiers mois de 1908 comprennent, du chef des décomptes du matériel, un boni de 928,000 francs. Les chiffres des mois d'octobre, novembre et décembre 1908 sont donnés abstraction faite de tout boni ou mali du chef de ces décomptes.

(4) La recette de 1908 comprend les produits des lignes de la Flandre Occidentale. Pour 1907, ces produits ne sont pas renseignés ; ils se sont élevés, pendant les onze premiers mois de la même année, à 4,177,000 francs et, en décembre 1907, à 291,000 francs.

TABLEAU III.
ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1908.

Recettes.

Part du Trésor	fr.	21,519,550
Part du fonds communal		13,855,450
		35,375,000
Montant global des recettes	fr.	35,375,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1908, à la somme

de	fr.	18,502,794
à laquelle doit être ajoutée la quote-part de l'administration des postes dans les dépenses des services communs et représentant 55 p. c. du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du Budget, ou de 751,492 francs		
		413,320
La dépense totale peut donc être évaluée à	fr.	18,716,114

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1908.

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor en 1908 s'élèveront environ à fr. 14,846,000

Dépenses.

La dépense s'élèvera, en 1908, à la somme
de fr. 9,031,661
à laquelle doit être ajoutée celle de 538,171 qui
représente 45 p. c. du total (751,492) des dé-
penses imputées sur les articles 31, 32 et 33
(services communs) 538,171

La dépense totale peut donc être évaluée à fr. 9,569,832

TABLEAU V.
ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1908.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1908, pour les divers services de la marine s'élèvera environ à fr. 6,189,000

Dépenses.

Les dépenses ordinaires, articles 47, 48, 49, 50 et 51 de la première section du Budget de 1908, s'élèveront environ à fr. 8,004,956

Et les dépenses exceptionnelles, article 58, de la 2^e section, à 383,235

Soit au total à fr. 8,388,191

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitations y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.
1	2	3	4	5
1885	119,725,487 78	70,763,913 50	48,961,574 28	4,918,798 44
1886	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,822,182 90
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889	136,920,084 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,383,706 14
Moyennes quinquennales.	125,949,356 »	69,951,445 »	55,997,911 »	5,061,009 »
1890	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	58,113,249 64	5,651,467 91
1892	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales.	144,697,865 »	84,040,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 98
1896	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897	180,405,783 73	103,986,792 60	76,118,991 13	5,502,307 09
1898	188,411,913 16	108,905,690 68	79,206,222 48	5,340,133 56
1899	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales.	177,596,373 »	103,657,043 »	73,939,330 »	5,680,157 »
1900	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,448 56
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902	215,605,720 80	136,265,315 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,444 97
1904	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales.	218,113,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 14
1906 (définitif).	269,550,370 35	165,607,006 31	93,943,364 04	5,629,142 96
1907 (approximatif)	(¹)269,536,305 32	184,225,836 24	(¹)85,310,469 08	5,742,625 65
1908 (évaluation)	268,420,000 »	181,855,590 »	86,564,410 »	5,720,000 »
Moyenne annuelle pour la période de 1885 à 1908	182,393,876 77	111,250,425 04	71,143,451 73	5,389,639 43

(¹) Y compris la somme de fr. 4,096,438.38, versée par la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

de 1885 à 1907 et approximatives de 1908.

Part du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement.)	BONI OU MALI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44,042,775 84	50,805,021 45	— 6,762,245 61	KILOM. 3,173	58 96	5 65	131 »
46,291,000 61	49,316,596 16	— 3,025,595 55	3,200	56 92	5 10	129 46
52,026,473 98	48,566,868 57	+ 3,459,605 41	3,217	54 07	4 70	108 »
55,940,031 46	49,039,761 32	+ 6,900,270 14	3,227	53 54	5 74	115 65
56,384,228 40	49,450,409 54	+ 6,933,818 86	3,235	54 89	6 68	115 52
50,936,902 »	49,435,731 »	+ 1,501,171 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51,167,801 08	50,129,230 37	+ 1,038,570 71	3,249	59 83	10 96	132 50
52,461,731 73	50,561,898,32	+ 1,899,833 41	3,269	59 31	10 26	134 »
52,370,698 26	51,012,014 92	+ 1,358,683 34	3,276	59 27	7 52	139 50
57,674,055 27	51,503,827 49	+ 6,170,227 78	3,279	56 40	6 40	131 »
61,309,507 26	52,168,254 24	+ 9,141,253 02	3,289	56 13	6 89	126 48
54,996,769 »	51,075,045 »	+ 3,921,724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57,447,899 19	49,243,367 21	+ 8,204,531 98	3,299	59 20	7 33	125 29
62,182,892 32	50,509,604 33	÷ 11,673,287 99	3,502	57 51	7 42	121 71
70,616,684 04	60,895,524 14	+ 9,721,159 90	3,992	61 02	8 26	118 69
73,866,088 92	62,594,739 31	+ 11,271,349 61	4,004	56 87	9 25	117 50
77,182,302 29	64,220,455 12	+ 12,961,847 17	4,040	60 47	11 22	127 50
68,259,173 »	57,492,738 »	+ 10,766,435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62,262,547 85	67,242,962 98	— 4,980,415 13	4,060	67 86	17 91	127 50
61,637,112 35	69,325,351 84	— 7,688,239 49	4,048	68 05	17 44	127 64
74,457,410 57	71,486,421 59	+ 2,970,988 98	4,049	63 23	12 29	131 08
84,792,396 72	73,555,520 42	+ 11,236,876 30	4,053	60 12	12 24	129 88
87,798,962 13	75,700,390 88	+ 12,098,571 25	4,037	60 03	12 25	131 63
74,189,686 »	71,462,130 »	+ 2,727,556 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87,452,370 36	77,999,940 99	+ 9,452,429 37	4,048	62 60	11 97	127 50
88,314,221 08	80,139,922 32	+ 8,174,298 76	4,065	63 81	14 13	125 »
(1)79,567,843 43	(2)86,379,223 71	— 6,811,380 28	4,242	69 40	17 12	137 »
80,844,410 »	88,184,461 35	— 7,340,051 35	4,272	67 75	17 04	159 50
65,753,812 30	61,667,990 36	+ 4,085,821 94	3,672	61 22	10 24	128 77

(2) Y compris fr. 4,328,986.58, représentant les charges financières du prix de rachat de la concession des chemins de fer de la Flandre Occidentale pour les exercices 1906 et 1907.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37,968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	5 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	96,250,396 97	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	125,008,782 96	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 65	4 52	12,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228,300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476,444 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17 000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636,772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 31	4 34	16,400,429 47
1858	600,237,550 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,092 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,689 92	4 37	17,671,916 85

capitaux réalisés de 1830 à 1908.

ANNEXE 3.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632,804 23	6 »	»	»	»	»
46,838,458 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 94	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,694,469 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 84	6 81	25,897,200 49	641,941 59	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	23,885,550 21	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,374,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,744,395 04	5 69	43,248,967 04	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,608,806 12	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,696 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,424 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 14	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,409 92	4 98	42,209,389 15	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 96	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,496 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
345,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,632 16	168,761,410 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,544,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 51
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 51
370,600,802 14	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41

(1) Produit des émissions d'emprunts déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227,583,631 74	382,453,886 23	4 38	16,751,486 21
1864	602,071,065 35	227,683,631 74	374,487,433 61	4 39	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 43
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,666,997 17	4 44	20,542,414 67
1869	683,110,510 61	227,583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227,583,621 74	454,030,393 59	4 46	20,249,755 53
1871	746,175,986 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,513 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,567 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,550,640 62	221,369,266 69	913,181,378 93	9 32	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,275,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207,394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,266 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,348 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1,543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762,157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1,550,679,682 22	3 67	56,900,944 33
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 41
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60

capitaux réalisés de 1830 à 1908 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
363,944,025 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	4 52
356,943,709 35	4 78	33,090,727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771,787 79	6,653,930 60	207,351,510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30,915,525 42	14,426,666 49	236,077,363 47	4 53
436,815,219 01	4 73	29,093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	4,259,984 04	248,775,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425,549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	20,402,845 76	40,110,582 79	329,126,512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91,259,515 56	86,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	4 43	96,256,227 52	31,365,724 30	457,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 43	96,253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903,308 87	4 42	96,225,991 88	73,844,253 85	548,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,228,548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,710,072 33	50,249,352 84	721,031,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 62	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,727,775 31	877,173,673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1,020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,693 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,065,627,984 58	3 57

(1) Produits des émissions d'emprunts déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital nominal des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1891	2,061,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	300,920,343 35	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,343 35	2,569,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,285,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,127,048,082 22	3 »	93,811,442 46

capitaux réalisés de 1830 à 1908 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,631,843,080 96	3 60	121,291,901 26	17,148,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,064 33	3 58	122,129,017 89	18,522,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,115 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,373,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ^e	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,745 44	3 18 ^s	120,107,110 78	40,322,357 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ^s	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ^a	119,004,377 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,220,217 91	3 16 ^a	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ^a	121,476,100 88	31,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ^a	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,678 13	3 15 ^b	126,254,029 09	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ^b
2,552,178,365 59	3 14 ^b	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,680,047,146 12	3 14 ^b	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ^b
2,783,719,423 23	3 13 ^b	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 13 ^a	127,623,072 01	55,045,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ^a	129,235,617 26	91,496,638 61	2,070,576,269 57	3 10 ^a
2,994,220,165 16	3 13 ^b	132,827,917 06	102,600,000 »	2,173,176,269 57	3 10 ^b

(1) Produit des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux remboursements et aux amortissements.

(2) Chiffre provisoire.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Total kilométrage des lignes et du matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Depense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835.	13.5	1,929,767 55	94,596	»	421,439	269,362 50	168,847 44
1836.	35.7	5,815,416 34	132,169	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837.	90.8	18,253,149 31	127,644	»	1,384,577	1,417,875 18	1,189,988 72
1838.	202.6	35,587,228 51	139,013	5,300	2,238,303	3,098,267 66	2,768,616 64
1839.	273.3	49,740,247 90	160,972	34,356	1,952,731	4,282,886 86	3,082,994 23
Moyennes quin- quennales. . .	123.2	22,265,161 92	130,879	»	1,373,671	1,978,797 24	1,528,316 54
1840.	324.7	62,144,182 97	186,172	104,892	2,199,319	5,355,946 38	3,077,994 08
1841.	340.5	75,578,614 73	199,943	176,722	2,639,744	6,281,809 09	4,469,387 95
1842.	398.5	95,266,341 49	217,503	192,910	2,724,104	7,501,862 49	4,496,399 13
1843.	485.5	136,997,800 07	244,726	359,140	3,085,349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844.	559.8	144,108,050 52	257,408	560,906	2,381,529	11,247,460 75	5,977,107 03
Moyennes quin- quennales. . .	421.8	102,818,997 98	221,150	278,914	2,806,009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845.	559.8	148,918,230 62	266,020	691,288	3,470,678	12,420,850 21	6,307,114 15
1846.	559.8	155,190,997 43	277,226	778,897	3,700,111	13,599,574 22	7,154,541 78
1847.	569.6	159,065,142 39	282,123	1,005,677	3,746,390	14,776,388 10	9,292,275 09
1848.	594.9	162,284,076 61	285,649	876,515	3,638,965	12,302,826 29	9,859,280 47
1849.	624.6	163,100,439 36	290,484	1,034,842	3,924,006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quin- quennales. . .	581.8	158,111,777 28	280,300	887,444	3,696,030	13,278,232 87	7,955,847 04
1850.	624.6	166,046,582 »	292,097	1,261,155	4,188,614	15,099,030 77	9,198,980 39
1851.	624.6	166,490,852 62	292,862	1,271,403	4,355,756	16,338,291 49	8,614,753 94
1852.	624.6	167,530,501 57	294,666	1,479,544	4,451,304	17,408,068 15	8,500,672 18
1853.	631.4	168,654,076 04	295,782	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10,018,687 08
1854.	636.6	172,296,859 37	301,895	2,345,892	4,905,814	22,748,574 52	11,297,729 49
Moyennes quin- quennales. . .	628.4	168,203,174 32	295,460	1,639,820	4,517,349	18,267,975 40	9,526,164 62

Réseau de l'État Belge depuis l'origine.

RÉSEAU	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (1).	
	Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.		Pertes sèches.
9	10	11	12	13	14	16	18	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12,507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126 »	12,077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,406 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 06	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,391 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450,480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	2,950,839 05	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 30	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,665 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 00	71 13	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,283 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 00	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,110 »	7,487 »	»	3,404,312 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,102 »	7,587 »	»	11,617,384 23	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1,379	24,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,237 96	»	1,872 50	52 00	
5,481,113 01	1,767	25,942 »	16,314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 82	1,475	20,680 »	14,892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 00	69 94	
5,125,501 80	1,638	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,825 »	13,676 »	9,149 »	»	12,481,478 91	»	4,291 10	58 55	
5,900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,537 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12,366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,224 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	17,987 »	2,407,371 »	»	3,781 60	»	48 52	
8,741,810 78	2,607	29,072 »	15,160 »	13,912 »	»	251,006 79	»	79 90	51 35	

(1) Abstraction faite du coût des travaux de parachèvement prélevés sur le budget ordinaire de 1846 à 1886.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes de matériel appartenant à l'Etat.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y com- pris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855.	652.4	177,190,648 66	306,775	2,716,599	5,288,216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856.	713.1	180,453,200 01	308,952	2,618,658	5,962,707	24,612,460 59	14,645,613 67
1857.	744.6	197,091,779 41	320,965	2,859,325	6,458,424	25,743,490 07	14,542,307 79
1858.	745.7	200,181,714 41	325,322	3,271,034	6,640,948	27,407,124 47	14,989,021 94
1859.	745.7	200,870,981 23	326,324	3,398,860	7,140,640	28,177,469 10	14,533,542 13
Moyennes quin- quennales.	720.3	191,157,664 75	317,668	2,972,895	6,298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860.	747.2	203,188,282 07	329,128	3,770,615	7,412,361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861.	748.6	207,913,923 27	336,363	4,203,671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862.	748.6	213,932,718 04	345,503	4,374,995	8,131,685	32,703,236 92	15,241,905 36
1863.	748.6	219,429,926 33	353,846	4,572,454	8,818,952	33,976,414 31	15,824,280 70
1864.	748.6	223,429,834 11	359,847	5,352,305	9,421,632	36,329,916 90	17,416,526 15
Moyennes quin- quennales.	748.3	213,578,936 76	344,937	4,454,808	8,326,845	33,129,206 13	15,487,812 32
1865.	749.2	230,457,459 82	369,448	6,006,195	10,677,963	38,193,962 92	19,815,804 54
1866.	789.8	239,505,237 47	378,825	6,643,366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867.	862.7	251,541,340 95	376,935	6,661,064	12,616,961	40,352,035 »	24,324,343 65
1868.	862.7	252,254,840 40	377,988	6,787,898	12,824,334	42,001,675 09	23,154,570 05
1869.	862.7	254,132,508 68	380,967	7,248,814	12,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quin- quennales.	825.4	245,578,297 46	376,833	6,670,467	12,266,738	40,394,447 10	23,305,536 21
1870.	868.7	258,485,254 64	387,021	7,767,488	14,131,356	45,366,359 22	25,558,032 87
1871.	1,422.2	300,386,733 96	394,842	11,204,691	18,282,037	66,185,630 56	35,397,442 06
1872.	1,469.6	335,517,030 83	422,547	13,264,731	23,197,623	68,590,317 51	42,720,305 65
1873.	1,871.1	528,327,639 35	472,301	16,285,822	29,101,509	72,867,366 73	55,082,274 29
1874.	1,925.1	565,619,822 30	488,636	16,137,240	32,444,823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quin- quennales.	1,511.3	397,767,296 22	433,069	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,887,313 99
1875.	1,966.5	581,219,556 40	497,423	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876.	2,053.2	652,428,671 44	508,812	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,629 91
1877.	2,144.7	878,023,405 96	463,299	14,554,854	37,421,220	90,549,290 91	55,580,080 29
1878.	2,435.3	922,381,268 11	417,787	16,022,800	40,391,240	94,473,169 17	56,479,678 37
1879.	2,552.0	974,878,519 33	408,525	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Moyennes quin- quennales.	2,230.3	801,786,284 19	459,109	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38

Réseau de l'État Belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU.	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des fraîs d'exploitation.	
	Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.		Pertes sèches.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
41 483,249 50	4,166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71	
9,966,546 92	3,672	34,544 »	20,538 »	13,976 »	4,750 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,132 28	3,843	34,574 »	19,530 »	15,044 »	394,653 31	»	530 »	»	54 53	
12,418,102 53	4,394	36,754 »	20,101 »	16,653 »	1,306,583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643,926 97	4,562	37,787 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3,173 30	»	50 07	
11,742,601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	15,302 »	6,009,132 95	»	1,668 50	»	53 52	
15,343,717 78	5,047	39,674 »	19,139 »	20,535 »	3,977,030 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44,072 »	19,577 »	24,495 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74	
17,461,331 56	5,849	43,686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,452,133 61	6,413	45,387 »	21,138 »	24,219 »	5,718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913,390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	25,265 »	5,996,150 99	»	8,009 80	»	47 70	
17,641,393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	27,783,776 03	»	7,425 60	»	46 18	
18,378,158 38	8,019	50,980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416,740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	37,487 54	»	110 80	60 78	
16,027,691 35	7,727	46,774 »	28,196 »	13,578 »	711,086 95	»	324 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28,700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,168 90	»	56 30	
17,088,910 89	8,079	48,938 »	28,235 »	20,703 »	10,321,595 57	»	2,498 50	»	57 22	
19,808,326 35	8,940	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30,787,888 50	7,879	46,537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
17,785,092 44	8,704	38,944 »	29,439 »	9,505 »	»	12,828,264 69	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 34	»	4,708 60	69 09	
24,339,011 87	8,587	45,156 »	29,039 »	16,417 »	»	10,832,562 73	»	1,433 50	62 04	
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,056 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,659 34	»	3,607 10	63 83	
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25	
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 30	59 66	
41,050,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	36,929,708 70	»	3,311 60	61 83	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'Etat	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recettes brutes.	Dépenses d'explo- itation, y com- pris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1880	2,724.0	1,027,663,575 13	410,153	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881	2,869.5	1,088,775,824 02	418,058	20,128,181	43,950,022	113,646,535 14	71,867,399 85
1882	3,004.0	1,155,425,369 65	418,830	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883	3,074.1	1,176,616,732 48	422,222	22,033,346	49,637,604	121,983,754 07	73,829,240 27
1884	3,129.0	1,198,020,664 40	422,756	21,647,575	50,465,943	120,328,619 13	72,721,320 77
Moyennes quin- quennales.	2,960.1	1,129,300,432 54	418,404	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885	3,173.1	1,220,370,892 88	422,222	20,507,722	51,233,244	119,725,437 78	70,763,913 50
1886	3,199.9	1,229,659,986 28	424,142	21,146,930	51,657,884	117,381,464 66	66,268,281 15
1887	3,216.6	1,240,394,568 45	423,915	23,302,438	54,064,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888	3,226.8	1,253,553,171 27	428,150	25,473,037	57,885,610	131,439,288 55	70,371,432 66
1889	3,335.4	1,269,783,736 87	432,266	27,034,059	59,957,199	136,920,084 34	73,152,149 80
Moyennes quin- quennales.	3,210.4	1,242,752,471 15	426,139	23,492,837	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890	3,248.6	1,294,667,478 58	434,608	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,510,102 46
1891	3,269.4	1,310,977,026 20	441,068	26,840,667	67,432,178	142,820,314 40	84,707,064 76
1892	3,275.8	1,328,325,789 50	445,396	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893	3,278.7	1,337,479,410 37	448,138	28,530,440	70,969,992	145,587,864 23	82,126,752 69
1894	3,288.6	1,361,547,309 41	454,239	29,641,186	74,773,172	152,975,875 98	85,869,171 42
Moyennes quin- quennales.	3,272.2	1,326,599,402 81	444,690	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,563 22
1895	3,298.8	1,382,064,216 70	455,698	30,106,323	76,937,198	154,695,002 42	91,446,189 25
1896	3,502.1	1,451,690,903 82	451,441	*31,908,887	*82,676,592	160,456,430 83	92,266,058 18
1897	3,991.6	1,747,910,637 19	471,240	*34,152,501	*91,339,843	180,105,783 73	103,986,792 60
1898	4,003.9	1,788,885,096 85	480,804	36,405,380	101,957,734	188,111,913 16	108,905,690 68
1899	4,039.6	1,834,813,969 60	487,147	39,902,457	114,858,223	204,612,736 73	121,680,486 30
Moyennes quin- quennales.	3,767.2	1,644,072,904 83	469,266	34,495,110	93,557,918	177,596,373 37	103,657,043 40
1900	4,060.1	1,907,511,236 49	495,674	41,552,210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901	4,048.5	1,961,104,488 18	510,645	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	141,394,509 86
1902	4,049.3	2,018,778,405 21	524,991	43,118,501	127,109,684	215,605,720 80	136,265,315 50
1903	4,053.0	2,076,038,289 59	538,825	45,108,846	132,604,692	225,194,506 47	135,394,667 78
1904	4,037.0	2,125,171,940 06	553,705	46,161,956	136,409,599	232,783,182 12	139,728,997 92
Moyennes quin- quennales.	4,049.5	2,017,720,874 91	524,768	43,331,412	128,857,684	218,118,458 79	138,947,518 09
1905	4,047.5	2,200,490,372 93	571,549	49,001,209	145,471,624	248,136,102 83	155,338,924 33
1906 (définitif).	4,063.1	2,243,867,103 55	579,265	52,874,940	152,237,941	259,550,370 35	165,607,006 31
1907 (approxim.)	4,241.6	2,395,664,033 44	587,827	53,602,755	161,184,533	(1) 269,536,305 32	184,225,836 24
1908 (évaluation)	4,271.8	2,510,000,000 »	610,487	51,600,000	162,000,000	268,420,000 »	181,853,590 »
Total général	141,877.4	57,643,589,880 48	28,077,171	1,182,872,862	3,092,879,215	6,476,426,469 06	3,923,844,365 47
Moyennes géné- rales	1,917.3	778,967,434 »	379,421	15,984,768	41,795,665	87,519,276 61	53,024,923,86

(1) Y compris la somme de fr. 4,096,438.38, versée par la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'Etat pendant les exercices 1906 et 1907.

Réseau de l'État belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des fraîs d'exploitation.	
	Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	Pour tout le réseau.		Par kilom. exploité.		
						Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.		Pertes sèches.
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
45,059,290 72	7,006	41,817 »	25,276 »	16,541 »	»	3,207,013 30	»	1,477 30	60 03	
41,779,135 29	7,045	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,290,405 38	»	3,237 60	62 79	
44,408,803 07	7,227	39,759 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,154,513 80	7,177	39,681 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 26	
47,607,298 36	6,918	38,456 »	23,241 »	15,215 »	»	8,277,755 44	»	2,645 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	39,816 »	24,478 »	15,338 »	»	36,305,561 04	»	2,453 »	61 17	
48,961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 61	»	2,131 40	58 96	
51,113,183 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	3,025,595 55	»	945 50	56 92	
57,079,008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,605 41	»	4,075 50	»	54 07	
61,067,855 89	7,895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,934 54	8,356	42,319 »	23,220 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 40	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	7,505,853 25	»	467 60	»	55 54	
56,741,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,570 71	»	319 70	»	59 83	
58,113,249 64	8,210	43,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,883 41	»	581 10	»	59 31	
57,863,727 17	8,056	42,998 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27	
63,461,114 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 56	9,005	46,517 »	26,411 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	19,608,618 26	»	1,198 50	»	58 08	
63,248,813 17	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	8,204,531 98	»	2,487 40	»	59 20	
68,190,372 65	9,582	45,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,287 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,118,991 13	10,219	45,121 »	26,051 »	19,070 »	9,721,159 90	»	2,435 40	»	61 02	
79,206,222 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2,815 10	»	56 07	
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,939,329 97	9,579	47,143 »	27,516 »	19,627 »	53,832,176 65	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516 »	34,963 »	16,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,452,278 91	10,057	51,339 »	34,925 »	16,414 »	»	7,688,239 49	»	1,899 »	68 05	
79,340,405 30	10,648	53,245 »	33,652 »	19,593 »	2,970,688 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,130	55,562 »	33,406 »	22,156 »	11,236,876 30	»	2,772 50	»	60 12	
93,054,184 20	11,435	57,662 »	34,612 »	23,050 »	12,098,571 25	»	2,996 80	»	60 03	
79,170,940 70	10,700	53,862 »	34,312 »	19,550 »	13,637,781 91	»	673 50	»	63 70	
92,797,178 50	12,107	61,306 »	38,379 »	22,927 »	9,452,429 37	»	2,335 37	»	62 60	
93,943,364 04	13,007	63,848 »	40,738 »	23,110 »	8,174,298 76	»	2,010 85	»	63 81	
85,310,469 08	13,096	64,850 »	45,008 »	19,842 »	»	6,811,380 28	»	1,594 50	69 40	
86,564,410 »	12,079	62,335 »	42,571 »	20,264 »	»	7,340,051 35	»	1,718 26	67 75	
2,552,582,103 59	»	2,902,444 »	1,716,960 »	1,185,484 »	193,290,977 65	162,466,520 82	»	»	4,369 08	
34,494,352 75	8,337	45,648 05	27,656 58	17,991 47	416,546 71	»	217 26	»	60 62	

TABLEAU I. — Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État, depuis 1879 jusqu'à 1908.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE.	Augmentation ou diminution de l'année précédente.
		Dépenses d'exploitation y compris les pensions.	Parts des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,475,169 17	56,479,678 57	5,961,485 65	60,441 162 »	34,029,007 17	»
1879	99,915,197 86	58,835,554 71	4,420,424 41	62,973,979 12	36,939,218 74	+ 2,910,211 57
1880	115,909,951 12	68,850,660 40	5,502,802 59	74,135,462 79	39,736,488 55	+ 2,817,269 59
1881	113,646,555 14	71,867,599 85	5,588,590 85	77,455,790 68	36,190,744 46	- 5,565,745 87
1882	119,454,741 59	75,028,958 52	5,208,516 28	80,234,484 60	39,200,256 79	+ 5,009,512 55
1885	121,985,754 07	75,829,210 27	5,281,159 51	79,110,599 58	42,875,554 40	+ 5,675,097 70
1884	120,528,619 15	72,721,520 77	5,156,596 97	77,857,917 74	42,470,704 59	- 402,635 40
1885	119,723,487 78	70,765,915 50	4,918,798 44	75,682,711 94	44,042,775 84	+ 1,572,071 45
1886	117,581,461 66	66,268,281 15	4,822,132 90	71,090,464 05	46,291,000 61	+ 2,248,224 77
1887	121,280,452 12	67,201,445 41	5,052,554 75	72,255,078 14	52,026,473 98	+ 5,735,475 57
1888	131,459,288 85	70,571,452 06	5,127,824 45	75,499,287 09	55,940,051 46	+ 5,915,557 48
1889	136,920,084 54	75,132,449 80	5,585,706 44	80,555,835 94	56,584,228 40	+ 444,196 94
1890	141,251,819 07	81,510,102 46	5,575,915 55	90,084,017 99	51,467,801 08	- 5,216,427 52
1891	142,820,314 40	84,707,064 76	5,651,467 91	90,558,552 67	52,161,781 75	+ 1,295,980 65
1892	140,855,451 95	82,989,724 76	5,495,028 91	88,482,755 67	52,370,698 26	- 91,085 47
1893	145,887,861 25	82,426,752 69	5,787,036 27	87,915,808 96	57,674,055 27	+ 5,305,357 01
1894	152,975,875 98	85,869,471 42	5,797,197 50	91,666,568 72	61,509,507 26	+ 5,655,451 99
1895	154,695,002 42	91,416,189 25	5,800,915 98	97,247,105 25	57,447,899 19	- 5,861,608 07
1896	160,436,450 85	92,266,058 18	6,007,480 35	98,275,538 51	62,482,892 52	+ 4,751,995 13
1897	180,105,785 75	105,986,792 60	5,502,507 09	109,489,099 69	70,010,684 04	+ 8,455,791 72
1898	188,111,915 16	108,905,690 68	5,540,455 56	114,245,824 24	75,866,088 92	+ 5,249,404 88
1899	204,612,756 75	121,680,486 50	5,749,918 14	127,450,454 44	77,182,512 29	+ 5,516,215 57
1900	209,162,095 80	141,954,099 59	4,945,448 56	146,899,547 95	62,262,547 85	- 14,919,754 44
1901	207,816,788 77	141,594,509 86	4,815,166 50	146,209,676 42	61,637,412 55	- 625,135 59
1902	215,665,720 80	156,265,315 50	4,882,994 75	141,148,510 25	74,457,410 57	+ 12,820,298 22
1903	225,194,500 47	135,594,667 78	5,007,441 97	140,402,109 75	84,792,396 72	+ 10,554,986 15
1904	252,785,182 12	159,728,997 92	5,255,222,07	144,984,219 99	87,798,962 15	+ 5,006,565 41
1905	248,156,102 85	155,358,924 35	5,544,808 14	160,685,732 47	87,452,570 56	- 546,891 77
1906	259,550,570 35	165,607,006 51	5,629,142 96	171,256,149 27	88,514,221 08	+ 861,850 72
1907*	(1) 269,558,595 52	181,225,856 24	5,742,625 65	189,968,461 89	79,567,813 45	- 8,740,577 65
1908*	268,420,000 »	181,855 590 »	5,720,000 »	187,575,590 »	80,844,410 »	+ 4,276,566 57
Recette nette de 1908 fr. 80,844,410 »						+ 84,391,078 02
— 1878 54,029,007 17						- 57,775,675 19
					fr. 46,815,402 85	+ 46,815,402 85

* Chiffres approximatifs.

(1) Y compris la somme de fr. 4,000,458,38, versée par la Société anonyme des Chemins de fer de la Flandre Occidentale, à valoir sur les produits nets de l'exploitation de ses lignes pour compte de l'État pendant les exercices 1906 et 1907.

TABLEAU II. — *Tableau présentant par année, d'une part, le capital nominal des titres émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique résultant des émissions de titres et du paiement des annuités et loyers.*

TABLEAU II. — Tableau présentant par année, d'une part, le capital nominal des et, d'autre part, l'accroissement des charges de la Dette publique

ANNÉES.	CAPITAL NOMINAL des titres émis annuellement pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer.	CHARGES		
		CORRESPONDANT AU CAPITAL NOMINAL ÉMIS.		
		Intérêts.	Amortissement.	Total.
1	2	3	4	5
1879	44,656,600 »	1,539,112 »	89,275 20	1,648,383 20
1880	49,854,700 »	1,994,188 »	99,709 40	2 093,897 40
1881	55,193,200 »	2,207,808 »	110,390 40	2,518,198 40
1882	70,420,900 »	2,290,728 »	140,841 80	2,431,569 80
1885	37,954,500 »	1,518,180 »	73,909 »	1,594,089 »
1884	44,204,700 »	568,188 »	28,409 40	596,597 40
1885	44,455,700 »	578,148 »	28,907 40	607,055 40
1886	(¹) 100,840,200 »	5,529,407 »	201,680 40	5,731,087 40
1887	15,808,600 »	483,501 »	27,617 20	510,918 20
1888	13,640,600 »	477,421 »	27,281 20	504,702 20
1889	13,081,000 »	527,833 »	30,162 »	537,997 »
1890	17,014,700 »	595,314 50	34,029 40	629,343 90
1891	17,446,000 »	528,950 »	34,895 80	563,825 80
1892	10,076,300 »	582,748 »	38,132 60	620,900 60
1893	15,985,500 »	427,116 »	27,971 »	455,089 »
1894	17,339,800 »	520,494 »	34,079 60	554,873 60
1893	17,057,800 »	511,734 »	34,415 60	545,849 60
1896	25,283,500 »	758,559 »	50,570 60	809,129 60
1897	(²) 52,584,600 »	1,371,538 »	104,769 20	1,076,307 20
1898	(³) 240,786,200 »	7,225,586 »	481,572 40	7,705,158 40
1899	(⁴) 89,501,900 »	2,683,037 »	179,003 80	2,864,060 80
1900	62,094,600 »	1,862,858 »	124,189 20	1,987,027 20
1901	69,551,100 »	2,085,933 »	159,062 20	2,224,993 20
1902	64,104,800 »	1,925,144 »	128,209 60	2,053,353 60
1903	62,470,500 »	1,874,113 »	124,941 »	1,999,056 »
1904	68,290,700 »	2,048,721 »	(⁵) 204,872 10	2,253,593 10
1905	70,803,800 »	2,124,114 »	212,411 40	2,336,525 40
1906	55,334,500 »	1,660,033 »	166,003 50	1,826,038 50
1907	95,427,800 »	2,802,854 »	280,283 40	3,083,117 40
1908	108,019,400 »	3,210,582 »	324,038 20	3,534,640 20
Accroissement de la charge d'amortissement résultant de l'application aux capitaux émis de 1878 à 1903 de l'augmentation de la dotation annuelle 0 30 p. c. au lieu de 20 p. c.), $1,255,983,700 \times 0,10$ soit $\frac{1,255,983,700 \times 0,10}{100}$ 1,255,983 70.				
	1,594,046 900 »	50,761,610 80	3,583,970 »	54,345,380 80

(1) Y compris 87,134,175 fr., représentant le capital émis pour la conversion des titres de la Compagnie du chemin de fer du Luxembourg.

(2) Annuités éteintes par suite de la conversion des titres de la Compagnie du Luxembourg.

(3) Y compris le capital des titres de sociétés remboursés par le Trésor, savoir : 2,634,000 francs en 1897, 699,500 francs en 1898 et 29,412,859 francs en 1899. (Anvers-Gand, Eccloo-Gand, Tongres-Bilsen, Est-Belge, Anvers-Rotterdam et Liégeois-Limbourgeois.)

(4) Annuités destinées à faire face aux charges des obligations de diverses compagnies dont l'Etat a assumé le service.

(5) Suppression du loyer de l'Anvers-Rotterdam 1,000,000 de francs et extinction des annuités correspondantes aux obligations de sociétés remboursées par le Trésor et dont le capital est indiqué dans la note (3) ci-dessus.

(6) Dotation d'amortissement de 0 30 p. c. à partir de 1904.

**titres émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer
résultant des émissions de titres et du paiement des annuités et loyers.**

Annuités pour rachat de concessions et loyer pour l'exploitation de la ligne d'Anvers à Rotterdam.		MONTANT par année des charges nouvelles supportées par le Budget de la Dette publique.	Observations.
Annuités et loyers nouveaux.	Extinctions ou réductions annuelles.		
6	7	8	9
+ 55,784 58	»	1,684,169 78	<p>Le coût des lignes rachetées par l'État de 1878 à 1905, dont une partie a été rétrocédée aux Pays-Bas, a été entièrement imputé sur les Budgets des Dépenses extraordinaires, et la dépense a été couverte par des émissions de titres de la Dette publique.</p> <p>Ces émissions sont comprises dans les chiffres relevés dans la colonne 2 du tableau.</p> <p>De 1881 à 1902, les Pays-Bas ont versé dans la Caisse de l'État le prix des sections de lignes qui leur ont été rétrocédées; ces versements, qui s'élèvent ensemble à fr. 51,521,558 85, ont été portés en <i>Recettes extraordinaires</i>.</p> <p>Il y a lieu d'en tenir compte pour établir le montant des charges qui incombent effectivement au chemin de fer du chef des émissions de titres faites pour payer les lignes rachetées. Il convient donc de déduire du chiffre de fr. 57,818,600 59</p> <p>5.50 p. c. de fr. 51,521,558 85, soit en chiffre rond <u>1,034,000 »</u></p> <p>ce qui ramène à 56,784,600 59</p> <p>le montant des charges financières correspondant aux dépenses de premier établissement effectuées de 1878 à 1907.</p> <p>N. B. — Il est à remarquer que les intérêts dont le montant est indiqué dans la colonne 5 ont été calculés aux taux qui étaient réellement payés à l'époque de l'émission des titres (4 p. c., 3 1/2 p. c. et 3 p. c.), c'est-à-dire sans tenir compte des réductions qui ont été la conséquence des conversions effectuées ultérieurement.</p>
+ 500,000 »	— 35,709 58	2,558,187 82	
+ 500,900 »	»	2,819,098 40	
»	— 515 »	2,451,054 80	
+ 695 »	»	1,594,784 »	
»	— 625 »	593,972 40	
»	(²)— 568,900 »	58,155 40	
»	(¹)— 3,485,925 »	247,162 40	
»	— 9,175 »	501,745 20	
»	— 50 »	504,652 20	
»	— 50 »	557,947 »	
»	— 50 »	629,495 90	
»	— 5,700 »	560,125 80	
»	— 3,075 »	617,825 60	
»	— 23 »	455,064 »	
+ 575 »	»	555,448 60	
»	— 650 »	545,199 60	
+ 575 »	»	809,704 60	
(⁴) + 5,429,505 96	— 50 »	5,105,761 16	
(⁴) + 455,592 91	(⁶)— 1,294,059 57	6,866,711 94	
(⁴) + 145,762 50	(⁵)— 626,580 »	2,581,245 30	
(⁴) + 955,557 69	— 2,003 »	2,940,559 89	
(⁴) + 96,187 50	— 1,562 50	2,519,620 20	
+ 5,047 50	— 260 »	2,054,141 10	
+ 855 »	— 5,207 50	1,994,625 50	
+ 5,292 50	— 1,855 »	2,255,030 60	
+ 17,580 »	— 2,117 50	2,351,987 90	
+ 5,552 50	— 14,142 50	1,815,428 50	
+ 2,124,685 50	— 2,950 »	5,207,802 00	
+ 175 »	»	5,564,815 20	
+ 8,272,200 14	— 6,054,528 95	57,818,600 59	
+ 2,217,951 19			

Augmentation de la recette nette (TABLEAU I) fr. 46,818,402 85
Accroissement des charges financières 56,784,600 59

Excédent de dépense. fr. 9,966,197 36

TABEAU III. — Charges financières du chemin de fer supportées annuellement par le Budget de la Dette publique, du chef des annuités afférentes au rachat des lignes ou du matériel et du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam.

ANNÉES.	Annuités payées pour rachat de lignes ou de matériel.			Loyer provisionnel de la ligne d'Anvers à Rotterdam.	TOTAL des colonnes 4 et 5.
	Intérêts.	Amortissements.	Total.		
1	2	3	4	5	6
1879. . .	12,815,688 36	1,042,833 22	13,857,721 58	»	13,857,721 58
1880. . .	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 »	500,000 »	14,333,012 »
1881. . .	12,708,249 70	1,125,662,30	13,833,912 »	1,000,000 »	14,833,912 »
1882. . .	12,662,697 77	1,170,699 23	13,833,397 »	1,000,000 »	14,833,397 »
1883. . .	12,615,318 26	1,218,773 74	13,834,092 »	1,000,000 »	14,834,092 »
1884. . .	12,565,990 60	1,267,476 40	13,833,467 »	1,000,000 »	14,833,467 »
1885. . .	12,514,686 04	749,880 96	13,264,567 »	1,000,000 »	14,264,567 »
1886. . .	9,001,607 57	777,934 43	9,779,542 »	1,000,000 »	10,779,542 »
1887. . .	8,961,831 93	809,635 07	9,771,467 »	1,000,000 »	10,771,467 »
1888. . .	8,928,784 59	842,632 41	9,771,417 »	1,000,000 »	10,771,417 »
1889. . .	8,894,382 74	876,984 26	9,771,367 »	1,000,000 »	10,771,367 »
1890. . .	8,858,575 30	912,741 70	9,771,317 »	1,000,000 »	10,771,317 »
1891. . .	8,818,250 82	949,366 18	9,767,617 »	1,000,000 »	10,767,617 »
1892. . .	8,776,425 61	988,116 39	9,764,542 »	1,000,000 »	10,764,542 »
1893. . .	8,736,060 58	1,028,456 42	9,764,517 »	1,000,000 »	10,764,517 »
1894. . .	8,694,042 29	1,071,049 71	9,765,092 »	1,000,000 »	10,765,092 »
1895. . .	8,650,275 93	1,114,166 07	9,764,442 »	1,000,000 »	10,764,442 »
1896. . .	8,604,742 29	1,160,274 71	9,765,017 »	1,000,000 »	10,765,017 »
1897. . .	11,094,792 74	2,099,678 22	13,194,470 96	1,000,000 »	14,194,470 96
1898. . .	11,229,649 82	2,126,374 68	13,356,024 50	»	13,356,024 50
1899. . .	10,878,885 39	1,994,321 61	12,873,207 »	»	12,873,207 »
1900. . .	11,609,686 51	2,217,053 18	13,826,739 69	»	13,826,739 69
1901. . .	11,591,108 50	2,330,256 19	13,921,364 69	»	13,921,364 69
1902. . .	11,505,475 82	2,418,676 37	13,924,152 19	»	13,924,152 19
1903. . .	11,416,577 95	2,503,141 74	13,919,719 69	»	13,919,719 69
1904. . .	11,324,400 85	2,596,756 34	13,921,157 19	»	13,921,157 19
1905. . .	11,237,951 58	2,698,668 11	13,936,619 69	»	13,936,619 69
1906. . .	11,131,040 34	2,793,969 35	13,925,009 69	»	13,925,009 69
1907. . .	12,536,175 19	3,513,520 »	16,049,695 19	»	16,049,695 19
1908. . .	12,410,591 08	3,639,276 11	16,049,868 19	»	16,049,868 19

TABLEAU IV.

ANNÉES.	Capitaux émis pour couvrir les dépenses de premier établissement du chemin de fer.			
	3 p. c.	3 1/2 p. c.	4 p. c.	TOTAL.
1879	22,635,200 »	»	22,001,400 »	44,636,600 »
1880	»	»	49,854,700 »	49,854,700 »
1881	»	»	55,195,200 »	55,195,200 »
1882	52,610,800 »	»	17,810,100 »	70,420,900 »
1883	»	»	37,954,500 »	37,954,500 »
1884	»	»	14,204,700 »	14,204,700 »
1885	»	»	14,453,700 »	14,453,700 »
1886	»	100,840,200 »	»	100,840,200 »
1887	»	13,808,600 »	»	13,808,600 »
1888	»	13,640,600 »	»	13,640,600 »
1889	»	15,081,000 »	»	15,081,000 »
1890	»	17,014,700 »	»	17,014,700 »
1891	16,342,300 »	1,104,600 »	»	17,446,900 »
1892	16,984,500 »	2,091,800 »	»	19,076,300 »
1893	12,474,900 »	1,510,600 »	»	13,985,500 »
1894	17,339,800 »	»	»	17,339,800 »
1895	17,057,800 »	»	»	17,057,800 »
1896	25,285,300 »	»	»	25,285,300 »
1897	52,384,600 »	»	»	52,384,600 »
1898	240,786,200 »	»	»	240,786,200 »
1899	89,501,900 »	»	»	89,501,900 »
1900	62,094,600 »	»	»	62,094,600 »
1901	69,531,100 »	»	»	69,531,100 »
1902	64,104,800 »	»	»	64,104,800 »
1903	62,470,500 »	»	»	62,470,500 »
1904	68,290,700 »	»	»	68,290,700 »
1905	70,803,800 »	»	»	70,803,800 »
1906	55,334,500 »	»	»	55,334,500 »
1907	93,427,800 »	»	»	93,427,800 »
1908	108,019,400 »	»	»	108,019,400 »
	1,217,480,500 »	165,092,100 »	211,474,300 »	1,594,046,900 »

Renseignements

DÉSIGNATION.	ÉTAT BELGE (non compris les lignes reprises de la Flandre Occidentale).		PRUSSE ET HESSE.
Longueur kilométrique des	voies normales	4,102	35,504
	simples voies	2,192	20,826
	doubles voies	1,910	14,678
Coût des lignes, y compris le matériel	2,339,860,633	12,360,205,033	
Coût par kilomètre de voie	570,419 46	348,135 56	
Voyageurs.			
Nombre de voyageurs	1 ^{re} classe	1,303,202	1,911,311
	2 ^e classe	16,774,344	85,016,580
	3 ^e classe	143,106,987	385,572,069
	4 ^e classe	»	427,837,531
	militaires	»	10,097,290
Total	161,184,533	910,434,781	
Nombre de voyageurs par kilomètre de voie	39,294	25,643	
Billets simples	1 ^{re} classe	244,178	1,283,539
	2 ^e classe	2,006,543	43,260,896
	3 ^e classe	13,486,670	230,306,203
	4 ^e classe	»	267,597,303
	militaires	»	10,097,290
Total	15,737,391	(1) 552,545,231	
Billets « aller et retour » (2)	1 ^{re} classe	421,884	»
	2 ^e classe	6,110,654	»
	3 ^e classe	42,861,384	»
	4 ^e classe	»	»
Total	49,393,922	»	
Billets à prix réduits	1 ^{re} classe	637,140	627,772
	2 ^e classe	8,657,147	41,755,684
	3 ^e classe	86,758,933	155,265,866
	4 ^e classe	»	160,240,228
Total	96,053,220	357,889,550	

N. B. — Les tirets indiquent que les renseignements font défaut.

(1) Y compris les billets « aller et retour » délivrés avant le 1^{er} mai 1907.

(2) A partir du 1^{er} mai 1907, les billets « aller et retour » à prix réduits ont été supprimés en Allemagne.

statistiques

ALLEMAGNE			SUISSE.	
ALSACE.	BADÉ.	SAXE.	FÉDÉRAUX.	SAINT-GOTHARD.
1,941	1,693	2,776	2,528	272
896	923	1,849	2,019	124
1,045	770	927	509	151
973,343,449	884,779,058	1,289,201,996	978,956,151	294,491,505
501,464.94	522,610.49	464,409.94	387,245.31	1,082,689.35
239,886	167,996	161,847	523,494	133,959
2,789,304	2,246,039	4,986,081	6,483,101	738,583
16,107,637	19,967,182	47,492,344	62,913,712	2,833,287
21,502,014	24,601,309	29,453,912	»	»
1,151,949	815,064	1,094,244	»	»
41,790,790	47,797,590	83,188,428	69,920,007	3,705,829
21,540	28,173	29,967	27,658	13,624
—	83,205	98,146	120,354	47,706
—	1,051,759	2,356,895	669,505	151,803
—	4,191,546	25,856,130	4,903,524	487,286
—	16,284,695	20,783,072	»	»
—	815,064	1,094,244	»	»
—	22,426,269	50,188,487	5,693,383	686,795
—	24,190	36,388	98,700	14,974
—	275,302	966,020	2,023,658	154,346
—	3,595,692	9,427,494	31,084,548	1,359,505
—	»	48,182	»	»
3,536,220	3,895,184	10,478,084	33,206,906	1,528,825
—	60,601	27,313	304,440	71,279
—	918,978	1,663,166	3,789,938	432,434
—	12,712,765	12,208,720	26,925,640	986,496
—	7,783,793	8,622,658	»	»
—	21,476,137	22,521,857	31,019,718	1,490,209

DÉSIGNATION.	ÉTAT BELGE	PRUSSE ET HESSE.
	(non compris les lignes reprises de la Flandre Occidentale).	
Nombre de voyageurs-kilomètres	3,610,687,758	21,331,413,729
Parcours moyen d'un voyageur	22 k. 65	23 k. 43
Recette moyenne d'un voyageur	fr. 0.531	fr. 0.70
Recette moyenne par voyageur-kilomètre	fr. 0.0235	fr. 0.0296
Recette moyenne par kilomètre exploité.	22,073	48,279
Marchandises.		
Nombre de tonnes de marchandises	53,602,755	299,421,998
Nombre de tonnes-kilomètres	3,949,617,081 (1)	34,288,207,609
Parcours moyen d'une tonne	80 k. 7 (1)	114 k. 51
Recette moyenne par tonne	fr. 3.22	fr. 5.08
Recette moyenne par tonne-kilomètre	fr. 0.0392 (1)	fr. 0.0443
Recette des marchandises par kilomètre exploité	42,199	42,851
Nombre de tonnes par kilomètre de voie.	13,067	8,433
Bagages.		
Nombre de tonnes de bagages.	53,219	572,964
Nombre de tonnes-kilomètres.	—	52,610,406
Parcours moyen d'une tonne	—	91 k. 82
Recette moyenne par tonne	fr. 44.10	fr. 31.17
Recette moyenne par tonne-kilomètre	—	fr. 0.3395
Recette moyenne par kilomètre exploité.	604	517
Bestiaux.		
Nombre de tonnes.	—	2,561,555
Nombre de tonnes-kilomètres	—	455,488,702
Parcours moyen d'une tonne	—	72 k.
Recette moyenne par tête.	—	fr. 2.56
Recette moyenne par kilomètre exploité.	693	1,173
Résultat de l'exploitation.		
Recettes brutes	265,439,867	2,442,480,759
Dépenses d'exploitation	184,225,836	1,649,762,338
Recettes nettes	81,214,031	792,718,421
Coefficient d'exploitation	69.40	67.54

(1) Ces renseignements se rapportent exclusivement aux grosses marchandises transportées par charges complètes (tarif III).

ALLEMAGNE.			SUISSE.	
ALSACE.	BADÉ.	SAXE.	FÉDÉRAUX.	SAINT-GOTHARD.
999,019,505	1,011,302,915	1,768,694,226	1,528,135,936	183,739,116
23 k. 91	21 k. 16	21 k. 26	21 k. 86	49 k. 58
fr. 0.71	fr. 0.69	fr. 0.73	fr. 0.80	fr. 2.87
fr. 0.0298	fr. 0.0324	fr. 0.0339	fr. 0.0368	fr. 0.0579
14,993	19,893	19,040	22,852	38,556
36,491,104	18,185,604	32,903,361	11,900,051	1,737,214
2,696,547,532	1,560,356,216	2,167,624,748	867,897,162	269,161,200
73 k. 59	85 k. 80	65 k. 88	72 k. 93	154 k. 94
fr. 2.95	fr. 4.11	fr. 3.59	fr. 5.87	fr. 10.02
fr. 0.0401	fr. 0.0480	fr. 0.0545	fr. 0.0805	fr. 0.0647
53,669	43,241	36,340	28,351	63,069
18,800	10,741	11,852	4,707	6,386
62,966	62,439	99,732	181,600	10,470
—	4,188,623	5,879,842	9,787,962	1,258,180
—	67 k. 08	—	53 k. 90	120 k. 17
fr. 23.33	fr. 23.50	fr. 23.43	fr. 28.56	fr. 90.97
—	fr. 0.3503	—	fr. 0.5627	fr. 0.7570
741	1,118	743	2,106	3,451
—	197,068	144,050	—	—
6,694,413	9,702,140	7,573,976	10,408,638	—
—	49 k. 20	53 k. 70	—	—
fr. 1.50	fr. 1.89	fr. 5.80	fr. 2.41	fr. 3.72
430	1,627	576	976	1,316
151,921,043	126,503,974	209,453,396	142,934,991	30,544,599
119,906,696	91,910,355	143,172,801	96,450,388	20,202,212
32,014,347	34,593,619	66,280,595	46,484,603	10,342,387
78.92	72.65	68.35	67.48	66.14

CHEMINS DE FER

BILAN AU

ACTIF.		Francs c.	Francs. c.
I. Compte de construction.			
A. Chemins de fer et installations fixes		800,234,682 94	
B. Matériel roulant		165,644,206 55	
C. Mobilier et ustensiles		15,077,262 21	
			978,956,151 50
II. Travaux de construction inachevés.			
A. Direction générale		8,215 46	
B. 1 ^{er} arrondissement		15,009,560 »	
C. 2 ^e —		5,615,678 46	
D. 3 ^e —		4,522,490 95	
E. 4 ^e —		7,025 066 18	
F. Gare de Bâle		18,584 405 97	
G. Gare de Saint-Gall		4,675,297 05	
H. Chemin de fer du Ricken		6,694.257 78	
			60,140,767,85
III. Excédent du prix de rachat sur les postes actifs des anciennes compagnies.			
Central Suisse		45,577.979 16	
Nord-Est Suisse		19,799,504 »	
Union Suisse		5,977,516 16	
Jura-Simp'lon		11,817,270 50	
			80,971,869 82
III. Dépenses à amortir.			
A. Frais d'émission et de conversion des emprunts		19 075 269 65	
B. Travaux d'extension et d'agrandissement de gares		»	
			19.075,269 65
IV. Frais d'installation des entreprises accessoires.			
Bateaux à vapeur sur le lac de Constance			2,861,516 70
V. Fonds disponibles.			
A. Caisses, lettres de change et dépôts en banques		26,039,029 »	
B. Effets et valeurs :			
Portefeuille général. fr 10,204,584 »			
— du fonds de renouvellement 58.744.505 »			
		68,948,889 »	
C. Biens-fonds disponibles		4,775,526 27	
D. Approvisionnements en matériaux		22,266,458 22	
E. Débiteurs divers fr 7,695,467 44			
plus : recettes de 1907 effectuées par caisse en 1908. 16.076,026 91			
		25,771,494 55	
			145,801,196 84
			1,287,804,772 34

FÉDÉRAUX SUISSES.

31 DÉCEMBRE 1907.

PASSIF.		Francs. c.	Francs. c.
I. Emprunts consolidés.			
A. Rente 5 p. c. des chemins de fer de 1890		60,333,000 »	
B. Rente des chemins de fer fédéraux de 1900		75,000,000 »	
C. Emprunt 5 1/2 p. c. des chemins de fer fédéraux de 1899-1902.		500,000,000 »	
D. Emprunt 5 p. c. différé des chemins de fer fédéraux de 1905		150,000,000 »	
E. Emprunts du Central Suisse		100,815,000 »	
F. Emprunts du Nord-Est Suisse		66,582,500 »	
G. Emprunts de l'Union Suisse		20,122,500 »	
H. Emprunts du Jura-Simplon		161,514,850 »	
			1,151,967,850 »
II. Comptes d'amortissement			
			24,160,345 60
III. Dettes courantes.			
A. Titres et coupons échus			
		2,869,925 05	
B. Intérêts prorata non échus			
		5,656,554 65	
C. Caisses de secours et de pensions :			
1. Caisse de pensions et de secours C. F. F. . . . fr. 141,110 89			
2. Caisse des malades des ouvriers J. S. 4,812 92			
3. Caisse des malades des ouvriers S. C. B. 5,426 80			
4. Caisse des malades des ouvriers et de la traction Olten 12,856 25			
5. Fonds pour secours extraordinaires S. C. B. . . . 1,870 »			
6. Caisse des malades des ouvriers permanents N. O. B. . . . 2,618 51			
7. Caisse des malades des ouvriers en régie N. O. B. . . . 3,166 90			
8. Caisse des malades des ouvriers V. S. B. 5,772 99			
		164,078 06	
D. Cautionnements d'entrepreneurs et de fournisseurs			
		615,555 10	
E. Créanciers divers fr. 2,285,571 12			
plus : dépenses de 1907 réglées par caisse en 1908. 58.251,069 85		40,534,610 97	
			47,818,552 43
IV. Fonds spéciaux.			
A. Fonds de renouvellement			
		60,598,662 46	
B. Fonds de couverture des pensions de l'ancienne Compagnie J. S.			
		605,174 90	
			61,003,837 56
V. Solde actif du compte de profits et pertes			
			2,854,206 95
dont à prélever 2,500,000 francs pour indemnités de renchérissement, suivant arrêté fédéral du 20 décembre 1907.			
			1,287,804,772 54

CHEMINS DE FER

COMPTES DE PROFITS ET

RECETTES.	Francs. c.	Francs. c.
1. Solde actif de l'année précédente		4,823,523 79
Moins : Amortissement du solde du compte de dépenses à amortir. b) Travaux d'extension et d'agrandissement des gares	1,366,852 07	
Couverture de la perte provenant de la vente des obligations 3 p. c. différé de 1903, reprises en 1907 du portefeuille des caisses de secours.	296,197 50	
Suppléments de traitements pour 1906, alloués au personnel en raison du renchérissement de la vie	2,246,652 50	
		-3,909,702 07
		918,821 72
2. Excédent des recettes de l'exploitation		46,484,602 69
3. Produit de capitaux disponibles.		4,073,761 34
4. Intérêts des capitaux employés à la construction de nouvelles lignes :		
Construction du Ricken.	180,415 83	
Gare de Bâle.	95,247 30	
Divers	303,133 66	
		578,796 81
5. Produits d'entreprises accessoires :		
Navigation à vapeur sur le lac de Constance		179,303 14
6. Sommes prélevées sur les fonds spéciaux :		
Fonds de renouvellement	6,069,472 90	
Fonds de couverture des pensions de l'ancienne compagnie J. S.	90,105 55	
		6,159,578 45
7. Subventions pour l'exploitation.		
Subvention du gouvernement italien pour l'exploitation de la ligne du Simplon :		
Période du 1 ^{er} juin 1906 au 31 mai 1907	66,000 »	
— du 1 ^{er} juin 1907 au 30 novembre 1907	33,000 »	
		99,000 »
8. Ressources et rentrées diverses :		
Superdividende pour 1906 de la Compagnie du Gothard	15,079 60	
Chemins de fer du lac de Thoune. — Indemnité par la co-jouissance de la station de Scherzlingen, du 1 ^{er} janvier 1902 au 30 décembre 1906	24,505 50	
Gains sur réalisations de biens-fonds disponibles.	1,300 85	
		40,885 95
		58,534,750 10

FÉDÉRAUX SUISSES.

PERTES POUR L'ANNÉE 1907.

DÉPENSES.	Francs. c.	Francs. c.
1. <i>Bonification payée aux propriétaires de lignes prises à bail.</i>		
Loyer de la ligne Vevey-Chevbres pour 1907.		30,000 »
2. <i>Intérêts en comptes courants, provisions, etc.</i>		344,721 06
3. <i>Intérêts des emprunts consolidés.</i>		
Rentes 3 p. c. des chemins de fer de 1890	2,079,990 »	
Rente des chemins de fer fédéraux de 1900	3,000,000 »	
Emprunt 3 1/2 p. c. des chemins de fer fédéraux 1899/1902	17,500,000 »	
Emprunt 3 p. c. différé des chemins de fer fédéraux de 1903	5,250,000 »	
Emprunts du Central Suisse	3,743,130 »	
Emprunts du Nord-Est Suisse	2,343,037 50	
Emprunts de l'Union Suisse	1,204,457 »	
Emprunts du Jura-Simplon	5,654,435 »	
	40,775,049 50	
Plus :		
Prorata d'intérêts non échus au 31 décembre 1907. Fr. 3,636,534 65		
Moins :		
Prorata d'intérêts au 31 décembre 1906 3,736,053 45		
	— 99,518 50	
4. <i>Sommes affectées à des amortissements.</i>		40,675,531 »
A. Amortissement légal.		
5 ^e annuité d'amortissement du capital d'établissement à fin 1902. Fr. 4,967,806 »		
4 ^e annuité d'amortissement des dépenses de 1903. 72,808 60		
3 ^e — — — — — 1904. 429,280 40		
2 ^e — — — — — 1905. 448,728 45		
1 ^e — — — — — 1906. 416,825 95		
	5,405,449 40	
B. Amortissement d'installations disparues.		
Vieux pont en fer sur la Töss, à Töss Fr. 22,653 10		
Reliquat du vieux pont de la douane à Zurich. 2,000 »		
Ancienne gare de Brigue 114,005 90		
Vieille plaque tournante à St-Margrethen 47,279 20		
Pièces de rechange pour matériel roulant du N. O. B. 53,825 34		
	209,763 54	
C. Amortissement des frais d'emprunts.		
4 ^e annuité d'amortissement des pertes de cours et frais d'émission du 3 p. c. différé 416,495 »		
1 ^{re} annuité d'amortissement des pertes de cours des obligations 1899/1902 émises en 1903/1907. 58,849 50		
2 ^e annuité d'amortissement du déficit du fonds des chemins de fer 162,500 »		
	337,844 50	
5. <i>Versements dans les fonds spéciaux.</i>		5,953,057 14
Fonds de renouvellement.	7,692,151 30	
Fonds de couverture des pensions de l'ancienne compagnie J.-S.	21,881 05	
	7,714,032 35	
6. <i>Pour buts divers.</i>		
1 ^{re} annuité pour l'intérêt et l'amortissement du déficit des caisses de secours des anciennes compagnies.	915,000 »	
Déficit d'exploitation de la ligne Wald-Rüti	9,596 65	
Subventions à des écoles de chemins de fer	30,626 »	
Indemnité à A. Graf et consorts ensuite de l'expropriation de leur immeuble « Frohheim », acquis en vue de l'extension de la gare de St-Gall	7,978 95	
	963,201 60	
7. <i>Solde actif à reporter *</i>		2,854,206 95
* Dont à prélever 2,500,000 francs pour indemnités de renchérissement, suivant arrêté fédéral du 20 décembre 1907.		
		58,534,750 10

ACTIF.		Fr.	c.	Fr.	c.	Fr.	c.
<i>A. Capitaux non encore versés :</i>							
1. Actions		»		»			
2. Emprunts consolidés		»		12.500,000	»		
3. Subventions		»		»		12 500,000	»
<i>B. Capitaux employés :</i>							
1. Voies et installations fixes.)	264 090.155 66						
2. Coût du matériel roulant.)	26.511 226 90	Compte des constructions.					
3. Mobilier et outils	3.890,122 37			294,491.504 93			
<i>4. Emploi des objets non terminés :</i>							
a) Divers objets	471 548 75						
b) Enquête au sujet de l'établissement d'une seconde voie Giubiasco-Chiasso.	23.917 95			495,466 70			
<i>5. Emplois à amortir :</i>							
a) Pertes de cours sur des actions	2.970 150 »						
b) Autres emplois; montant au 31 décembre 1906	2 724.540 78						
	5 694.690 78						
<i>A défalquer :</i>							
XIII ^e amortissement de capital, annuité pour 1907. fr. 460,000 »							
Amortissement extraordinaire de pertes de cours et de faux frais sur le capital obligations 1,200.000 »	1,660,000 »			4,034,690 78			
6. Participation à d'autres entreprises	»			»			
7. Emploi à des entreprises accessoires	»			»		299,021,662 41	
<i>C. Ressources disponibles :</i>							
1. Caisse, traites et dépôts en banque		En caisse	2,955 33				
		Traites	1 668 303 20				
		Dépôts en banque	1 371.512 20			3,042 770 73	
2 Valeurs.	»			2.712 800 »			
3. Immeubles disponibles	»			519.498 55			
4. Approvisionnement de matériel et de pièces de réserve.	»			3,683 783 23			
5. Débiteurs divers.)	459 243 58	Créances sur des administrations étrangères					
	1 817.141 50	Créances sur des propres comptes de l'administration					
				2 276 385 08		12,235,237 59	
<i>D Solde débiteur de profits et pertes</i>							
	»			»		»	
Total de l'actif. fr.						323 756,900 »	

SAINT-GOTHARD.

LAN

PASSIF.		Fr.	c.	Fr.	c.
A. <i>Capital de la Société</i> (actions)		»		50 000 000	»
B. <i>Emprunts consolidés</i> :					
Emprunt 3 1/2 p. c. du 1 ^{er} avril 1895		125,000,000	»		
A défalquer :					
1 ^{er}	remboursement. pour 1895. fr. 310,000				
2 ^e	— 1896. 320,000				
3 ^e	— 1897. 330,000				
4 ^e	— 1898. 340,000				
5 ^e	— 1899. 350,000				
6 ^e	— 1900. 360,000				
7 ^e	— 1901. 370,000				
8 ^e	— 1902. 390,000				
9 ^e	— 1903. 400,000				
10 ^e	— 1904. 420,000				
11 ^e	— 1905. 430,000				
12 ^e	— 1906. 450,000				
13 ^e	— 1907. 460,000				
		4,930,000	»		
				120,070 000	»
Emprunt 4 p. c. du 1 ^{er} octobre 1899.		10,000,000	»		
				130,070 000	»
C. <i>Subventions</i>		»		119 000 000	»
D. <i>Dettes flottantes</i> :					
1.	Titres échus et coupons	63,519	25		
2.	Intérêts sur sommes à payer non encore échues	1,028,737	50		
3.	Cautionnements en argent d'entrepreneurs et de fournisseurs	82 561	20		
4.	Créanciers divers.	699,769	90		
				1,874 587	85
E. <i>Fonds spéciaux</i> :					
1.	Fonds de renouvellement	13 970,096	04		
2.	Fonds de réserve :				
a)	Fonds de réserve d'après l'art. 17 des statuts. . . fr. 2,000,000				
b)	Réserve extraordinaire de responsabilité pour accidents. 800,000				
c)	Réserve pour droits à pension assurés par contrat . . . 800,000				
		3,600 000	»		
3.	Fonds d'amortissement.	»			
4.	Autres fonds	»			
				17,570,096	04
F. <i>Fonds de construction</i> . (Intérêts accumulés des capitaux disponibles destinés à des constructions.)		»		1,114 902	25
G. <i>Solde créditeur des profits et pertes</i>		»		4,127,313	86
Total du passif				323 756 900	»

CHEMIN DE FER DU
COMPTE DE PROFITS ET PERTES

RECETTES.	Francs. c.	Francs. c.
1. Report du solde du 31 décembre 1906	4,509.543 55	
A défalquer : suivant décision de l'assemblée générale du		
29 juin 1907, 7, 4 p. c. de dividende Fr. 5,700.000		
aux États subventionnant » 200,000		
	5,900.000 00	
		609,543 55
2. Excédent des recettes d'exploitation		10,542.586 28
3. Produit des capitaux disponibles		232,027 04
4. Intérêts des capitaux employés pour la construction de nouvelles lignes . .		—
5. Produits d'entreprises accessoires		—
6. Subside sur les fonds spéciaux pour 1907.		860,449 94
7. Subside sur d'autres fonds		—
8. Report du solde débiteur		—
		12,064,206 81
En tout,		12,064,206 81

SAINT-GOTHARD.

AU 31 DÉCEMBRE 1907.

DÉPENSES	Francs. c.	Francs. c.
1. Solde débiteur		— —
2. Excédent des dépenses d'exploitation		— —
3. Intérêts de comptes courants et commissions (différences de cours, frais pour le paiement de titres échus, coupons, frais d'hypothèques)		22 587 70
4. Intérêts des emprunts consolidés. Capital moyen de l'année fr. 117,915,000. Obligations 3 1/2 p. c.		4,127,025 —
5. Pertes sur entreprises accessoires		— —
6. Amortissement, annulation et versements au fonds de construction :		
a) Amortissement de capital	460 000 —	
b) Emplois à amortir	1,200,000 —	
c) Annulations	78,290 —	
d) Fonds de construction	—	
		1,758,290 —
7. Versements aux fonds spéciaux :		
a) Versement ordinaire au fonds de renouvellement pour 1907.	1,249,190 25	
b) Réserve pour droits à pension assurés par contrat	800,000 —	
		2,049,190 25
8. Pour d'autres fins		— —
9. A la disposition des actionnaires		4,127,315 86
En tout.		12,064,206 81

(102)

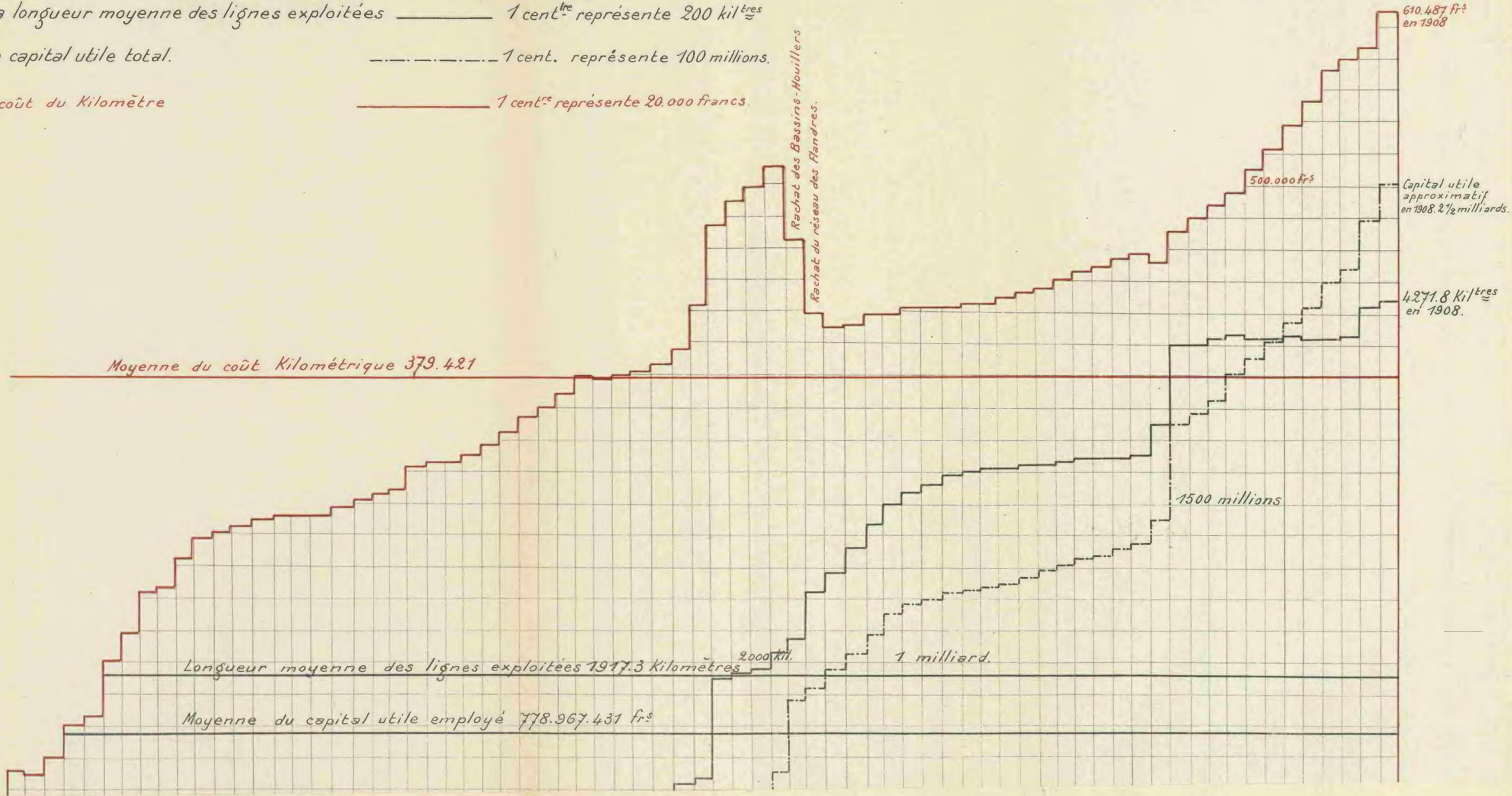
N^o 1.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

La longueur moyenne des lignes exploitées ——— 1 cent^{me} représente 200 kil^{tres}

Le capital utile total. - - - - - 1 cent. représente 100 millions.

Le coût du Kilomètre ——— 1 cent^{me} représente 20.000 francs.



Moyenne du coût Kilométrique 379.421

Longueur moyenne des lignes exploitées 1917.3 Kilomètres

Moyenne du capital utile employé 778.967.431 frs

Rachat des Bassins-Houillers
Rachat du réseau des Flandres.

610.487 frs
en 1908

Capital utile
approximatif
en 1908. 2 1/2 milliards.

4271.8 Kil^{tres}
en 1908.

500.000 frs

1500 millions

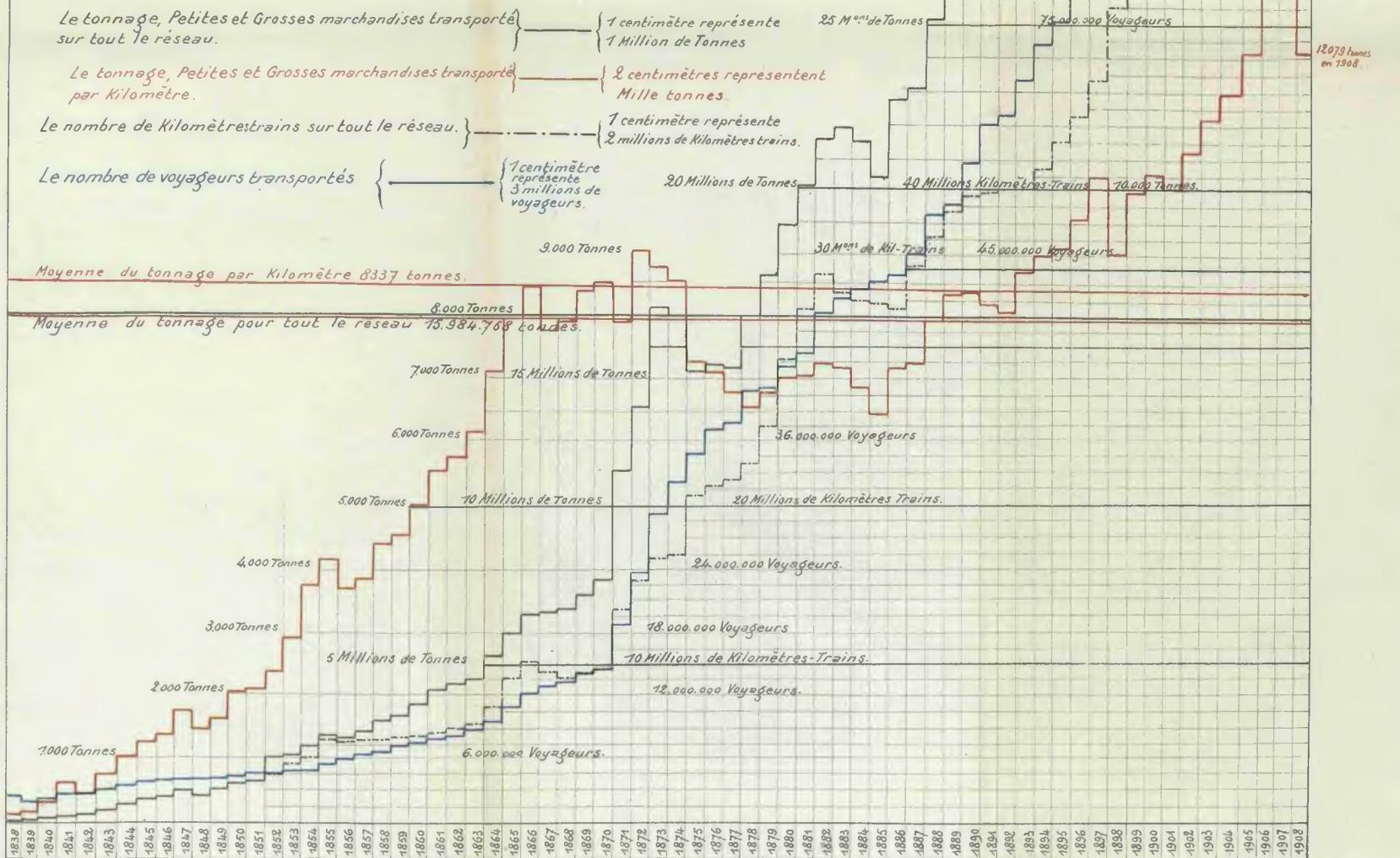
2000 Kil.

1 milliard.

N^o 2.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

depuis l'origine, pour l'enseignement des lignes de l'Etat-Belge.

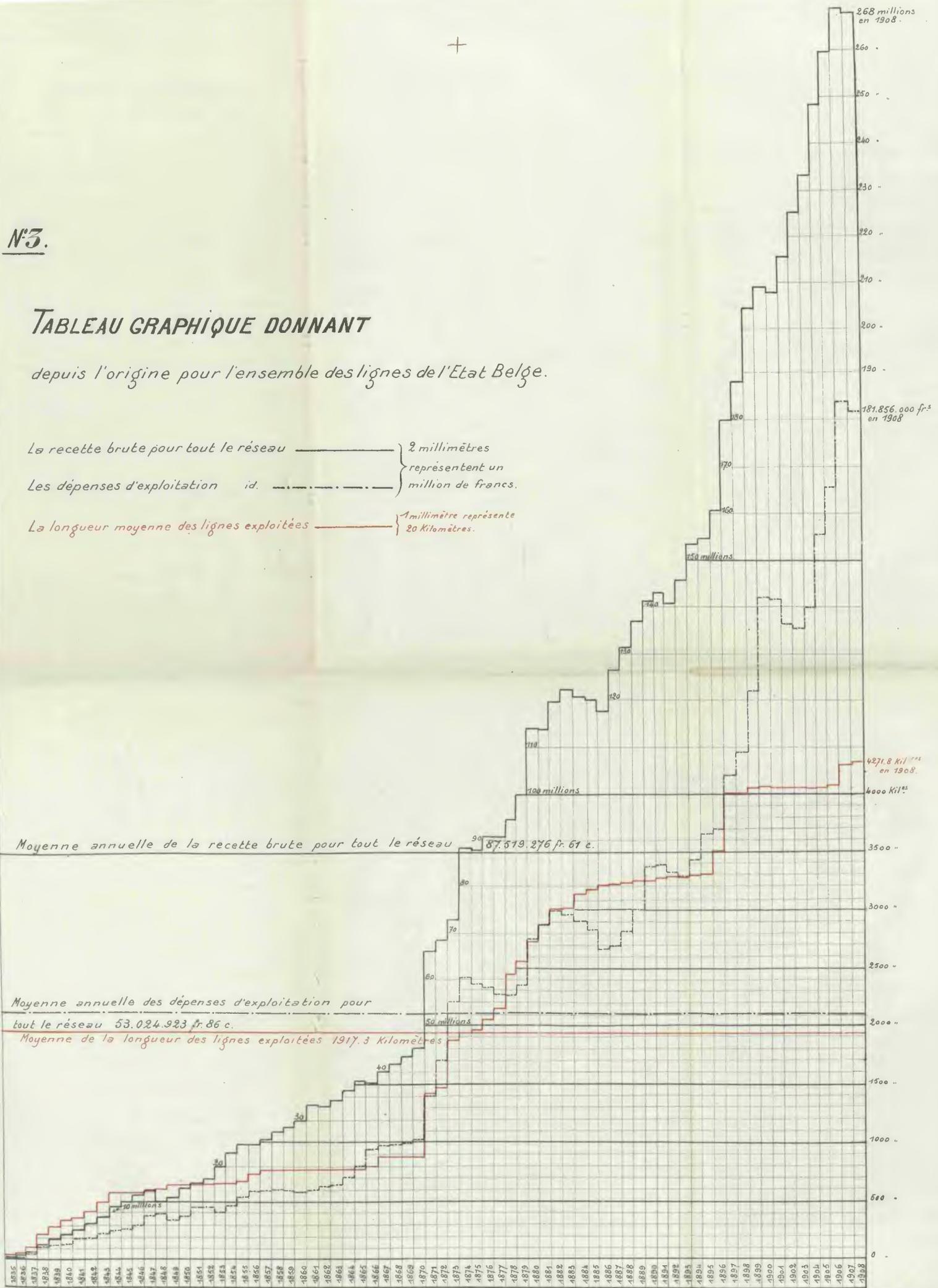


N°3.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

depuis l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge.

La recette brute pour tout le réseau ———— } 2 millimètres
 Les dépenses d'exploitation id. - - - - - } représentent un
 million de francs.
 La longueur moyenne des lignes exploitées ———— } 1 millimètre représente
 20 Kilomètres.



N^o 4.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT DEPUIS

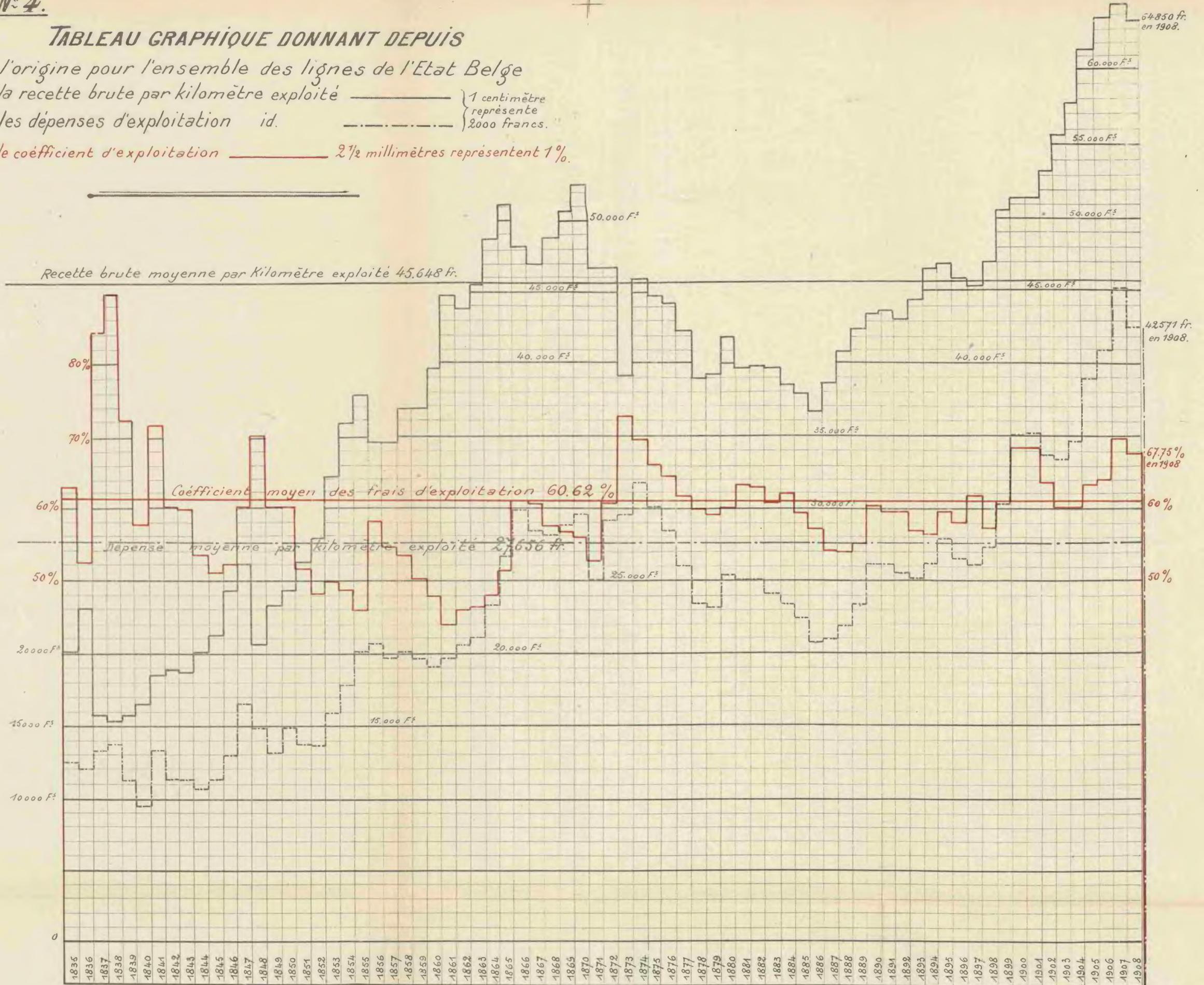
l'origine pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge
la recette brute par kilomètre exploité

les dépenses d'exploitation id.

le coefficient d'exploitation

1 centimètre
représente
2000 francs.

2 1/2 millimètres représentent 1%.



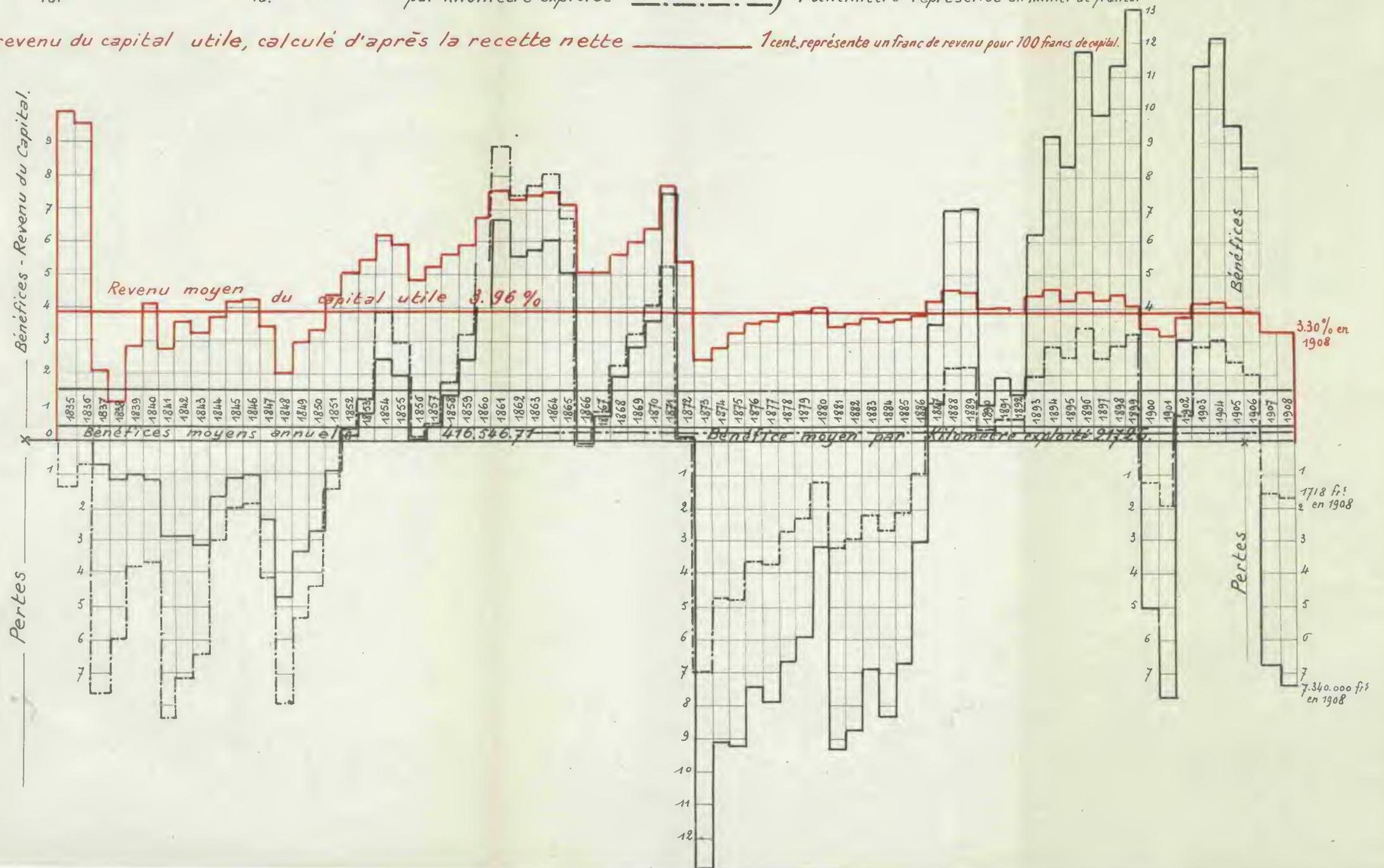
N° 5

TABLEAU GRAPHIQUE.

donnant depuis l'origine, les résultats, bénéfiques ou pertes nets, de l'exploitation du réseau de l'Etat, c'est-à-dire en faisant entrer en ligne de compte de charges financières et les pensions allouées au personnel et les parts des compagnies.

Le solde annuel des recettes et des dépenses pour tout le réseau } 1 centimètre représente un million de francs
 id. id. par kilomètre exploité } 1 centimètre représente un millier de francs.

Le revenu du capital utile, calculé d'après la recette nette 1 cent. représente un franc de revenu pour 100 francs de capital.

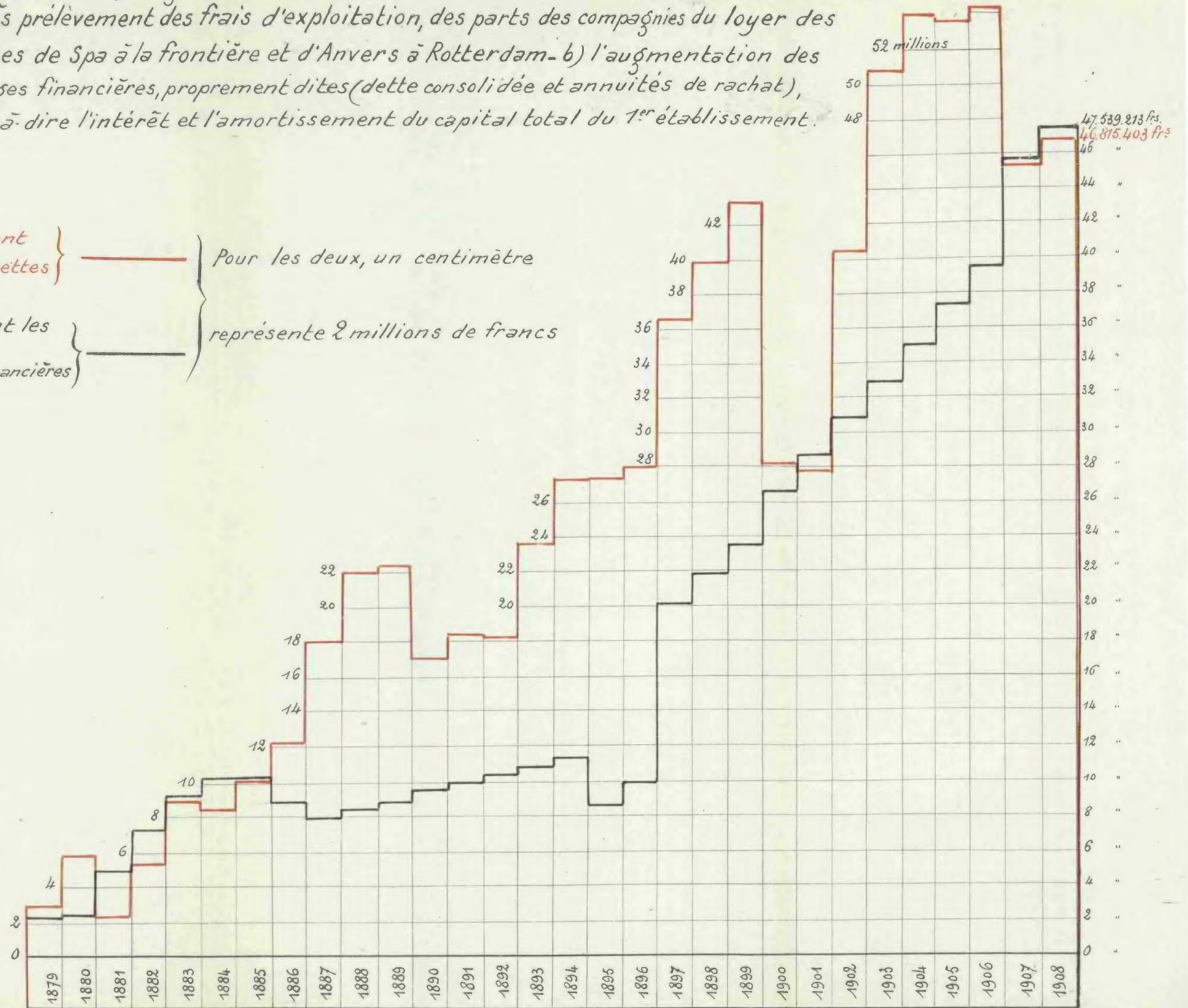


N°6.

TABLEAU GRAPHIQUE DONNANT

de 1879 à 1908 a) l'augmentation annuelle des recettes nettes c'est-à-dire des recettes après prélèvement des frais d'exploitation, des parts des compagnies du loyer des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam - b) l'augmentation des charges financières, proprement dites (dette consolidée et annuités de rachat), c'est-à-dire l'intérêt et l'amortissement du capital total du 1^{er} établissement.

Les traits rouges représentent les augmentations de recettes nettes } Pour les deux, un centimètre
 Les traits noirs représentent les augmentations de charges financières } représente 2 millions de francs



N°7

TABLEAU GRAPHIQUE

donnant depuis l'origine, les soldes annuels de l'exploitation du réseau de l'Etat, dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

Les traits noirs représentent les soldes annuels (un centimètre représentant un million de francs)

Les traits rouges représentent les soldes annuels par kilomètre exploité (1 cent^{es} représentant un millier de francs)

