

## SENAT DE BELGIQUE.

---

SESSION DE 1904-1905.

---

### Rapport de la Commission des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, chargée d'examiner le Pro- jet de Loi contenant le Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exer- cice 1905.

*(Voir les nos 4, 96, 209, 217 et 224, session de 1904-1905, de la Chambre  
des Représentants, et 133, même session, du Sénat.)*

---

Présents : MM. SELB, Président; HOUZEAU DE LEHAIE, Vice-Président;  
le Baron DE PITTEURS HIÉGAERTS, FRIS et le Baron ANCION, Rappor-  
teur.

MESSIEURS,

A raison du retard apporté par la Chambre des Représentants à la discussion du Budget des Chemins de fer, votre Commission n'a pu se livrer qu'à un examen très sommaire de celui-ci.

Cela simplifie la tâche de votre rapporteur, qui se bornera à passer brièvement en revue, les questions qui ont fait l'objet de son attention.

#### **Situation financière.**

La situation financière de notre railway continue à être des plus satisfaisantes.

En négligeant de tenir compte des intérêts créditeurs des soldes actifs accumulés — comme nous le ferons désormais — et en chargeant le compte d'exploitation des pensions payées au personnel, lesquelles figurent au budget de la Dette publique, l'exercice 1903 solde par un boni de fr.17,741,232-90, ce qui porte le boni total des trois exercices 1901, 1902 et 1903 à fr. 25,871,408-08.

Nous l'avions évalué à 20,000,000 de francs environ dans notre rapport sur le budget de 1903.

Le boni de l'exercice 1904 s'élèvera probablement à 18,000,000 de francs.

Le rapport fait à la Chambre des Représentants sur le budget de 1905 par l'honorable M. L. Hubert, paraît avoir mis fin à la longue controverse qui s'est élevée entre la Section centrale de la Chambre des Représentants et la Commission du Sénat, en ce qui concerne l'exactitude des comptes du Chemin de fer et la productivité de l'entreprise.

L'honorable M. Hubert, appuyé par la majorité de la Section centrale, et le rapporteur de votre Commission sont d'accord dans les grandes lignes.

Les réformes introduites dans les comptes de l'exploitation en 1878, et qui ont été sanctionnées par tous les ministres qui se sont succédé au pouvoir, ne rencontrent plus qu'une opposition isolée. Nous avons longuement exposé le mode suivi et nous pensons l'avoir justifié dans nos rapports sur les budgets de 1902 et 1903. Nous croyons donc inutile de revenir sur ce point.

Certes, l'honorable M. Hubert et moi différons d'avis à certains égards, notamment en ce qui concerne les intérêts portés en compte au chemin de fer.

Par la raison que les émissions de rentes faites ont eu lieu un peu au-dessous du pair et que l'intérêt des capitaux réellement encaissés, par le Trésor, dépassent d'une fraction minime 3 p. c., ce dernier taux porté en compte au chemin de fer depuis 1901, peut être insuffisant.

Pour l'exercice 1903, l'honorable rapporteur de la Chambre établit que cette insuffisance est de fr. 2,493,065-25.

Si cette différence était portée en charge au chemin de fer, elle ne modifierait guère les résultats de l'entreprise dans son ensemble.

Elle est d'ailleurs compensée par les services gratuits de toute nature rendus par le chemin de fer et dont il pourrait être fait état.

Nous faisons ressortir ce point, dans la suite de ce rapport, à propos d'une question posée par la Commission à l'honorable Ministre des Chemins de fer.

En ce qui concerne le capital correspondant aux lignes rachetées par annuités, nous admettons le système du Gouvernement, que nous avons justifié antérieurement. Il consiste à capitaliser les annuités en les escomptant valeur du jour de la reprise, et à amortir le capital ainsi obtenu, comme les capitaux directement dépensés, en 90 ans. D'aucuns voudraient que les annuités réellement payées par le Trésor public fussent portées intégralement aux charges financières des exercices auxquels elles sont afférentes. Par ce dernier système, on chargerait indûment — nous l'avons antérieurement démontré — le présent au profit de l'avenir.

Sans se rallier à cette thèse, l'honorable M. Hubert en a chiffré les conséquences financières pour l'exercice 1903 : l'insuffisance comme intérêts s'élève à fr. 1,172,947-22.

On voit donc, comme le dit l'honorable M. Hubert, que la différence entre les formules employées par l'Administration des Chemins de fer et

les plus sévères que l'on pût appliquer et qui sont certes, autant au-dessus de la vérité, que les autres peuvent être au-dessous, ne sont pas bien grandes.

Et nous concluons avec lui qu'après cette nouvelle démonstration, on ne pourra plus sérieusement contester que, en réalité, notre railway rapporte au delà de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux qui y ont été affectés.

Est-ce à dire qu'il n'y aurait pas lieu de modifier la comptabilité de manière à faire ressortir d'une manière plus claire, surtout pour les non-initiés, les résultats de l'entreprise, et que celle-ci ne soit pas susceptible d'amélioration ? Evidemment, non.

Quant au premier point, à diverses reprises, la Section centrale de la Chambre des Représentants — et elle y insiste cette année — a demandé que l'on établisse pour le chemin de fer des comptes séparés sous forme de bilan industriel, dans le but de présenter un résumé clair des opérations de chaque exercice.

Nous ne sommes pas hostiles à cette réforme, au contraire, mais pour y arriver il faudrait changer la loi sur la comptabilité de l'État.

Cette réforme aurait surtout pour avantage d'empêcher ceux qui jugent superficiellement les choses, de présenter la situation de notre railway sous un jour absolument faux.

Et elle empêcherait aussi ceux qui comparent nos budgets de dépenses actuels aux budgets d'autrefois — sans tenir compte des augmentations résultant de l'extension de l'exploitation des chemins de fer, — de tirer de cette comparaison des conclusions absolument fantaisistes, parce qu'ils négligent, à dessein, de mettre en regard de cette progression de dépenses l'augmentation des recettes de notre railway.

Ne nous faisons pas l'illusion de croire, cependant, que par le nouveau mode préconisé on couperait court à toute critique ; les mêmes controverses que celles que nous venons de rappeler se reproduiraient, n'en doutons pas, et en ce qui concerne la détermination du capital de premier établissement et en ce qui concerne le taux de l'intérêt et le coefficient d'amortissement des capitaux portés en compte.

### Transports réduits ou gratuits.

La question suivante a été posée au Gouvernement :

#### *Demande.*

Le compte rendu des opérations des chemins de fer pour 1903 renseigne, pages 35/36 A, le chiffre de fr. 4,203,066-83 comme étant celui de la diminution de recettes par suite

#### *Réponse.*

A. Une décision datant de l'année 1882 a dispensé l'Administration, dans un but de simplification, de publier la statistique des transports effectués gratuitement. Depuis cette

de réductions accordées sur les prix de transport en 1903.

Dans ce chiffre ne sont pas compris les « aller et retour », les transports gratuits, les transports en service, les transports par abonnement, taxés à des prix conventionnels, ni ceux qui bénéficient des tarifs spéciaux ou exceptionnels.

La Commission du Sénat prie M. le Ministre de bien vouloir lui renseigner :

A. Les transports faits par les chemins de fer de l'État à titre gratuit en 1903 et quel montant ils auraient rapporté s'ils avaient été taxés ;

B. Ce qu'auraient produit les transports effectués en service pour constructions nouvelles, agrandissements de gares et autres objets qui, suivant le système adopté pour la comptabilité des chemins de fer de l'État, auraient été portés comme dépenses extraordinaires s'ils avaient été taxés.

époque, il n'est plus tenu d'attachement de ce genre de transports.

B. D'après les évaluations de la Direction des Voies et Travaux, ces transports représentent pour 1904 une somme de 900,000 francs à un million.

Il résulte de la réponse ci-dessus que la statistique ne fournit pas les éléments nécessaires pour dresser le compte des transports effectués gratuitement par les chemins de fer de l'État.

Les renseignements publiés à la page A/36 du compte rendu des opérations pour 1903 nous permettent d'établir le montant des réductions accordées à divers transports intéressant des services publics et dont les départements ministériels compétents eussent pu être débités au crédit du compte d'exploitation du chemin de fer.

Ces réductions sont relatives aux transports militaires d'une part et s'élèvent à . . . . . fr.	990,436 12
et au transport d'objets d'approvisionnements des Départements ministériels des armées et prisons, d'autre part, pour . . . . . fr.	173,305 70
Soit au total . . . fr.	1,163,741 82

Si à cette somme nous ajoutons le montant des transports, à titre gratuit, effectués pour le service du Premier établissement du railway : minimum. . . fr.	900,000 »
nous constatons qu'une somme minimum totale de fr.	2,063,741 62

pourrait être, à juste titre, portée en recettes au compte d'exploitation, laquelle augmenterait, à due concurrence, le boni de l'exercice 1903.

### **Développement du réseau.**

Les lignes principales de notre réseau sont surchargées par suite du développement progressif du trafic, et dans un avenir plus ou moins prochain, certaines sections atteindront le point de saturation.

Cette situation, sur laquelle la Législature a, à différentes reprises, appelé l'attention du Gouvernement, n'a pas échappé à la sollicitude de celui-ci, et depuis plusieurs années l'Administration des chemins de fer a élaboré un programme d'ensemble dont une partie fait encore l'objet de ses études, tandis que l'autre est en cours d'exécution.

En semblable matière, lorsqu'il s'agit de travaux nécessitant de longues études et un délai non moins long d'exécution, il est indispensable de prévoir à temps les besoins de l'avenir afin d'être prêt au moment opportun. Faute de ce faire, la régularité et la sécurité de nos grands services publics seraient compromises et, avec elles, les intérêts supérieurs de l'agriculture, du commerce et de toutes nos industries.

La Commission a pensé qu'il serait intéressant de faire connaître au Sénat l'état actuel de la question, et elle a chargé son rapporteur de demander à M. le Ministre des Chemins de fer des renseignements lui permettant de faire un rapide, mais complet exposé de la situation.

De ces renseignements il résulte que, dans la pensée du Gouvernement, le dégagement des parties surchargées de notre réseau serait réalisé par la construction des lignes suivantes :

#### *1° Jonction des gares du Nord et du Midi, à Bruxelles.*

Les acquisitions des immeubles pour l'exécution de ce projet se poursuivent.

#### *2° Ligne de l'Ouest : Bruxelles-Midi à Gand-Saint-Pierre.*

Cette ligne sera construite en vue de satisfaire au trafic extra-rapide et dans les conditions voulues pour pouvoir être exploitée ultérieurement à l'électricité; les acquisitions de terrains sont en cours.

#### *3° Ligne du Midi : Bruxelles-Midi à Hal et à Hennuyères.*

Les études se poursuivent pour la construction d'une ligne nouvelle à Hal et à Hennuyères, avec suppression du tunnel de Braine-le-Comte.

Les acquisitions de terrains sont commencées.

Cette section devrait être construite dans les conditions les plus favorables à la circulation des trains rapides, dans le présent et dans l'avenir, et comme la voie actuelle est surchargée jusqu'à Mons, les études devraient, à notre avis, être poursuivies en vue de prolonger ultérieure-

ment la ligne nouvelle jusqu'à cette dernière ville, en évitant le détour par Jurbise.

#### *4° Raccordement de Schaerbeek à Hal.*

Cette section, établie dans le but de détourner de Bruxelles le transit des marchandises entre Anvers et les provinces méridionales du pays, est en voie d'exécution ; elle sera probablement terminée fin de 1907.

#### *5° Nouvelle ligne du Nord.*

Celle-ci comprend trois sections : Schaerbeek-Muysen ; Muysen (et Malines) à Anvers-Sud ; et Muysen à Anvers-Nord.

Les travaux des deux premières sections se poursuivent activement et seront terminés fin de 1906.

Lorsque l'ensemble sera complet, le transit des marchandises entre Bruxelles et Anvers et au-delà sera dirigé par ces voies nouvelles, et la ligne actuelle de Bruxelles-Nord à Anvers sera affectée exclusivement — sauf pour le trafic local des marchandises qui pourra s'effectuer la nuit, — au service des voyageurs.

La suppression de tous les passages à niveau entre Schaerbeek-Malines-Anvers est en cours d'exécution sur la section de Haeren à Malines et est à l'étude pour le surplus.

Le service des voyageurs, sur cette ligne, pourra donc être prochainement organisé dans des conditions spéciales de rapidité et d'intensité.

#### *6° Ligne de l'Est.*

Un projet de construction d'une ligne de Louvain à Welkenraedt est en ce moment soumis à la Législature.

Un débat spécial devant avoir lieu à ce sujet, nous nous abstiendrons d'examiner ce projet en ce moment.

Tel est, Messieurs, le programme des travaux nouveaux en cours et en projet, auquel le Gouvernement s'est arrêté. Son exécution complète n'exigera pas moins de dix années, et il semble répondre largement aux nécessités de l'avenir, dans la mesure où il est possible de les prévoir aujourd'hui.

### **TARIF DES MINERAIS DE FER.**

La Commission du Sénat a examiné les réclamations émanant d'industriels belges relatives aux transports de minerais de fer expédiés de la Lorraine et du Grand-Duché de Luxembourg. D'accord avec la Section

centrale de la Chambre des Représentants, nous croyons qu'il y a lieu de faire droit à ces réclamations.

« Le Chemin de fer de l'État français, dit le rapport de l'honorable M. Hubert, a un tarif spécial réduit pour le transport des minerais par 250 tonnes. Il importe de le suivre dans cette voie si l'on ne veut voir des transports importants nous échapper et notre production de fonte péri-cliter. »

Le tarif d'exportation P. V., n° 30, § 13, de l'Est, consacre les taxes suivantes sur le parcours de cette Compagnie :

De Briey à	}	Ecouviez (frontière) . . .	73 kilomètres, fr.	1 95
		Vireux » . . .	201 »	3 20
		Givet » . . .	209 »	3 20

Sur le parcours belge, c'est le T. S., n° 25, qui règle le prix de transport des minerais en question. Il résulte de la juxtaposition des deux tarifs que les transports de minerais ont un intérêt évident à emprunter le réseau français de préférence au réseau belge.

Au départ de Briey et par expéditions de 250 tonnes, nous obtenons, en effet, la comparaison suivante :

De Briey, par Ecouviez, pour :

	Parcours belge. kilomètres	taxe	Parcours français. kilomètres	taxe	Parcours total. kilomètres	taxe
Acoz. . . . .	164	2 89	73	1 95	237	4 84
Châtelineau . . . .	171	2 96	73	1 95	244	4 91
Couillet. . . . .	174	2 99	73	1 95	247	4 94
Marcinelle. . . . .	179	3 04	73	1 95	252	4 98
Marchienne-Usines .	185	3 10	73	1 95	258	5 05

De Briey, par Givet, pour :

Acoz. . . . .	44	1 13	209	3 20	253	4 33
Châtelineau . . . .	51	1 27	209	3 20	260	4 47
Couillet. . . . .	52	1 31	209	3 20	262	4 51
Marcinelle. . . . .	59	1 43	209	3 20	268	4 63
Marchienne-Usines .	64	1 53	209	3 20	273	4 73

D'où il suit que le parcours par Givet donne pour :

	Kilomètres en plus.	Taxe en moins.
Acoz. . . . .	16	fr. 0 51
Châtelineau . . . .	16	0 44
Couillet. . . . .	16	0 43
Marcinelle . . . . .	16	0 35
Marchienne-Usines .	15	0 32

Donc, pour un parcours de 15 à 16 kilomètres *en plus*, le transport par l'Est français coûte de 32 à 51 centimes *de moins*.

Dans ces conditions, si l'État belge veut ressaisir le trafic qui lui

échappe, il semble évident qu'une réduction de 75 centimes à la tonne s'impose absolument.

Tous les transports de minerais lui seraient alors pleinement assurés, et au lieu de se borner à percevoir, comme aujourd'hui, une faible taxe allant de fr. 1-13 à fr. 1-53 (par Givet), il encaisserait, malgré la réduction de 75 centimes, de fr. 2-14 à fr. 2-35 selon les distances (via Ecouviez).

Remarquons en passant que le nouveau bassin de Briey est d'une très grande richesse et qu'il est destiné à pourvoir de plus en plus aux besoins de nos hauts-fourneaux.

Mais le bassin de Liège, de son côté, a tout lieu d'être mécontent de la situation qui lui est faite. En effet, de Briey à Seraing, par exemple, on paie (via Ecouviez) :

	Kilomètres.	Taxe.
Parcours français . . . . .	73	fr. 1 95
Parcours belge . . . . .	166	2 91
Parcours total . . . . .	239	fr. 4 86

Donc, Seraing paie (par Ecouviez) fr. 4-86 pour 230 kilomètres, tandis qu'Acoz paie fr. 4-33 pour 253 kilomètres. Seraing paie donc 53 centimes *de plus* pour 14 kilomètres *de moins*.

Il suit de là que l'État belge ne peut se borner à réduire les transports pour le Hainaut en provenance du bassin de Briey, au moyen d'une combinaison quelconque qui lui permettrait de ressaisir le trafic actuellement détourné par l'Est français. La justice distributive requiert impérieusement que la réduction soit absolument générale, c'est-à-dire qu'elle s'applique indistinctement à tous les transports de minerais provenant indistinctement du Grand-Duché de Luxembourg, du bassin de Longwy et de celui de Briey, en destination tant du bassin de Liège que du Hainaut. Sinon, des situations inégales, partant injustes, seraient maintenues ou créées.

### TARIF INTÉRESSANT L'AGRICULTURE ET LES INDUSTRIES AGRICOLES.

La Commission croit devoir insister sur la convenance de faire droit aux légitimes demandes de réduction de transport formulées par tous les intéressés en ce qui concerne les betteraves, les pulpes et les sucres bruts.

Dans son rapport sur le budget de l'exercice 1903, le soussigné a démontré d'une manière péremptoire que les taxes appliquées à ces produits, — en tenant compte de toutes les circonstances de fait, — sont supérieures à celles payées dans les principaux pays concurrents (France, Allemagne et Autriche-Hongrie) et supérieures également aux taxes afférentes à la plupart des matières premières et des produits industriels.

Nous croyons inutile de refaire cette démonstration, et nous nous permettons de rappeler à l'attention de la Haute Assemblée le document précité.

D'après les renseignements communiqués au rapporteur par l'honorable Ministre des chemins de fer, celui-ci est décidé à accorder à dater de la

prochaine campagne sucrière, certaines réductions en ce qui concerne le transport des betteraves et des pulpes.

Ce serait là une satisfaction partielle accordée aux légitimes demandes des intéressés ; elle devrait être complétée par une réduction de transport des sucres bruts, réduction dont la légitimité et l'opportunité ne sauraient être sérieusement contestées.

La Commission a pris connaissance du procès-verbal de la séance de la Commission provinciale d'agriculture du Luxembourg, en date du 21 février 1905, qui lui a été adressé par celle-ci, ainsi que de nombreuses pétitions — notamment celle en date du 7 mai 1905, de la Chambre de Commerce du Luxembourg — ayant pour objet les tarifs de transport intéressant l'agriculture.

Ces pétitions, rapportées par l'honorable Baron Orban de Xivry, ont été renvoyées à M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, en les signalant particulièrement à sa bienveillante attention.

Les mêmes pétitions ont été adressées à la Chambre des Représentants et renvoyées à la Commission permanente de l'Industrie. Celle-ci, à l'unanimité de ses membres, a demandé, par l'organe de son rapporteur, l'honorable M. Maenhout, qu'il soit fait droit aux justes réclamations de l'agriculture.

La Commission croit qu'il y a lieu de satisfaire aux vœux émis par les pétitionnaires dans la mesure exposée ci-après.

Ces réductions, qui intéressent l'agriculture du pays tout entier, profiteront surtout au Luxembourg, et cela n'est que légitime, eu égard à la situation spéciale dans laquelle se trouve cette région. La plus vaste de toutes nos provinces et de beaucoup la moins peuplée par rapport à sa superficie, le Luxembourg, par suite d'une culture plus scientifique, produit certaines denrées en quantité supérieure à sa consommation ; elle est donc exportatrice pour ses excédents, qui augmentent d'année en année, à mesure qu'augmente aussi la mise en culture de terrains encore en friche aujourd'hui.

Mais son éloignement du centre du pays grève ses produits de frais de transport élevés par voie ferrée. D'autre part, ne possédant ni canaux ni rivières navigables, le Luxembourg se trouve, à la différence des autres provinces, privé des avantages du bas prix des transports par eau.

### **Pommes de terre.**

La Commission pense qu'il y aurait lieu d'appliquer à cette denrée, de consommation essentiellement populaire, les tarifs suivants :

1° Pour les expéditions de 10,000 kilog., le tarif n° 3, 4<sup>e</sup> classe.

Ce déclassement rendrait inutile le tarif spécial d'exportation n° 12, qui n'est que la reproduction du barème de la 4<sup>e</sup> classe.

On obtiendrait ainsi pour la pomme de terre un tarif uniforme pour tout le pays et, partant, d'une application plus facile et on ferait disparaître cette anomalie que les pommes de terre expédiées du Grand-Duché de Luxembourg ou de Sedan à Bruxelles, Liège ou Charleroi jouissent d'un tarif plus favorable que de Sterpenich (frontière belge) ou de Florenville pour les mêmes destinations, ce qui constitue une faveur accordée à la production étrangère aux dépens de la nôtre ;

2° Pour les expéditions de 50,000 kilog. vers les ports belges, un tarif inférieur au tarif spécial n° 12 ;

3° Le maintien du tarif exceptionnel n° 6 pour le Grand-Duché de Luxembourg et l'Alsace-Lorraine.

Comme le fait observer la Chambre de Commerce, l'État ne perdrait pas à cette réduction de tarif, puisqu'il y aurait pour lui économie de matériel, les expéditions par 5,000 kilog. ne se faisant plus alors qu'exceptionnellement. Or, c'est surtout de septembre à avril, époque du grand transport des pommes de terre, que se font entendre annuellement les plaintes du public à raison de l'insuffisance du matériel.

On peut comparer la réduction demandée à celle dont jouissent les fontes, par exemple, cotées actuellement au delà de 50 francs la tonne et qui sont rangées au tarif spécial n° 43, comportant une réduction de fr. 0-50 par tonne sur le barème de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3, avec minimum de recette de 4 francs par tonne.

Enfin, l'acier et le fer en lingots, en brames, lopins, billettes, valant 130 francs la tonne en moyenne, jouissent aussi de la 4<sup>e</sup> classe.

Or, le prix de vente en gros de la pomme de terre, aux lieux de production, ne dépasse pas généralement 30 à 35 francs les 1,000 kilog.

### Céréales.

Il y aurait lieu pour les céréales alimentaires d'adopter, pour tout le pays et pour expéditions de 50 tonnes, la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

Le Luxembourg, notamment, y trouverait une satisfaction légitime. Produisant peu de froment, ses moulins de commerce sont tributaires pour cette céréale soit du port d'Anvers, soit des centres producteurs de l'intérieur du pays. Ils sont donc vis-à-vis des établissements similaires de l'intérieur dans une situation inférieure et n'ont pas comme eux à leur disposition les voies fluviales.

Ce'st pour compenser cette inégalité si importante au point de vue de l'alimentation des populations luxembourgeoises que nous demandons avec la Chambre de Commerce la réduction de tarif ci-dessus.

Mais il y a plus ; pourquoi ne pas appliquer au Luxembourg un tarif analogue au tarif spécial n° 46, qui accorde des prix de faveur spécialement fixés pour les expéditions de blé d'Anvers aux stations de Baelen, Wezel, Diest, Hasselt, Hamont, Kermpt, Lille-Saint-Hubert, Lommel, Moll, Neerpelt, Schuelen, Sichem et Zeelhem.

Ce tarif est accordé à condition, pour les destinataires, de s'engager à n'expédier entre ces localités, pendant une année, leurs transports de céréales et de farines que par la voie ferrée, à l'exclusion de la voie d'eau.

Or, les régions privées de toute voie hydraulique, — le Luxembourg notamment, — plus éloignées d'Anvers que les localités précitées, auraient le droit d'être aussi bien traitées que celles-ci.

Voici un exemple de l'avantage de ce tarif spécial n° 46.

D'Anvers à Diest, il y a 91 kilomètres ; or, le prix par tonne est, à la 3<sup>e</sup> classe, de fr. 5-98 ; à la 4<sup>e</sup> classe, de fr. 4-32, tandis qu'il est au tarif n° 46 de 4 francs seulement.

**Engrais chimiques.**

Le tarif spécial n° 36 est applicable à tous les engrais chimiques, sauf au sulfate de potasse, tandis que le chlorate de potasse y est compris. Il semble qu'il y ait là un oubli qu'il conviendrait de réparer.

**Paille en bottes.**

En services intérieur et mixte belges, la paille en bottes, expédiée par quantité d'au moins 5,000 kilogrammes et le foin en wagon bâché au moyen de bâches, louées ou appartenant à l'expéditeur, expédié par quantité d'au moins 10,000 kilogrammes, sont respectivement rangés à la 3<sup>e</sup> et à la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

Ces marchandises, étant considérées comme encombrantes, sont taxées avec augmentation de 50 p. c. de leur poids réel, jusqu'au maximum d'un poids égal à la moitié du tonnage du matériel employé.

La paille, ayant moins de valeur que le foin, il n'y a aucune raison d'appliquer à la première une tarification supérieure au second.

Il serait donc rationnel et équitable de ranger la paille à la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3, par expédition de 10 tonnes au moins, en wagons bâchés aux frais de l'expéditeur.

Le Projet de Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, voté par Chambre des Représentants, s'élève pour

les dépenses ordinaires à . . . . . fr.	173,047,207
et pour les dépenses exceptionnelles à . . . . .	2,667,500
Total. . fr.	<u>175,714,707</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.