

SÉNAT DE BELGIQUE.

RÉUNION DU 31 JUILLET 1903.

Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1903.

(Voir Les nos 4 et 68, session de 1902-1903, de la Chambre des Représentants, 89, même session, du Sénat.)

Présents : MM. SELB, Président ; HOUZEAU DE LENAIE, BOËL, le Baron DE PITTEURS HÉGAERTS, STIENON DU PRÉ, VANDEVELDE, VERSPREUWEN et le Baron ANCION, Rapporteur.

MESSIEURS,

Contrairement à la tradition généralement suivie, la Commission du Sénat qui a examiné le budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1902, n'a point passé en revue les différents articles de cet important document. Elle s'est bornée à étudier un certain nombre de questions d'ordre général ou d'importance majeure.

Cette manière de faire ayant reçu l'approbation de la Haute Assemblée, la Commission a cru devoir agir de même pour le budget de l'exercice 1903.

Le rapporteur soussigné a l'honneur de soumettre au Sénat le résultat des délibérations de la Commission.

SITUATION FINANCIÈRE.

La situation financière de notre railway a donné lieu dans ces dernières années, non seulement au Parlement mais aussi dans la presse, à des appréciations divergentes, souvent même contradictoires.

Dans notre rapport sur le budget des Chemins de fer pour l'année 1902, nous avons cru utile d'exposer aussi brièvement que possible, et en nous basant exclusivement sur des documents et des chiffres officiels qui n'ont pas été contestés, quelle était cette situation, tant au point de vue du coût de l'outil, que de sa productivité industrielle. Nos conclusions se sont

trouvées en désaccord avec celles de l'honorable rapporteur des budgets de 1901 et 1902 à la Chambre des Représentants.

A l'occasion de l'examen du budget de 1903 par la Section centrale de la Chambre, cette question a donné lieu à de nouvelles et longues discussions que l'honorable rapporteur analyse dans le travail qu'il a soumis à cette assemblée.

Les critiques dirigées contre nos conclusions par l'honorable rapporteur nous obligent à revenir sur une question qui, à notre sens, n'a pas seulement un simple intérêt spéculatif : elle a une importance tout autre.

En effet, les résultats financiers de notre railway — envisagés sous le rapport de leur complète productivité — doivent servir de guide au Ministre, quand il s'agit, entre autres, soit de modifier les tarifs, soit de créer de nouvelles facilités de transport pour les voyageurs et le trafic en général, soit d'améliorer la situation du personnel inférieur, tout en maintenant l'équilibre indispensable entre les produits et les charges complètes de l'exploitation.

Tel doit être l'objectif dominant du Ministre à qui incombe la haute gestion de cet important service public, qui exerce une action si importante sur l'activité et la prospérité de notre agriculture, de notre commerce et de notre industrie.

Nous sommes de ceux qui pensent que le Chemin de fer doit payer largement toutes ses charges, intérêts et amortissements des capitaux compris, et que dans les années de prospérité les bonis de l'exploitation doivent, dans une certaine mesure, augmenter le fonds de réserve de l'entreprise, afin de compenser les malis des années de crise ; mais son exploitation ne doit pas produire au delà.

Le rôle de l'État exploitant de chemins de fer, c'est-à-dire entrepreneur de transport, ne peut être, en effet, le même que celui de tout industriel ou société dont le but unique est de faire fructifier dans la mesure la plus large possible, les capitaux engagés (1). Dans un pays essentiellement

(1) Citons comme exemple les *produits moyens*, des principales unités de trafic des lignes belges, comparés à ceux des six grands réseaux français, pour l'exercice 1901 et résumés dans le tableau ci-après :

EXPLOITATION.	Longueur moyenne exploitée.	Voyageurs.		Grosses marchandises.	
		Nombre.	Produit moyen.	Nombre de tonnes.	Produit moyen.
	Kilomètres.		Francs		Francs.
État belge.	4,060	124,454,401	0.548	40,231,838	2.91
Compagnie du Nord (*) .	3,757	80,365,063	0.93	31,463,696	4.17
Compagnie de l'Est (*). .	4,862	63,517,457	0.933	17,520,581	5.45
Compagnie de l'Ouest (*). .	5,660	96,692,573	0.785	11,846,124	5.90
Compagnie d'Orléans (*). .	6,990	37,770,273	1.75	13,535,127	8.80
Compagnie P. L. M. (*). .	9,183	68,470,781	1.96	26,458,822	9.20
Compagnie du Midi (*). .	3,523	20,955,651	1.71	8,721,755	6.63

(*) Voir pages 151 et 152 de la *Revue générale des Chemins de fer*, publiée en août 1902.
Les écarts considérables entre les produits moyens ont pour causes dominantes les taux

exportateur comme le nôtre, le but de l'État exploitant doit être avant tout d'encourager le développement de l'industrie et de l'agriculture et de leur accorder le concours le plus efficace en leur facilitant la production à bas prix. Or, les prix de transport constituent souvent un des facteurs les plus importants des prix de revient.

A notre sens, l'État-transporteur ne doit pas plus songer à exploiter notre railway en vue de lui faire produire des bénéfices à verser au Trésor public et cela au détriment des industriels, *ses clients*, qu'il ne pourrait exploiter en déficit, lequel devrait être comblé par l'impôt, c'est-à-dire par *les contribuables*.

De là, si l'on est d'accord sur ces prémisses, la nécessité inéluctable de déterminer, d'une part, le coût du réseau, c'est-à-dire la somme nette dont celui-ci reste débiteur à l'égard du Trésor public et d'établir aussi un compte d'exploitation annuel aussi exact que possible, en tenant compte des charges financières tant en intérêts qu'en amortissements.

Il ne s'agit donc pas dans l'espèce d'un débat purement théorique, mais, tout au contraire, d'une étude dont les conclusions doivent servir de guide au Ministre des Chemins de fer et au Ministre des Finances dans la gestion de l'exploitation de notre railway aux multiples points de vue préénoncés.

La situation financière de nos chemins de fer est-elle précaire comme l'honorable rapporteur de la Chambre des Représentants s'est efforcé de le démontrer dans ses rapports sur les budgets de 1901 et 1902?

L'exploitation solde-t-elle en déficit comme l'a affirmé, *en se basant sur les rapports précités*, un honorable membre de la Haute Assemblée dans la discussion des Voies et Moyens de 1903? (Séance du 20 décembre 1902.)

Ou bien, tout au contraire, cette exploitation solde-t-elle en boni comme nous le prétendons, et ces bonis s'élèvent-ils à une somme importante accumulée depuis l'origine?

C'est ce qu'il importe de démontrer et ce qui nous engage à revenir sur les considérations que nous avons eu l'honneur de développer dans notre rapport sur le budget de 1902.

Trois points sont à établir :

A) Le coût du railway, y compris les intérêts intercalaires;

B) Le résultat du compte d'exploitation proprement dit, c'est-à-dire abstraction faite des charges financières et des intérêts en compte courant avec l'Etat-banquier;

C) Le montant des charges financières, dont ce compte est grevé, tant en intérêts qu'en amortissements, et la justification que ces charges sont

plus ou moins élevés des tarifs et les parcours moyens; sous ce double rapport, l'exploitation en Belgique se trouve dans une situation défavorable au regard des lignes françaises. A ces causes, il faut ajouter, pour le réseau belge, la multiplicité des lignes secondaires reliant entre elles les lignes principales et qui nécessitent chacune un matériel et un personnel distinct, ce qui a pour conséquence une exploitation plus coûteuse que l'exploitation des lignes à longs parcours se réalisant avec un même train et le même personnel.

suffisantes, ou, en d'autres termes, que le taux des intérêts portés en compte est tel que le Trésor public ne subit aucun préjudice et que la dotation pour l'amortissement est assez élevée, pour que le présent ne soit pas dégrevé au détriment de l'avenir.

*
* *

A) Coût du railway.

De quoi se compose le CAPITAL UTILE D'ÉTABLISSEMENT donnant lieu aux charges financières?

1° Du total des capitaux dépensés chaque année par le Trésor public, y compris les intérêts intercalaires (1), jusqu'à la date d'utilisation des installations y afférentes;

2° Du montant des lignes rachetées en argent ;

3° Du capital représentatif des annuités escomptées, valeur au jour de la reprise, des lignes rachetées.

C'est en tenant compte de ces divers éléments que le capital utile d'établissement, à la date du 31 décembre 1900, a été fixé par l'Administration à fr. 1,929,380,353 12 (2)

Ce mode de procéder a été critiqué; il aurait fallu, dit-on, distinguer entre le capital réellement dépensé, soit par construction, soit par rachat, et le capital représentatif d'annuités, et ce parce que les charges financières d'amortissement devraient différer suivant qu'il s'agit de l'une ou de l'autre de ces catégories de lignes.

En admettant, par hypothèse, que pour les lignes construites directement par l'État, l'amortissement en quatre-vingt-dix ans soit suffisant, il faudrait, suivant le rapporteur de la Chambre des Représentants : amortir les lignes rachetées en argent endéans le délai restant à courir par la concession, aux termes de laquelle la ligne serait entrée, sauf le matériel et les approvisionnements, dans le domaine de l'État ; et pour les lignes rachetées par annuités, porter intégralement celles-ci aux charges financières des comptes des années pendant lesquelles on les paye.

Nous avons rencontré déjà cette critique dans notre rapport précédent et nous persistons à croire que l'administration a bien fait en appliquant la même formule d'amortissement à toutes les lignes quelle qu'en soit l'origine.

Ce qu'il importe d'examiner, c'est le point de savoir si le coefficient d'amortissement porté en charge sur l'ensemble est suffisant.

(1) C'est notamment à raison de ces intérêts, que le *capital d'établissement* ne concorde pas avec les chiffres renseignés à la situation du Trésor public des années correspondantes.

(2) Notre rapport sur le budget pour l'exercice 1902 se référant aux chiffres du compte rendu annuel, exercice 1900, nous avons cru préférable, par plus de simplicité, de nous baser sur les chiffres du même exercice.

Nous répondons affirmativement, nous réservant de revenir sur ce point ultérieurement.

Nous avons dit plus haut que le *capital utile d'établissement*, donnant lieu aux charges financières, a été fixé au 31 décembre

1900 à	fr.	1,929,380,353 12
dont il a été amorti		112,718,410 93
Il reste donc à amortir au 1 ^{er} janvier 1901 . fr.		1,816,661,942 19 (1)

Mais si nous voulons établir la somme dont le Chemin de fer est réellement redevable au Trésor public et apprécier, par conséquent, les résultats de l'entreprise depuis l'origine, nous avons à tenir compte d'autres éléments.

Comme nous l'avons rappelé dans notre précédent rapport, pendant la période de 1835 à 1900, le compte annuel d'exploitation — toutes charges financières déduites — s'est soldé, tantôt en mali, tantôt en boni, et ces soldes ont été portés respectivement au débit et au crédit d'un compte spécial auxquels les mêmes intérêts que ceux grevant le capital ont été appliqués.

Le solde final arrêté à la date du 31 décembre 1900 s'élève, si l'on tient compte seulement des soldes effectifs dont dispose le Trésor public,	fr.	115,528,476 76
Si l'on y ajoute les intérêts en compte courant et ceux afférents à ces soldes actifs, soit	fr.	191,551,151 85
il s'élève au total à	fr.	307,079,628 61
et même si nous en déduisons le montant des pensions payées pendant la même période fr. 11,978,269 »		
ainsi que le montant des intérêts accumulés y afférents	fr.	5,482,834 65
Soit ensemble	fr.	17,461,103 65
qui ne figurent pas au budget de l'exploitation des chemins de fer,		
il reste encore un solde bénéficiaire de	fr.	289,618,524 96

Ce solde est dû par le TRÉSOR PUBLIC AU CHEMIN DE FER et il doit être déduit du capital de premier établissement net, c'est-à-dire restant à amortir, lequel s'élève, comme nous l'avons dit ci-dessus, à fr. 1,816,661,942 19

Cette déduction faite, il en résulte qu'au 31 décembre 1900 le passif restant à amortir se réduit à fr. 1,527,043,417 23

Qu'objectent à cela ceux qui contestent notre manière d'établir ce compte?

1° Que l'amortissement n'existe que dans la comptabilité et que pour qu'il y eût réellement amortissement, il faudrait que les sommes consa-

(1) Ces chiffres se décomposent comme suit :

	LIGNES Fr.	MATÉRIEL Fr.	TOTAL Fr.
Capital utile d'établissement.	1.519.352.419 39	409.527.930 73	1.929.380.353 12
Amortissements effectués	88.793.650 93	23.924.760 »	112.718.410 93
Reste à amortir au 1 ^{er} janvier 1901.	1.430.558.768 46	385.603.170 73	1.816.661.942 19

crées à celui-ci fussent appliquées au rachat de titres de la Dette belge à due concurrence.

A cela nous répondons, que le compte d'exploitation étant grevé de l'annuité d'amortissement, il importe peu, au regard du Chemin de fer, que la somme représentant cet amortissement soit appliquée par le Trésor à d'autres besoins budgétaires ou bien qu'elle serve au rachat de titres de la Dette publique. Le Chemin de fer ne s'est pas moins libéré vis-à-vis de son créancier.

- Nous ne croyons pas avoir besoin d'insister davantage sur ce point.

2° Il n'y a pas lieu non plus, ajoute-t-on, de tenir compte des soldes effectifs annuels, même abstraction faite des intérêts réciproques en compte courant, puisque ces soldes, bien qu'encaissés par le Trésor, ont été appliqués à des dépenses étrangères à l'exploitation et n'existent plus en réalité.

Mais en quoi cela change-t-il la situation du Chemin de fer ?

En fait, outre les charges d'amortissement dont le compte d'exploitation a tenu compte à son banquier, le Trésor, celui-ci est resté détenteur des bonis à concurrence de fr. 115,528,476-76 et parce que ce banquier aurait disposé de cette somme — dont il n'était que simple dépositaire — pour couvrir ses dépenses annuelles, le Chemin de fer ne devrait pas en faire état pour établir son débit vis-à-vis de lui et chiffrer les résultats de son entreprise ? En vérité, nous croyons qu'il suffit d'exposer pareil système pour en faire justice.

3° Et *a fortiori*, dit-on enfin, il n'y a pas lieu de tenir compte des intérêts en compte courant produits par les soldes actifs accumulés depuis l'origine. C'est là surtout, ajoute-t-on, que l'Administration est en plus dans le domaine de la fiction.

Pas tant que cela, nous allons essayer de l'établir.

Nous ferons tout d'abord remarquer que des lois de 1834 et 1835 décrétant la création de voies ferrées en Belgique, ainsi que des débats parlementaires y relatifs, il résulte que le Chemin de fer ne doit pas être une charge pour le Trésor public ; que par les produits de son exploitation, il doit non seulement couvrir toutes ses dépenses annuelles, mais aussi les charges d'intérêts et d'amortissement du capital.

Or, depuis l'origine de l'exploitation de notre railway national, certains exercices ont été clôturés en déficit, d'autres en boni. Si donc on pouvait admettre que les bonis sont toujours acquis au Trésor, le Chemin de fer, ne disposant d'aucune réserve, serait réduit, en cas de mali, à faire un emprunt à due concurrence, par conséquent à augmenter son capital et à grever ses charges financières ; ce qui ne serait ni légal ni rationnel. Tandis que pouvant disposer de ses bonis et des intérêts de caisse qui sont des produits inhérents à l'exploitation et constituent la réserve du Chemin de fer, il pourrait parer au mali des années de crise et même exécuter certains travaux, augmenter son parc de matériel, etc., sans devoir recourir à un emprunt. Dans ces conditions, il est incontestable que le capital utile restant à amortir, de même que les charges financières, seraient considérablement réduits ainsi que la démonstration chiffrée en a été faite.

L'on objecte aussi que les bases du compte courant des intérêts sont inacceptables et purement arbitraires (1), attendu que les sociétés commerciales distribuent leurs bénéfices et ne les placent pas à intérêt.

A ces arguments nous répondrons : que dans toute comptabilité industrielle ou commerciale les intérêts réciproques entre le banquier et l'exploitant sont liquidés par voie d'un compte courant, c'est-à-dire que le banquier est débité des intérêts des sommes appartenant à son client et crédité, à due concurrence, des paiements qu'il a effectués à la décharge de ce client. Il n'y a là rien de « purement arbitraire » même quand il s'agit d'intérêts composés lorsque les intérêts n'ont pas été servis.

Pour conclure nous dirons que le Chemin de fer a accompli toutes ses obligations vis-à-vis de son créancier, le Trésor public, en lui attribuant la dotation, c'est-à-dire l'annuité acquittant sa dette : le surplus appartient au premier.

Nous croyons n'avoir rien à ajouter à ces raisonnements, et conclure de ce qui précède, que c'est à bon droit que nous avons établi la situation financière de nos chemins de fer comme nous l'avons fait et que nous avons fait ressortir les résultats favorables de l'entreprise depuis l'origine, en l'envisageant dans son ensemble.

C'est en procédant de cette manière que nous avons établi la valeur du capital restant réellement à amortir à la date du 31 décembre 1900.

B) Comptes d'exploitation.

La question principale à examiner ici — comme dans l'examen du compte d'exploitation d'un réseau de chemins de fer ou de tramways, de même que dans le compte d'exploitation d'une usine quelconque — est celle de savoir si ce compte est débité de toutes les dépenses qui lui incombent, notamment en ce qui concerne l'entretien et le renouvellement ou bien si certaines de ces dépenses sont indûment portées au compte de premier établissement.

Cette dernière pratique serait abusive, et elle aurait pour conséquence de fausser complètement les résultats d'une entreprise quelconque.

Nous passerons en revue les différents postes du service de l'exploitation qui pourraient donner lieu à l'abus que nous venons de signaler.

En ce qui concerne le chapitre « TRAVAUX », une critique fondée a été formulée, à savoir que les dépenses relatives à la reconstruction des gares figurant intégralement au budget extraordinaire grevaient partant le compte de premier établissement déjà chargé du coût des installations primitives démolies.

La bonne règle exige que la plus-value seulement des constructions nouvelles soit portée en compte.

C'est pour remédier à cette critique que depuis six années une somme de un million a été portée au budget ordinaire (art. 16) pour être affectée à des dépenses de reconstruction prévues au budget extraordinaire.

(1) Page 19 du document parlementaire n° 68 de 1903.

Quant aux « VOIES », il y a lieu de considérer le ballastage, les traverses et les rails ; pour ces trois postes, la valeur du cube de ballast employé en plus, de même que le coût des traverses supplémentaires mises en place lors de la réfection des voies et, en dernier lieu, la valeur du surpoids de métal lorsque les rails enlevés ont été remplacés par des rails plus forts, ont seuls été portés en plus-value au *compte de premier établissement*.

On n'a, par conséquent, pas fait état, lors du renouvellement, de la plus-value résultant de l'emploi de traverses plus fortes, non plus que de la substitution de l'acier au fer, pendant nombre d'années.

Pour le *matériel roulant* au sujet duquel les idées les plus erronées ont cours, nous croyons devoir entrer dans quelques détails.

Chaque unité nouvelle entrant en EXTENSION dans le parc du matériel roulant (locomotives, voitures et wagons) est payée par le budget extraordinaire, c'est-à-dire portée au *compte de premier établissement*.

L'ENTRETIEN de ce matériel et son RENOUVELLEMENT sont, par contre, exclusivement payés par le budget ordinaire, sous simple déduction du prix de réalisation des matériaux de démolition.

Mais ce qu'il importe de remarquer ici, c'est que le renouvellement donne au parc de matériel une plus-value considérable par la substitution aux unités démolies, de locomotives, voitures et wagons de plus grande puissance et de capacité d'utilisation souvent double et même triple.

C'est ainsi que la première locomotive (unité n° 1) qui a remorqué, en 1835, de Bruxelles (Allée-Verte) à Malines, le train inaugurant le railway national, figure encore dans l'inventaire du matériel de traction, mais elle y est représentée par une machine d'une puissance triple au moins et d'une valeur égale au coût moyen actuel (voir entre autres pages 22 et 23 du Compte rendu de 1900).

C'est ainsi également qu'au 31 décembre 1900, sur un effectif total de 63,239 wagons à marchandises, il en existe seulement 2,534 (dont 1,163 pour embranchements de charbonnages et entretien de la route) d'un tonnage inférieur à 10,000 kilogrammes, lorsqu'en 1840 il n'y avait pas un seul véhicule de ce tonnage, et qu'en 1875, sur un effectif total de 27,332, il existait encore 3,071 wagons de 5, 6 et 7 1/2 tonnes, tandis qu'actuellement il y a nombre de wagons de 15, 20, 25 et même de 30 tonnes et plus.

D'où il résulte qu'en tenant même compte du retard dans le renouvellement — en tant qu'il s'agisse des unités (1), — la valeur du matériel figurant dans le COMPTE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT au 31 décembre 1900 pour fr. 409,527,900-73 (ou fr. 385,603,170-73, amortissement déduit) (2) est notablement inférieure à sa valeur réelle.

Et c'est pour ce motif qu'en égard au mode suivi pour les renouvellements, nous avons exprimé l'avis, dans notre rapport sur le budget de 1902, qu'à la *rigueur* on pourrait se dispenser d'amortir la valeur du matériel roulant, et cela d'autant plus que pour les lignes concédées, le matériel et l'outillage ne font pas retour à l'État à l'expiration des concessions

(1) Voir page A/22 du Compte rendu de 1900.

(2) Id. A/5 id.

sans bourse délier; il en est de même des approvisionnements en réserve, payés par l'exploitation cédante et non encore utilisés. C'est ainsi que lors des rachats de lignes concédées, outre le prix stipulé pour ces rachats, il a fallu tenir compte aux sociétés de la valeur d'estimation du matériel et des approvisionnements en magasin ou à pied d'œuvre.

De ce bref exposé il résulte qu'aucune critique sérieuse ne peut être formulée, en ce qui concerne la manière d'établir le *compte des dépenses directes d'exploitation*, si ce n'est en ce qui concerne les sommes payées pour pensions, sommes dont nous avons tenu compte ci-dessus pour établir le prix de revient net de notre railway.

C) Charges financières.

Il nous reste à voir si les charges financières portées annuellement au débit du compte d'exploitation — intérêts et amortissements — sont suffisantes.

En ce qui concerne les intérêts, aucune observation sérieuse n'a été et ne pouvait être faite.

Jusqu'à fin 1886 les intérêts ont été portés en compte au taux de 4 p. c. et à dater de 1887, ensuite de la conversion du 19 novembre 1886, ils ont été réduits à 3 1/2 p. c.

Une nouvelle conversion de la Dette publique de 3 1/2 p. c. à 3 p. c. ayant été réalisée en 1895, l'intérêt des capitaux mis à fruit par le Chemin de fer a été porté au taux de 3 1/4 p. c. à partir de 1897, et, enfin, à 3 p. c. à dater de l'exercice 1901 seulement.

Quant à l'*amortissement*, nous croyons utile de rappeler que d'après les règles adoptées, les capitaux successivement appliqués au Chemin de fer doivent être amortis en quatre-vingt-dix ans, au moyen d'annuités invariables pendant toute cette période, la quotité d'amortissement augmentant d'année en année en même temps que les intérêts diminuent à due concurrence.

Sans tenir compte des soldes des bonis accumulés au 31 décembre 1900 ni des intérêts de ceux-ci, nous avons dit plus haut que le CAPITAL UTILE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT donnant lieu aux charges financières s'élevait à la même date, amortissement déduit, à fr. 1,816,661,942-69.

Tel est le montant du capital restant à amortir au 1^{er} janvier 1901, dont partie — c'est-à-dire la somme non amortie au 31 décembre 1886 — en soixante-quatorze années et deux tiers et partie — à savoir les capitaux pris successivement en charge de 1887 à 1900 — pendant une période de quatre-vingt-dix ans (1).

Nous avons recherché l'échéance moyenne de ces divers capitaux engagés dans l'exploitation, *en tenant compte de l'importance des sommes à amortir et des délais restant à courir* et nous avons trouvé le 31 août 1969.

De ce qui précède il résulte que si, par hypothèse, nous considérons le

(1) Il va sans dire que cette durée est purement théorique, attendu que le domaine du chemin de fer n'a pas de durée limitée entre les mains de l'État. Ce terme a été adopté, entre autres raisons, parce que c'est celui endéans lequel les lignes concédées doivent rentrer dans le domaine public.

réseau de nos chemins de fer comme achevé au 31 décembre 1900, le capital restant à amortir à cette date serait entièrement amorti au 31 août 1969 et que, à ce moment, le Chemin de fer ne devrait plus rien au Trésor public. Et, tout au contraire, celui-ci conserverait à son profit le montant des soldes de bonis accumulés pendant toute la période envisagée, ainsi que la valeur du matériel et celle des approvisionnements en magasin.

Or, quels que soient, à notre avis, les progrès réalisés par l'industrie des transports d'ici à la date susindiquée, notre railway aura encore alors une valeur considérable.

Ce simple raisonnement ne prouve-t-il pas surabondamment que l'amortissement porté dans le compte d'exploitation est largement suffisant, nous pourrions même dire trop considérable, puisque cet amortissement porte sur le matériel que l'on pourrait se dispenser d'amortir, pour les raisons que nous avons rappelées plus haut, et qu'il resterait, en outre, à réaliser la valeur des approvisionnements en réserve et qui ont été portés en dépense dans les comptes d'exploitation ?

Contrairement à ce qu'a dit l'honorable rapporteur de la Chambre du budget de 1903, nous n'avons cependant pas demandé l'an dernier, et nous ne demandons pas aujourd'hui, que l'on modifie les règles appliquées jusqu'ici en cette matière, préférant que l'on aille plutôt au delà que de rester en deçà.

Nous croyons inutile d'en dire davantage pour faire justice des critiques qui ont été formulées en ce qui concerne l'insuffisance de l'amortissement.

Dans notre rapport sur le budget de 1902, nous avons fait connaître la situation financière des réseaux des principaux pays d'Europe et nous nous référons à ce que nous avons dit à ce sujet. Nous nous bornerons ici à reproduire nos conclusions :

« Pour conclure, nous dirons qu'à notre avis l'Administration de notre railway a tenu suffisamment compte des nécessités de l'avenir, en établissant l'amortissement conformément aux règles que nous avons rappelées, persuadés que nous sommes que, dans une soixantaine d'années, époque où les lignes concédées de France et d'autres pays rentreront dans le domaine de l'État, nous serons en Belgique, tant vis-à-vis de ces pays que de ceux où les concessions sont perpétuelles ou dont les réseaux appartiennent à l'État, nous serons, disons-nous, dans une situation privilégiée, en ce qui concerne le capital dont notre railway sera, à ce moment, redevable au Trésor public. »

*
* *

Un membre de la Commission fait des réserves, en ce qui concerne le taux adopté pour l'amortissement du capital engagé dans notre railway.

Il estime, qu'avant l'échéance fixée pour l'amortissement de ce capital, les moyens de transport pourront subir des transformations telles, qu'il serait prudent de procéder plus rapidement.

*
* *

Avant de terminer sur ce point, nous croyons utile de résumer, à l'aide des éléments groupés dans l'exposé qui précède, les résultats globaux de l'exploitation de notre railway depuis l'origine, en 1835, jusqu'au 31 décembre 1900.

Comme nous l'avons dit, le CAPITAL UTILE D'ÉTABLISSEMENT donnant lieu aux charges financières, restant à amortir à la date précitée du 31 décembre 1901, s'élève à fr. 1,816,661,942-19.

Et à la même date, le Trésor doit au Chemin de fer, pour le montant des soldes actifs accumulés avec intérêts, fr. 295,101,359-61.

En réalité donc, le réseau ne coûte à l'État que la différence entre ces deux sommes, soit fr. 1,521,560,582-58.

Mais faisons une concession à nos contradicteurs et admettons que le Chemin de fer ne tienne pas compte, à l'avenir, de cette somme de fr. 295,101,359-61 qui lui est due par le Trésor. Celui-ci l'aurait retenue en quelque sorte comme associé-bénéficiaire de l'entreprise.

Pendant la période envisagée, notre railway aura donc été une source importante de revenus pour le Trésor, bien que son exploitation ait été dirigée, non pas dans un but mercantile, mais surtout en vue de l'intérêt public ; en vue de développer la prospérité de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Et remarquons encore à ce] sujet qu'indépendamment des services gratuits rendus à la Poste, à la Marine, etc., les charges indirectes du Chemin de fer, par suite des réductions exceptionnelles sur le prix de certains transports, représentent des sommes considérables. Pour l'exercice 1900 elles s'élèvent à fr. 3,667,713-21. (Voir page A/36 du C. R.)

En résumé donc, dans la dernière hypothèse où nous nous sommes placé — c'est-à-dire en abandonnant au Trésor la somme de 295 millions 101,359 fr. 61, montant des bonis accumulés — le Chemin de fer reste débiteur, à la date du 31 décembre 1900, d'un capital de fr. 1,816.661,942 19

Tel est son *passif*.

Et, par contre, il a à son *actif* :

MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT, amortissement déduit fr.	385,603,170 73
APPROVISIONNEMENTS en dépôt	41,492,345 74
de sorte qu'il reste comme valeur de 3,776,2 kilomètres de lignes appartenant à l'État (soit 367,989 francs par kil.)	1,389,566,425 72
Total égal. . . fr.	1,816,661,942 19

Tels seraient les premiers éléments d'un *bilan industriel* à établir à la date du 1^{er} janvier 1901. Ils constatent assurément, si on veut bien se rappeler les considérations que nous avons développées ci-dessus, une situation des plus satisfaisantes.

RÉSULTAT DES EXERCICES 1901 ET 1902.

PRÉVISIONS POUR 1903.

Dans notre rapport sur le budget de 1902, nous avons dressé un bilan sommaire et approximatif de l'exercice 1901, lequel solde par un boni de 5,934,001 francs, en tenant compte des intérêts créditeurs des soldes actifs accumulés.

Il résulte des comptes définitivement arrêtés que le boni de cet exercice s'élève à fr. 9,275,420-77, soit fr. 3,341,419-78 de plus que le chiffre prévu indiqué ci-dessus. Hâtons-nous d'ajouter que la majeure partie de cette plus-value, soit fr. 3,090,811-88, provient de la réduction de 3-25 p. c. à 3 p. c. du taux des intérêts réciproques appliqués aux comptes courants réglant les relations financières entre le Chemin de fer et le Trésor public.

Il a paru rationnel — comme nous le demandions dans notre rapport précédent — d'appliquer à ces comptes courants le taux de 3 p. c., taux actuel de la Dette belge.

L'année 1902 a été beaucoup plus favorable : la recette kilométrique a atteint **53,020** francs, contre **51,320** francs en 1901, tandis que la dépense kilométrique a été respectivement de **33,353** et **34,711** francs.

Les économies réalisées proviennent pour une bonne part de la baisse de prix des charbons, qui ont coûté en 1901 fr. 17-44 la tonne et en 1902 fr. 12-30 seulement.

Aussi le coefficient d'exploitation, qui atteignait 67-18 p. c. en 1901, est-il descendu à 62-91 p. c. en 1902.

L'année 1902 n'a cependant pas été généralement favorable à l'industrie : seule, à peu d'exceptions près, l'industrie charbonnière a été prospère, ce qui a constitué une charge pour notre railway, le charbon ayant coûté — comme nous l'indiquons ci-dessus — fr. **12-30** la tonne, tandis que le prix moyen de 1892 à 1896 inclus n'a été que de fr. **7-11**. Pour une consommation de 1,450,000 tonnes environ, cela représente une majoration de dépense de **7,500,000** francs environ ou de près de 3-50 p. c. du coefficient d'exploitation.

Nous résumons ci-après les résultats des deux exercices 1901 et 1902.

Compte d'exploitation avec charges financières de 1901 (définitif).

Avoir.

Dépenses d'exploitation fr.	139,587,582 85	Recettes brutes de l'exploitation . . . fr.	207,768,557 31
Charges financières des capitaux : Intérêts et amortissements : 3 p. c.	63,335,714 10	Intérêts et compte courant des soldes accumulés	10,151,625 98
Montant des pensions aux fonctionnaires et employés »	906,299 »		
Part de recettes des lignes des compagnies exploitées par l'Etat	4,815,466 56		
Boni de l'exploitation	9,275,420 78		
Fr.	217,920,183 29	Fr.	217,920,183 29

Observations :

Longueur exploitée : 4,048 kilomètres.
 Coefficient d'exploitation 67.18 p. c.
 Prix des rails . . fr. 127-64 la tonne.
 Prix des charbons fr. 17-44 id.

Compte d'exploitation avec charges financières de 1902 (approximatif).

Avoir

Dépenses d'exploitationfr.	135,083,300 »	Recettes brutes de l'exploitation . . .fr.	215,274,400 »
Charges financières des capitaux : Intérêts et amortissements 3 p. c.	65,093,000 »	Intérêts et compte courant des soldes accumulés	10,638,400 »
Montant des pensions aux fonctionnaires et employés	920,000 »		
Part de recettes des lignes des compagnies exploitées par l'Etat	4,938,900 »		
Boni de l'exploitation.	49,394,500 »		
Fr.	225,912,800 »	Fr.	225,912,800 »
<i>Observations :</i> Longueur exploitée : 4,050 kilomètres. Coefficient d'exploitation 62.91 p. c. Prix des rails . . fr. 127-50 la tonne. Prix des charbons fr. 42-30 id.			

En tenant compte des intérêts créditeurs des soldes actifs accumulés, les exercices 1901-1902 réunis accusent donc un boni total de fr. 29,214,320-78 ; sans tenir compte des dits intérêts, le boni est encore de fr. 8,424,294-80.

Les résultats de l'exercice en cours promettent d'être plus favorables encore : les six premiers mois accusent une majoration de recettes de plus de 8 millions de francs, par rapport aux mois correspondants de 1902.

CONCLUSIONS.

Pour terminer, il nous reste à analyser les conclusions reprises page 40 du rapport de la Section centrale de la Chambre des Représentants, exercice 1903, conclusions que nous reproduisons ci-dessous :

« Il résulte, en tout cas, des indications des *Comptes rendus annuels* de l'Administration des Chemins de fer et des *Situations du Trésor* :

» 1° Que le capital de premier établissement progresse d'une manière très rapide, même sans extension du réseau ;

» 2° Que, par conséquent, les charges financières ne cessent d'augmenter ;

» 3° Que la recette kilométrique n'augmente pas proportionnellement aux charges ;

» 4° Que, malgré l'extension considérable du trafic, le coefficient d'exploitation dépasse à présent 67 p. c., chiffre qui rappelle les périodes de crise ;

» 5° Que cette situation résulte de la progression accentuée des dépenses d'exploitation. »

Nous avons dressé à cette fin le tableau ci-après relatif aux dix exercices 1892 à 1901, celui-ci étant le dernier dont les comptes sont définitivement arrêtés.

(16 – 17)

N° 94

1902 – 1903

1 tableau

Cfr. 35 mm.

1 plan

Si nous envisageons les cinq premières années (1892-1896) de la décade, c'est-à-dire la période précédant la reprise par l'État des lignes de Gand-Eecloo, Anvers-Gand, Liégeois-Limbourgeois, Grand-Central et Liège-Visé, d'une longueur totale de 658 kilomètres, nous constatons que le coût moyen du kilomètre de ligne, armement compris, s'élève à 461,570 francs; que la recette kilométrique moyenne est de 45,383 francs; que le prix moyen payé pour le charbon est de fr. 7-11 et le coefficient moyen d'exploitation de 57.264 p. c.

En 1901, après incorporation complète dans le réseau de l'État des 658 kilomètres de lignes concédées, rachetées en 1896-1897-1898, le coût moyen du kilomètre de ligne s'élève à 518,445 francs, soit 12.32 p. c. d'augmentation sur le prix ci-dessus; la recette kilométrique moyenne a atteint 51,320 francs, soit 13.08 p. c. d'augmentation sur la recette ci-dessus; le prix du charbon s'est élevé à fr. 17-44 et le coefficient d'exploitation à 67.18 p. c.

Si le charbon avait coûté en 1901 le prix moyen de 1892-1896, soit fr. 7-11, le coefficient d'exploitation n'eût été que de 60.34 p. c.

Et ce même coefficient en 1902, avec le même prix du charbon, c'est-à-dire de fr. 7-11, ne s'élèverait qu'à 59.52 p. c.

Nous sommes donc revenus bien près du coefficient d'exploitation réalisé pendant la période quinquennale sus-indiquée et nous l'atteindrions vraisemblablement en 1903, dans les mêmes conditions de prix des combustibles.

Mais il y a lieu de tenir compte de la reprise par l'État des 658 kilomètres de lignes dont nous avons parlé plus haut, lignes dont la recette kilométrique moyenne, avant la dite reprise, atteignait à peine 24,000 francs, soit 50 p. c. environ de la recette kilométrique de l'ancien réseau de l'État, et il faut aussi tenir compte des dépenses extraordinaires de réfection des voies et du matériel qu'elles ont nécessitées et qui se poursuivront encore pendant plusieurs exercices.

De ce qui précède nous concluons :

1° Que s'il est exact que le capital de premier établissement ait progressé pendant la décade (1892-1901) dont nous avons analysé les résultats, il est non moins exact que la recette kilométrique brute a progressé également mais dans une proportion plus considérable;

2° Que les charges financières — le taux d'intérêt étant, par hypothèse, resté le même, soit 3 1/2 p. c. — ont évidemment progressé dans la même proportion que le coût du premier établissement, mais dans une proportion moindre que la recette brute;

3° Que ces charges financières sont, au contraire, restées sensiblement les mêmes en les calculant, comme les comptes

ont été établis, aux intérêts de 3,50 p. c., 3,25 p. c. et 3 p. c. respectivement pendant les années 1892 à 1896, 1897 à 1900 et 1901.

L'Administration a certainement le droit d'agir ainsi, puisque ces intérêts sont, en réalité, dans leur ensemble, supérieurs à ceux de la Dette publique (1) et que, en outre, la dette du Chemin de fer s'est accrue en 1896-1898 du montant du prix de rachat des 658 kilomètres de lignes concédées et ce pour la plus grande part — soit 208 millions — par la remise de titres 3 p. c. au pair.

4° Que si les dépenses d'exploitation ont augmenté, et partant le coefficient d'exploitation, c'est dans une certaine mesure à raison de l'absorption par l'État des 658 kilomètres de lignes rachetées en 1896, 1897 et 1898, et c'est surtout à cause de l'augmentation considérable du prix des combustibles. Si ce prix fût resté le même en 1901 et 1902 que pendant la période quinquennale de 1891 à 1896, les coefficients de 1901 et 1902 n'auraient guère dépassé le coefficient moyen de cette période, bien que depuis, d'importantes réductions de transport aient été accordées ;

5° En dernière analyse, la situation du Chemin de fer est des plus satisfaisantes.

Nous avons résumé, ci-dessus, les résultats de l'exploitation pendant la période de 1835 à 1900 inclus.

Ceux obtenus en 1901 et 1902 et prévus pour 1903, sont tels, que toutes charges payées — non compris les intérêts créditeurs en compte courant des soldes accumulés dont nous ne faisons plus état, — le boni total de ces trois exercices atteindra probablement 20.000.000 de francs.

Le Chemin de fer est donc en situation d'accorder à nos industries et à notre agriculture les réductions de tarifs qu'elles pourraient *légitimement* réclamer et d'améliorer la situation du personnel là où cela serait reconnu nécessaire.

(1) Il résulte d'un calcul établi d'après des données émanant de l'Administration des Finances, que les taux d'intérêt de la Dette publique, en ayant égard aux prix réalisés par les diverses émissions, ont été :

Période de 1835 à 1886 inclus, de 3.909 p. c., tandis que le Chemin de fer a été débité à 4 p. c.	
» 1887 à 1896 » 3.029 p. c.	» 3.50 p. c.
» 1897 à 1900 » 3.032 p. c.	» 3.25 p. c.

A dater de 1901 le chemin de fer a été débité à 3.00 p. c.

En réalité, donc, contrairement à l'affirmation du rapporteur de la Chambre (page 42), le Chemin de fer a payé des intérêts plus élevés que ceux servis par le Trésor public.

**DÉGAGEMENT DE LA LIGNE DE L'EST DE LOUVAIN
A LA FRONTIÈRE ALLEMANDE.**

Transformation de la gare de Liège (Guillemins).

Les questions ci-après ont été posées au Gouvernement :

I.

DEMANDE.	RÉPONSE.
Quel est le résultat des études de l'Administration en ce qui concerne :	1. Les études et les levés sur le terrain se poursuivent activement entre Fexhe-le-Haut-Clocher et la Meuse.
1. La construction d'une ligne nouvelle de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois?	Le passage au-dessus de ce fleuve exigera la construction d'un important ouvrage d'art dont les études seront entamées prochainement.
2. Le doublement de la ligne de l'Est entre Liège et Henne?	Lorsque ces travaux préliminaires seront terminés, le tracé définitif de la future ligne pourra être fixé.
3. Transformation de la gare de Liège-Guillemins?	2. Un projet pour l'établissement de la quadruple voie entre Liège et Chênée est en cours d'élaboration. Il s'agit là d'un travail de première importance qui exigera notamment la transformation du pont existant du Val-Benoît et la construction sur la Meuse d'un nouveau pont destiné à la circulation ordinaire.
	3. Un projet d'aménagement de Liège-Guillemins comportant le transfert de la remise aux locomotives et des quais de chargement aux abords du quai de Fragnée a été approuvé en principe.
	Seulement la ville de Liège ayant signalé que les acquisitions de terrains à faire de ce chef dans le quartier de Fragnée lui occasionneraient un grand préjudice, l'on a mis à l'étude une autre combinaison.
	Dans tous les cas, l'aménagement actuel de Liège-Guillemins sera notablement amélioré en vue de l'Exposi-

tion de 1905 et une gare spéciale sera installée pour desservir cette Exposition.

Les travaux ci-dessus ne préjugent pas la solution à donner à la transformation de cette gare.

Divers projets sont à l'étude, notamment celui exposé par le rapporteur de la Commission du Sénat qui a examiné le budget de l'exercice 1902.

La Commission constate avec satisfaction que les études préliminaires sur le terrain, en vue de déterminer le tracé définitif de la ligne à construire entre Fexhe-le-Haut-Clocher et Kinkempois, se poursuivent activement.

A son avis, l'Administration ne saurait y mettre trop de diligence, afin de commencer dans le plus bref délai possible les travaux importants que cette ligne comporte et dont l'exécution exigera un délai relativement long.

Il y a là un double intérêt. Bien que la situation générale de l'industrie soit plutôt médiocre, le trafic des chemins de fer est cependant en progrès; aucun effort ne doit donc être négligé pour être en mesure de faire face à une progression de mouvement provoquée par une reprise industrielle qui se produira tôt ou tard. A tout prix l'Administration doit éviter le retour de la situation qui s'est produite en 1899 alors que l'insuffisance des installations des voies et des gares de formation, bien plus que le manque de matériel de traction et de marchandises, ont amené la crise de transport dont il faut éviter le retour.

D'autre part, la deuxième et dernière phase de transformation de la gare des Guillemins, d'après le programme préconisé dans notre précédent rapport, ne pourra être réalisée que lorsque le transit des marchandises s'effectuera par la ligne nouvelle et que la gare des Guillemins n'aura plus à satisfaire, sous ce rapport, qu'aux besoins du trafic local.

La Commission félicite le Gouvernement de s'être rallié aux idées exprimées par le rapporteur dans son rapport sur le budget de l'exercice 1902 en ce qui concerne l'établissement de la quadruple voie entre Liège et Chênée. Il en résultera une amélioration considérable dans la régularité et la sécurité du trafic sur cette section importante, particulièrement surchargée.

Et quant à la transformation complète de la gare des Guillemins, la Commission ne peut qu'engager le Gouvernement à se rallier à une solution qui tienne largement compte de toutes les nécessités de l'avenir tout en dotant enfin la capitale de la Wallonie d'installations en rapport avec son importance industrielle et l'intensité du trafic qu'elle apporte au railway national.

A son avis, la solution exposée par son rapporteur, dans le document précité, est de nature à donner satisfaction aux multiples intérêts en cause.

Elle émet l'espoir que les études auxquelles l'Administration se livre à ce sujet, permettra au Gouvernement d'adopter cette solution.

Les travaux que nous venons d'indiquer seront-ils suffisants pour assurer, dans un avenir plus ou moins éloigné, la régularité et la sécurité du service entre Louvain et la frontière allemande, tout en permettant de diminuer le temps de parcours des trains rapides internationaux? Cette dernière condition est indispensable, pour que la Belgique conserve le mouvement de transit des voyageurs entre l'Angleterre et l'Est de l'Europe.

Nous ne le pensons pas : Au moment actuel la ligne de Louvain à Liège est surchargée et aux époques de trafic intense la régularité du service n'y est pas toujours assurée. La situation de la section de la Vesdre est pire encore : là, le trafic est bien près d'avoir atteint son point de saturation.

C'est à tort, au surplus, que dans certains milieux on a pensé que la réponse du Gouvernement à la question posée — par la Commission du Sénat, qui a examiné le budget de 1902 — au sujet du dégagement de la ligne de l'Est entre Ans et Henne, implique l'abandon du projet de construction d'une ligne nouvelle de Louvain à Aix-la-Chapelle ou à Herbesthal.

Dans notre pensée, cette question restait entière.

C'est d'ailleurs ce qui résulte de la réponse faite par M. le Ministre des Chemins de fer dans la séance de la Chambre des Représentants du 7 juillet, à l'interpellation de MM. Mullendorf et Neujean.

D'accord avec l'Administration des Chemins de fer de l'État prussien — qui s'est engagé à faire disparaître le plan incliné de Ronheid — le Gouvernement a le projet d'établir une ligne nouvelle de Louvain à Herbesthal par Visé, ligne qui serait construite en vue d'un trafic à grande vitesse. Avec les moyens de traction actuels — c'est-à-dire sans tenir compte des progrès à réaliser dans l'avenir — la durée du trajet de Bruxelles à Aix-la-Chapelle serait diminuée de 61 minutes.

Lorsque le projet du Gouvernement — exposé seulement dans ses grandes lignes — sera connu dans tous ses détails, les hommes techniques compétents pourront le comparer au projet élaboré par M. Mahiels, ingénieur en chef des travaux de la ville de Liège, projet dont il a été question dans l'interpellation sus-indiquée, ou à tout autre projet qui pourrait être présenté.

Cet examen comparatif et contradictoire permettra de juger si la solution préconisée par l'honorable ingénieur — laquelle maintient le passage par Liège et Verviers de tous les grands express internationaux — tient compte de toutes les nécessités de l'avenir et donne satisfaction complète à l'intérêt général : en aucun cas celui-ci ne peut être sacrifié.

Il est à peine besoin d'ajouter que le projet adopté, quel qu'il soit, devra sauvegarder intégralement les intérêts de la défense nationale.

ÉCLAIRAGE DES VOITURES.

Les renseignements ci-dessous ont été demandés au Gouvernement :

DEMANDE.	RÉPONSE.
a) Quel est le coût de l'installation de l'éclairage électrique des voitures?	a) Le coût de l'installation est de 2,800 francs (voiture à 3 essieux).
b) A quel prix revient cet éclairage?	b) Il est impossible de le déterminer actuellement. Les appareils sont généralement neufs et n'exigent que fort peu d'entretien.
c) Est-il plus avantageux que les autres modes d'éclairage?	c) De tous les modes d'éclairage connus, c'est celui qui se prête le mieux aux exigences de notre service. Aussi le public en est-il fort satisfait.

VOIES ET TRAVAUX — TRACTION.

A la demande de plusieurs membres de la Commission, les quatre questions reproduites ci-après, avec les réponses qui y ont été faites, ont été posées au Gouvernement.

I.

QUESTION.	RÉPONSE.
La reconstruction du pont de Duffel sur la Nèthe étant décidée, n'y aurait-il pas lieu d'édifier un pont nouveau donnant passage à quatre voies, ou tout au moins de construire les culées et les piles de façon à pouvoir établir ultérieurement une seconde couple de voies?	La question de l'établissement d'un pont à quatre voies (ou tout au moins des culées et des piles à la largeur voulue pour quatre voies), à Duffel, a été examinée au moment de l'adjudication du pont dont la construction va commencer incessamment. Il a été reconnu préférable de construire actuellement un pont à deux voies, d'abord en vue d'un achèvement plus

rapide ; ensuite parce qu'au moment de la création d'une nouvelle double voie éventuelle, l'emplacement du pont actuel, qui va être démoli, pourrait être utilisé pour y ériger un pont nouveau, chaque double voie passant finalement sur un pont indépendant.

L'économie qui consisterait à construire un pont unique serait en grande partie absorbée par l'intérêt du capital supplémentaire à engager dès maintenant, et par l'impossibilité d'utiliser ultérieurement les terrains de la ligne actuelle aux abords du pont existant.

II

QUESTION.

Quelles mesures compte prendre l'Administration pour porter remède à l'encombrement existant à la gare du Midi à certaines heures de la journée, encombrement tel, qu'il serait impossible, avec les installations actuelles, d'organiser, à ce moment, des trains nouveaux ?

RÉPONSE.

Le Gouvernement a approuvé récemment un projet d'aménagement comportant notamment la création d'une gare latérale du côté de la rue Fonsny et l'établissement d'une nouvelle voie à voyageurs à quai vers la rue de Calais.

Le service extérieur s'occupe activement de la rédaction des propositions d'exécution.

Dès que la station de Bruxelles (Midi) sera dotée des nouvelles installations en question, elle sera en mesure de faire face aux exigences du service, mais ce n'est là qu'un palliatif, le seul vrai remède c'est l'établissement de la jonction Bruxelles-Nord-Bruxelles (Midi) et l'aménagement définitif de ces gares.

III

QUESTION.

Dans la plupart des grandes gares et même dans certaines gares secondaires où s'opèrent des changements de trains, la sécurité des voyageurs n'est pas assurée par suite de la nécessité, dans laquelle ils se trouvent, de traverser les voies.

Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne l'établissement de passages souterrains ou de passerelles, pour remédier à cette situation éminemment dangereuse ?

RÉPONSE.

L'établissement de passages inférieurs a déjà commencé, ce dispositif sera adopté successivement à l'occasion de travaux d'extension ou de remaniement des gares.

IV

QUESTION.

Par suite de l'intensité de plus en plus grande du mouvement, les signaux se sont multipliés sur les voies et cette multiplication exige une attention de plus en plus soutenue de la part des mécaniciens.

Or, eu égard à la disposition de nos machines motrices, les mécaniciens sont placés à droite de la locomotive, tandis que les signaux sont placés à leur gauche; de là une certaine difficulté pour la perception de ceux-ci.

Ne serait-il pas possible de modifier le dispositif des locomotives, de manière à placer le mécanicien à gauche de sa machine ?

RÉPONSE.

Des locomotives d'un nouveau type en construction et dont la fourniture doit avoir lieu prochainement seront, à titre d'essai, disposées de manière que le machiniste soit placé à gauche.

Il est à remarquer qu'en vertu des instructions en vigueur, le chauffeur placé à gauche intervient pour l'observance des signaux et que, placé à droite, le machiniste peut surveiller l'entrevoie et apercevoir les signaux qui peuvent lui être adressés par les agents de la route.

Il serait possible de modifier des locomotives de manière à reporter le machiniste à gauche, mais c'est là un travail coûteux et long qui prolongerait notablement l'immobilisation des locomotives, lors de leur passage dans les ateliers centraux.

TARIFS DES VOYAGEURS.

BILLETS ALLER ET RETOUR.

Trois questions, que nous reproduisons ci-après avec les réponses qui y ont été faites ainsi que les observations qu'elles ont suggérées à la Commission, ont été posées au Gouvernement.

DEMANDES.

Un membre a attiré l'attention de la Commission sur la durée trop courte de la validité du billet d'aller et retour en comparaison de ce qui a lieu dans les pays limitrophes et a exposé que cette durée, limitée à deux jours, quelle que soit la distance parcourue, constituait un privilège en faveur des voyageurs à courte distance, au détriment de ceux plus éloignés du centre du pays, comme les Luxembourgeois, par exemple, qui doivent consacrer au temps du voyage à peu près un jour sur deux, quand ils viennent à Bruxelles.

La Commission, à l'unanimité des membres présents, a reconnu le bien-fondé de cette observation et s'est prononcée pour une augmentation du délai de séjour.

Passant ensuite en revue ce qui existe dans les pays voisins : en Allemagne où le délai de validité du billet aller et retour est de quarante-cinq jours ; en France où il est fixé suivant la distance kilométrique, comme le prouve la note ci-annexée, la majorité de la Commission se prononça pour donner au billet d'aller et retour une validité de huit jours, quelle que soit la distance parcourue, les dimanches et fêtes légales non compris.

En préférant une durée fixe, la Commission a voulu éviter au voyageur un calcul kilométrique qui aurait pu être difficile pour certains d'entre eux.

RÉPONSES.

Avant le 15 juin 1898, la durée de validité des billets d'aller et retour variait de un à trois jours, selon la distance.

En portant uniformément à deux jours ouvrables la durée de validité de ces billets à toutes distances, on a supprimé toute complication, toute cause d'erreurs et de contestation.

Cette simplification a, en outre, procuré des avantages marquants aux voyageurs des petites distances, elle n'a rien modifié en ce qui concerne les distances moyennes ; seuls, les voyageurs à plus de 130 kilomètres, qui dans toutes les parties du pays forment une infime minorité, ont vu diminuer d'un jour la durée de validité de leurs billets.

Le prix minime des abonnements de quinze jours rend, du reste, moins nécessaire qu'autrefois l'attribution d'une durée de validité prolongée aux billets d'aller et retour, et ce qui le prouve, c'est que le système instauré en 1898, au lieu de provoquer des critiques, a été extrêmement bien accueilli.

Les billets aller et retour ont pris naissance en Allemagne et en Angleterre. Ils ont été créés par des compagnies concurrentes exploitant une même région et dans le but d'engager les voyageurs qui, au départ, parcouraient un itinéraire déterminé, à effectuer par la même ligne leur voyage de retour.

Tel est le cas notamment pour les lignes du Rhénan, du Bergische-Markische et du Cologne-Minden, exploitées aujourd'hui par l'État prussien, et qui desservent les mêmes régions de la Prusse rhénane et de la Westphalie.

Tel est encore le cas aujourd'hui, dans la Grande-Bretagne, où deux et même trois grandes lignes concurrentes desservent les relations entre Londres, d'une part, et respectivement l'Irlande et le Nord de l'Angleterre et de l'Ecosse, d'autre part.

Tel est le cas enfin lorsqu'il s'agit de desservir les relations entre les grands centres de population et leur banlieue, lorsque les voyageurs disposent de plusieurs moyens de transport concurrents : railways multiples, tramways, bateaux à vapeur et omnibus.

En Belgique, même à l'époque où le réseau des lignes concédées avait une certaine extension, cette situation ne s'est produite que dans une mesure très restreinte, la plupart des grands courants de transport des voyageurs appartenant à l'État.

Ce que l'Administration de notre railway a eu certainement en vue en 1871 lorsque les billets aller et retour — avec réduction de 20 p. c. sur le prix des billets simples doublés — ont été créés, ça a été d'augmenter le mouvement en diminuant le prix des voyages.

Dans ces conditions, il semble logique, si l'on veut accorder à tous les voyageurs des avantages équivalents, de proportionner la durée de validité des billets à la longueur des parcours. A ce point de vue, la règle appliquée jusqu'au 15 juin 1898 et en vertu de laquelle la durée de validité des billets variait de un à trois jours, était équitable et rationnelle.

En modifiant cette situation en 1898 et en fixant invariablement à deux jours ouvrables la durée de validité des billets aller et retour, l'Administration a voulu, — nous dit-on, — supprimer toute complication, toute cause d'erreur et de contestation.

Cela est parfait, mais ces avantages, que nous ne voulons pas contester, n'auraient pas dû être obtenus au détriment des voyageurs à longue distance. Et puisque ceux-ci ne forment qu'une infime minorité, la solution la plus conforme à la justice distributive serait de porter à trois jours la durée de validité des billets.

D'après la réponse même du Gouvernement, la modification que nous indiquons serait sans influence sensible sur la recette des voyageurs à grande distance et elle en aurait moins encore sur la recette des voyageurs des autres zones, pour la plupart desquelles la réforme sera indifférente.

Les parcours maxima effectués chez nous ne dépassant guère 400 kilomètres aller et retour, le délai de trois jours que nous proposons se rapprocherait sensiblement de ceux accordés par les compagnies françaises dans les mêmes conditions. (Voir annexe I.)

A notre avis, aller plus loin, serait, comme en Allemagne, la suppres-

sion virtuelle, sauf pour le service international, du barème du billet simple. En effet, en service intérieur la presque totalité des voyageurs revient à son point de départ par le même itinéraire, au bout d'un temps plus ou moins long.

II.

DEMANDE.

Un autre membre, désireux de rendre en Belgique les voyages plus faciles et s'inspirant de ce qui se passe notamment en Suisse, s'élève contre la défense faite au voyageur porteur d'un billet d'aller et retour, de s'arrêter dans l'une des stations intermédiaires.

La Commission décide de prier M. le Ministre des Chemins de fer, d'examiner s'il n'y aurait pas lieu d'autoriser tout voyageur muni d'un billet d'aller et retour à descendre, à l'aller, à une gare située en deçà de celle qu'indique son billet d'aller et retour, et de même, au retour, sans supplément de prix. Si le voyageur désire même aller au delà de la gare indiquée dans son billet d'aller et retour, il devra en informer le chef de train ou le chef de la gare où il descendra. Celui-ci lui remettra un coupon ou un billet de perception pour le supplément de parcours effectué.

RÉPONSE.

En autorisant le voyageur à scinder son parcours, nous ne lui accorderions aucun avantage nouveau, attendu qu'il peut obtenir, par la reprise d'un billet simple ou d'aller et retour, selon le cas, toutes les facilités que lui donne la faculté de scinder. Par contre, nous créerions des difficultés sans nombre au point de vue du contrôle et nous ouvririons une large porte à l'abus.

III.

DEMANDE.

La Commission désire connaître l'opinion de M. le Ministre des Chemins de fer sur l'opportunité qu'il y aurait à introduire dans notre pays le carnet kilométrique qui fonctionne aujourd'hui en Hollande, en Alsace et ailleurs et voudrait voir mettre cette

RÉPONSE.

Le système des billets kilométriques pour voyageurs a été examiné antérieurement et il a été reconnu qu'il ne présente pas les multiples avantages que le public trouve dans les diverses catégories d'abonnements en vigueur sur le réseau belge.

question à l'étude et lui donner l'application qui serait reconnue utile en Belgique.

Les abonnements de quinze jours, notamment, sont à prix tellement réduits qu'il serait impossible d'accorder aux voyageurs, au moyen des carnets que l'on préconise, des taxes se rapprochant de celles qu'ils paient aujourd'hui. .

Les administrations qui ont consacré des réductions de taxe à la faveur des carnets kilométriques n'accordent pas, tant s'en faut, au public, les facilités et les tarifs réduits que l'on trouve sur le réseau de l'État belge.

Des membres de la Commission font observer, que c'est moins en vue d'obtenir un abaissement de taxe, que d'accorder des facilités aux voyageurs, que les carnets kilométriques ont été demandés : ils insistent donc pour que ces carnets soient créés, tout au moins à titre d'essai.

TARIFS INTÉRESSANT L'INDUSTRIE SUCRIÈRE.

A raison de la situation difficile faite à l'industrie sucrière par l'application de la convention de Bruxelles de mars 1902, la Commission, à la demande d'un de ses membres, a examiné la question des tarifs relatifs à cette industrie, tarifs dont la réduction est instamment réclamée par les intéressés.

L'industrie sucrière, si favorable à l'agriculture, a pris en Belgique un grand développement et il est d'intérêt général qu'elle continue à subsister dans des conditions satisfaisantes.

Notre production sucrière moyenne pendant les trois dernières campagnes a dépassé le chiffre de 300,000 tonnes et en supposant que, eu égard aux circonstances actuelles, elle soit réduite momentanément à 250,000 tonnes, cela représente un tonnage de 2,000,000 de tonnes de betteraves produites par 60,000 hectares emblavés et intéressant, — étant donnée une rotation de six années, — 360,000 hectares de culture. Or, cette culture exige, au delà des frais de culture ordinaires, une dépense en salaires de plus de six millions de francs payés aux ouvriers agricoles.

Voilà pour la culture.

Si nous envisageons maintenant la fabrication, nous constatons qu'à une production annuelle de 250,000 tonnes de sucre correspond une somme de salaires payée aux ouvriers d'usine pendant la période d'hiver de fr. 5,500,000
une consommation de charbon de 375,000 tonnes,
une consommation de coke de 15,000 tonnes,
et une consommation de pierres calcaires de 150,000 tonnes.

Nous négligeons les autres facteurs moins importants intervenant dans la fabrication, ainsi que les sommes considérables dépensées chaque année au profit de nos constructeurs, pour le renouvellement et le perfectionnement du matériel des usines.

Quant aux transports effectués par notre railway — en betteraves, pulpes, charbon, coke, calcaire, mélasse et sucre, — on peut estimer qu'ils donnent lieu à une recette qui dépasse cinq millions de francs.

Ajoutons que ces mêmes transports sur nos lignes vicinales assurent à beaucoup de celles-ci leur prospérité.

Il s'agit donc réellement, dans l'espèce, d'un véritable intérêt national et, dès lors, l'industrie sucrière, eu égard surtout à la situation critique transitoire qu'elle va traverser, est en droit de demander d'être aussi bien traitée que les autres grandes industries du pays.

Il nous reste à établir qu'il n'en est pas ainsi.

* * *

Betteraves et pulpes.

Les betteraves sont taxées à la 4^e classe du tarif n° 3 pour expéditions de 10,000 kilos, quelle que soit la distance. Pour expéditions par 50 tonnes, le même tarif est appliqué jusqu'à 50 kilomètres; au delà : de 51 kilomètres à 100 kilomètres la taxe est invariablement fixée à 3 francs la tonne et à partir du 101^e kilomètre elle est majorée de 1 centime par tonne kilométrique.

Cette tarification est absolument irrationnelle.

En fait la majeure partie des transports s'effectuent en deçà de 50 kilomètres (1), de sorte que le tarif réduit par expédition de 50 tonnes est plus théorique que pratique.

D'autre part, il ne se conçoit pas que la taxe reste la même pour des transports de 50 à 100 kilomètres et c'est en vain que l'on recherche l'explication d'une pareille anomalie.

Nous demandons que les betteraves soient transportées au tarif exceptionnel n° 31 applicable aux charbons et cokes et à la condition que le tonnage minimum soit abaissé de 50 à 20 tonnes.

Les expéditions de betteraves s'effectuant surtout au moment où il y a pénurie de wagons ouverts, l'Administration n'a aucun intérêt à

(1) Le parcours moyen effectué a été en 1901 et en 1902 respectivement de 28 kilom. 12 et de 29 kilom. 84.

imposer à ces transports un minimum de tonnage de 50 tonnes, car elle serait dans beaucoup de cas dans l'impossibilité de satisfaire aux demandes de matériel des expéditeurs, à moins que de laisser des wagons vides en chômage dans les gares de chargement, en attendant que des rames de 5 wagons puissent être complétées. Combien fréquemment, en effet, tel expéditeur qui demande 3 ou 4 wagons pour un jour déterminé, n'en obtient que 1 ou 2 !

Si l'on tient compte que les betteraves ont une tare moyenne de 20 p. c., leur prix n'est pas sensiblement plus élevé que le prix des cokes et il serait dès lors équitable de leur appliquer le même tarif.

Pulpes.

La valeur des pulpes fraîches sur wagon, aux gares d'expédition, ne dépasse pas 4 à 5 francs la tonne ; elles sont transportées au tarif spécial n° 36 I, qui se confond avec le tarif ordinaire n° 3-4^e classe pour les distances de 1 à 12 kilomètres inclus. Or, la majeure partie des pulpes, — 75 p. c. au moins, — sont expédiées en deçà de cette distance. La réduction de taxe applicable à partir du 13^e kilomètre, ne profite donc qu'à un petit nombre d'expéditeurs. Nous demandons en conséquence que le barème du tarif spécial n° 31 I soit appliqué jusqu'à 25 kilomètres et qu'au delà de cette distance, à partir de laquelle les taxes des deux tarifs se confondent, on applique le barème du tarif spécial n° 36 I.

Le tableau ci-dessous permet de se rendre compte de la situation.

Distances en kilomètres.	Tarif ordinaire n° 3, 4 ^e classe, appliqué aux betteraves par expédition de 10 tonnes.	Tarif spécial appliqué aux betteraves par expédition de 50 tonnes.	Tarif demandé, à savoir le tarif exceptionnel n° 31 appliqué aux combustibles par expédition de 50 tonnes.	Tarif spécial n° 36 I, appliqué aux pulpes par expédition de 10 tonnes.	Tarif demandé, c'est-à-dire le tarif n° 31 de 1 à 25 kilos et le tarif n° 36 I au delà par expédition de 10 tonnes.
1	2	3	4	5	6
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
5	0.80	0.80	0.65	0.80	0.65
10	1.10	1.10	0.90	1.10	0.90
15	1.40	1.40	1.10	1.30	1.10
20	1.70	1.70	1.30	1.40	1.30
25	2.00	2.00	1.50	1.50	1.50
30	2.20	2.20	1.70	1.60	1.60
35	2.40	2.40	1.90	1.70	1.70
40	2.60	2.60	2.10	1.80	1.80
45	2.80	2.80	2.30	1.90	1.90
50	3.00	3.00	2.50	2.00	2.00
55	3.20	3.00	2.70	2.10	2.10
60	3.40	3.00	2.90	2.20	2.20
65	3.60	3.00	3.10	2.30	2.30
70	3.80	3.00	3.30	2.40	2.40
75	4.00	3.00	3.50	2.50	2.50
80	4.10	3.00	3.60	2.60	2.60
85	4.20	3.00	3.70	2.70	2.70
90	4.30	3.00	3.80	2.80	2.80
95	4.40	3.00	3.90	2.90	2.90
100	4.50	3.00	4.00	3.00	3.00
105	4.55	3.05	4.05	3.05	3.05
110	4.60	3.10	4.10	3.10	3.10
115	4.65	3.15	4.15	3.15	3.15
120	4.70	3.20	4.20	3.20	3.20

Sucres bruts.

Les sucres bruts sont taxés à la 2^e classe du tarif n° 3. Cette taxe est restée invariable depuis plus de vingt ans, malgré les nombreuses réclamations des intéressés et malgré la baisse considérable de ce produit, qui valait (prix de l'exportation) en 1882 plus de 60 francs les 100 kilos, tandis qu'il cote aujourd'hui 20 francs après être descendu au cours de l'été dernier à 16 francs.

Le prix de transport n'est donc pas en rapport avec la valeur de la marchandise, et il est notablement plus élevé que celui appliqué à un grand nombre de produits métallurgiques. Nous n'en citerons qu'un seul entre beaucoup : les zincs laminés en vrac ou en barils qui sont taxés à la 3^e classe du tarif n° 3, bien que leur valeur soit de 60 à 70 francs les 100 kilos, soit plus du triple de la valeur des sucres bruts à l'exportation.

En France et en Allemagne les taxes sont notablement inférieures et néanmoins le Ministre von Thielmann a déclaré à la séance du 6 mars 1903 du Parlement allemand que le Gouvernement se préoccupait des réductions de transport à accorder aux matières premières et aux produits de l'industrie sucrière.

Le tableau ci-après démontrera mieux que tous les raisonnements le bien-fondé des réclamations de notre industrie sucrière :

Distances en kilomètres.	Tarif appliqué aux sucres bruts : 2 ^e classe du tarif n° 3.	Zinc laminé en fûts expédiés en wagons fermés, exportation 3 ^e classe tarif n° 3.	Tarif allemand : exportation sucres bruts par Brême et Hambourg.	Tarif spécial n° 30, Nord-Français, pour exportation sucres bruts par les ports de mer desservis par la Compagnie, minimum 20 tonnes.
1	2	3	4	5
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
5	1.40	1.30	—	0.68
10	1.80	1.60	—	0.96
15	2.20	2.00	—	1.24
20	2.60	2.20	1.875	1.52
25	3.00	2.50	—	1.80
30	3.40	2.80	2.25	2.08
35	3.80	3.10	—	2.36
40	4.20	3.40	2.625	2.64
45	4.60	3.70	—	2.92
50	5.00	4.00	3.00	3.20
55	5.40	4.30	—	3.36
60	5.80	4.60	3.375	3.52
65	6.20	4.90	—	3.68
70	6.60	5.20	3.75	3.84
75	7.00	5.50	—	4.00
80	7.20	5.65	4.125	4.12
85	7.40	5.80	—	4.24
90	7.60	5.95	4.50	4.36
95	7.80	6.10	—	4.48
100	8.00	6.25	4.875	4.60
105	8.20	6.35	—	4.70
110	8.40	6.45	5.25	4.80
115	8.60	6.55	—	4.90
120	8.80	6.65	5.625	5.00
125	9.00	6.75	—	5.10
150	9.50	7.00	7.125	5.60

Ainsi à la distance de 100 kilomètres — distance moyenne entre Anvers et les fabriques du pays, sauf celles des provinces d'Anvers et de la Flandre orientale — le prix de transport par sac de sucre de 100 kilos s'élève à fr. 0-80, tandis qu'avec le tarif exportation allemand Hambourg-Brême, la taxe serait de fr. 0-48 $\frac{3}{4}$ et avec le tarif Nord-Français, de fr. 0-46 seulement.

Cela représente pour une fabrique d'importance moyenne, produisant annuellement 20,000 sacs de sucre environ, une différence de six à sept mille francs.

Nous demandons pour les sucres bruts en service intérieur l'application de la 3^e classe du tarif n° 3 et pour les sucres bruts expédiés à Anvers-Entrepôt ou directement exportés, un tarif spécial analogue au tarif n° 30 Nord-Français. Le minimum de tonnage par expédition pourrait être dans l'un et l'autre cas fixé à 50 tonnes.

Et en ce faisant, nous ne demandons pas une faveur; nous réclamons simplement pour l'industrie sucrière l'application du droit commun.

Le Projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, voté par la Chambre des Représentants, s'élève pour les dépenses ordinaires à		fr. 163,542,850
et pour les dépenses exceptionnelles à.		1,615,000
Total		<u>fr. 165,157,850</u>

Votre Commission, Messieurs, l'a adopté à l'unanimité des membres présents et elle a l'honneur d'en proposer l'adoption au Sénat.

Le Rapporteur,
Baron ANCIEN.

Le Président,
OCTAVE SELB.

ANNEXE

I

DURÉE DE LA VALIDITÉ DES BILLETS ALLER ET RETOUR DANS LES DIFFÉRENTES COMPAGNIES FRANÇAISES.

Est.

De 1 à 50 kilomètres	2 jours.
De 51 à 100 id.	3 id.
De 101 à 200 id.	4 id.
De 201 à 300 id.	5 id.
De 301 à 400 id.	6 id.
Au-dessus de 400 kilomètres	7 id.

Si le délai de validité expire un dimanche ou un jour de fête, ce délai est augmenté de vingt-quatre heures; il est augmenté de quarante-huit heures, si le jour où il expire est un dimanche suivi d'un jour de fête ou un jour de fête suivi d'un dimanche.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

Nord.

De 1 à 50 kilomètres	1 jour.
De 51 à 100 id.	2 jours.
De 101 à 200 id.	3 id.
Au delà de 200 kilomètres.	4 id.
(Non compris les dimanches et jours fériés.)	

Pour les distances de 1 à 50 kilomètres, les billets délivrés le samedi sont valables pendant le jour d'émission, le lendemain et le surlendemain.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

Orléans.

De 1 à 60 kilomètres, le jour de l'émission et le lendemain.	
De 61 à 100 id. id. id.	le lendemain et le surlendemain.
Au delà de 100 kilomètres le délai est augmenté de vingt-quatre heures	

(II)

par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres, en sus des 100 premiers kilomètres.

La durée de validité peut être, à deux reprises, prolongée de moitié (les fractions de jour comptant pour un jour), moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. c. du prix du billet.

Si le délai de validité expire un dimanche ou un jour de fête, ce délai est augmenté de vingt-quatre heures; il est augmenté de quarante-huit heures, si le jour où il expire est un dimanche suivi d'un jour de fête ou un jour de fête suivi d'un dimanche.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

Méditerranée.

De	1 à	50 kilomètres	. . .	2 jours.
De	51 à	100 id.	. . .	3 id.
De	101 à	200 id.	. . .	4 id.
De	201 à	300 id.	. . .	5 id.
De	301 à	400 id.	. . .	6 id.
De	401 à	500 id.	. . .	7 id.
De	501 à	600 id.	. . .	8 id.
De	601 à	700 id.	. . .	9 id.
De	701 à	800 id.	. . .	10 id.
De	801 à	900 id.	. . .	11 id.
De	901 à	1,000 id.	. . .	12 id.
De	1,001 à	1,100 id.	. . .	13 id.
De	1,101 à	1,200 id.	. . .	14 id.

La durée de validité peut être, à deux reprises, prolongée de moitié (les fractions de jour comptant pour un jour), moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. c. du prix du billet.

Si le délai de validité expire un dimanche ou un jour de fête, ce délai est augmenté de vingt-quatre heures; il est augmenté de quarante-huit heures, si le jour où il expire est un dimanche suivi d'un jour de fête ou un jour de fête suivi d'un dimanche.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

Midi.

Jusque 60 kilomètres, le jour d'émission et le lendemain.

De 61 à 100 kilomètres, le jour d'émission, le lendemain et le surlendemain.

Au delà de 100 kilomètres, le délai est augmenté de vingt-quatre heures par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres en sus des premiers 100 kilomètres.

On peut prolonger la validité à deux reprises de la moitié de la durée du séjour, moyennant 10 p. c. du prix du billet.

(III)

Si le délai de validité expire un dimanche ou un jour de fête, ce délai est augmenté de vingt-quatre heures ; il est augmenté de quarante-huit heures, si le jour où il expire est un dimanche suivi d'un jour de fête ou un jour de fête suivi d'un dimanche.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

État français.

De 1 à 100 kilomètres, le jour de l'émission du billet, le lendemain et le surlendemain jusqu'à minuit.

De 101 à 200 kilomètres, le jour de l'émission, le lendemain, le surlendemain et le jour suivant jusqu'à minuit.

Au-dessus de 200 kilomètres les délais sont augmentés de vingt-quatre heures par 100 kilomètres ou fraction de 100 kilomètres.

La durée de validité peut, à deux reprises, être augmentée de moitié (les fractions de jour comptant pour un jour), moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. c. du prix du billet.

La durée de validité est augmentée de vingt-quatre heures pour chaque dimanche ou jour de fête compris dans la période déterminée ci-dessus.

Exceptionnellement, à l'occasion de certaines fêtes spécifiées, une durée de validité plus longue est accordée, quelle que soit la longueur du parcours.

Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour 1903.

Rapport fait par le Baron ANCION au nom de la Commission du Sénat.

Tableau complémentaire relatif au transport des betteraves.

Distance en kilomètres.	ÉTAT BELGE.		NORD-FRANÇAIS		Chemin de fer de l'État prussien.	Tarif demandé par la Commission du Sénat.
	Tarif ordinaire n° 3, 4 ^e classe appliqué aux betteraves par expédition de 10 tonnes.	Tarif spécial appliqué aux betteraves par expédition de 50 tonnes	Par wagon de 10 tonnes.	Par train de 10 wagons de 20 tonnes		
5	Francs. 0.80	Francs. 0.80	Francs. 0.697	Francs. 0.663	Francs. 0.875	Francs. 0.65
10	1.10	1.10	0.894	0.838	1.125	0.90
15	1.40	1.40	1.141	1.056	1.250	1.10
20	1.70	1.70	1.387	1.275	1.375	1.30
25	2.00	2.00	1.572	1.493	1.625	1.50
30	2.20	2.20	1.831	1.669	1.750	1.60
35	2.40	2.40	2.028	1.845	1.875	1.70
40	2.60	2.60	2.225	2.021	2.000	1.80
45	2.80	2.80	2.423	2.197	2.125	1.90
50	3.00	3.00	2.620	2.373	2.250	2.00
55	3.20	3.00	2.739	2.479	2.375	2.10
60	3.40	3.00	2.860	2.585	2.500	2.20
65	3.60	3.00	2.979	2.691	2.625	2.30
70	3.80	3.00	3.099	2.796	2.750	2.40
75	4.00	3.00	3.218	2.901	3.000	2.50
80	4.10	3.00	3.338	3.007	3.125	2.60
85	4.20	3.00	3.458	3.113	3.250	2.70
90	4.30	3.00	3.577	3.218	3.375	2.80
95	4.40	3.00	3.697	3.324	3.500	2.90
100	4.50	3.00	3.817	3.430	3.625	3.00
105	4.55	3.05	3.908	3.507	3.750	3.05
110	4.60	3.10	4.000	3.584	3.875	3.10
115	4.65	3.15	4.092	3.662	4.000	3.15
120	4.70	3.20	4.183	3.739	4.125	3.20