
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 7 AVRIL 1854.

Prorogation de l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835 concernant les péages
sur le chemin de fer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

La loi du 8 juin 1853 a prorogé, jusqu'au 1^{er} juillet 1854, l'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à régler les péages du chemin de fer.

L'intention de la Législature, en votant cette loi de prorogation, a été de donner au Gouvernement les moyens d'améliorer le plus promptement possible les résultats financiers du chemin de fer, en introduisant immédiatement dans le tarif pour le transport des marchandises, les modifications que l'expérience avait reconnues nécessaires.

Avant que cette loi fût votée, le conseil consultatif, institué au Département des Travaux publics, avait déjà été appelé à se prononcer sur ces modifications.

Aussi, l'arrêté royal qui les approuvait put-il être inséré au *Moniteur* du 10 juin, en même temps que la loi de prorogation.

Le nouveau tarif fut appliqué à partir du 1^{er} juillet.

Le Gouvernement et le conseil avaient prévu que l'augmentation de produits qui résulterait du remaniement du tarif s'élèverait à environ 1,200,000 francs par an, indépendamment de l'accroissement de recettes dû au développement normal des transports.

Dès le premier mois, ces prévisions furent entièrement justifiées, et elles n'ont pas été démenties par les résultats subséquents.

Il suffit, pour s'en convaincre, de jeter les yeux sur les chiffres qui suivent :

Pour les premiers mois de l'année 1853, l'augmentation de recette, relativement aux mois correspondants de 1852, avait été :

1853, janvier	fr. 12,600
février	45,500
mars	55,500
avril	96,500
mai	61,600

En juin, l'augmentation atteint 125,900 francs. Mais une partie de cette recette devrait, à la rigueur, être reportée à juillet, attendu que l'annonce du nouveau tarif a fait opérer, dans les derniers jours de juin, un grand nombre d'expéditions qui, sans cela, n'eussent été faites qu'en juillet.

Quoi qu'il en soit, l'augmentation totale, sur les six premiers mois, est de 597,000 francs.

Le nouveau tarif est appliqué le 1^{er} juillet, et l'accroissement des produits prend immédiatement les proportions suivantes :

1853, juillet	fr. 185,700
août	178,800
septembre	149,100
octobre	193,800
novembre	247,500
décembre	301,400
Total.	1,256,500 ⁽¹⁾ .

Mais cette augmentation considérable et persistante qui se révèle dès le mois de juillet, n'est-elle pas due à un accroissement extraordinaire de transports?

Les chiffres suivants répondent à cette objection :

1853, janvier (tonneaux). 7,500	} Augmentations dans le tonnage. relativement aux mois correspondants de 1852.
février 20,700	
mars 26,600	
avril 50,800	
mai 24,600	

En juin, l'augmentation du tonnage s'élève à 58,400 tonnes ; mais, pour les motifs indiqués ci-dessus, une partie de cette augmentation devrait revenir à juillet.

⁽¹⁾ La progression des produits n'a fait que s'accroître en 1854.

L'augmentation pour janvier (mois, à la vérité, exceptionnel), a été de plus de 420,000 fr. et pour février de 260,000 francs environ, c'est-à-dire de 215,000 francs supérieure à l'augmentation de février 1853 sur février 1852.

Sans tenir compte de cette circonstance, l'augmentation totale est de 148,400 tonnes.

Sous l'empire du nouveau tarif, la progression continue et donne les résultats suivants :

1855, juillet (tonneaux).	29,600	} Augmentations dans le tonnage relativement aux mois correspondants de 1852.
août	34,900	
septembre	28,600	
octobre.	33,600	
novembre	40,500	
décembre.	45,800	
Total.	212,800 tonnes.	

Sous le régime du tarif précédent, l'augmentation du tonnage est de 148,400 tonnes, et celle de la recette de 597,000 francs.

Sous le régime du nouveau tarif, l'augmentation s'élève à 212,800 tonnes, soit 64,400 tonnes ou 44 p. % de plus, et celle de la recette, à 1,256,500 francs, soit 859,500 francs ou 215 p. % de plus.

En d'autres termes, d'après la proportion du premier semestre, l'augmentation de recette aurait dû être, pour le deuxième semestre, de 569,500 francs ($148,400 : 597,000 :: 212,800 : x$).

Or, nous venons de voir qu'elle s'élève à 1,256,500 francs. Il y a donc un excédant de recette de 687,000 francs, qui doit nécessairement être attribué au nouveau tarif.

Les calculs beaucoup plus développés qui ont été faits par l'administration viennent confirmer cette évaluation globale. Ils établissent que l'augmentation de recette du deuxième semestre 1855 peut être attribuée :

Au développement naturel des transports, à concurrence de . . fr.	719,900
A l'influence des nouveaux tarifs.	526,600

L'administration déclare que ce chiffre de 526,600 est un *minimum*, et que, dans son opinion, il laisse encore une marge d'environ 500,000 francs aux constatations.

Ces calculs sont consignés dans un rapport que j'ai communiqué au conseil consultatif et que je crois utile de mettre sous les yeux de la Chambre. (*Voir le document ci-annexé.*)

On verra par ce rapport et par les appréciations que je viens d'avoir l'honneur d'exposer, que, de quelque manière qu'on envisage la question, on est amené à reconnaître que les modifications introduites dans le tarif ont procuré au trésor un accroissement de produits d'environ 100,000 francs par mois, et cela, indépendamment d'une progression tout aussi considérable due au développement naturel des transports.

En présence de ces résultats, déjà satisfaisants, je me suis demandé s'il convient de laisser fonctionner, pendant quelque temps encore, le tarif actuel, tout en y introduisant successivement les améliorations que l'expérience indiquera, ou si le moment est venu de décréter, par une loi, un tarif définitif.

Le rapport de l'administration s'exprime en ces termes à ce sujet :

« On peut donc soutenir, avec toute raison, que l'administration des chemins
» de fer de l'État est entrée dans la bonne voie, en ce qui concerne les transports,
» et qu'elle fera bien d'y persister.

» Nous ne pensons pas, cependant, que le moment soit venu de soumettre à la
» Législature un système définitif de tarification.

» Les changements introduits n'ont été qu'un premier pas vers le système qu'il
» conviendra d'adopter plus tard, et il importe au bien de la chose que l'on n'in-
» troduise que successivement les autres modifications reconnues nécessaires, et
» que ces modifications reçoivent la consécration du temps et de l'expérience.

» Il convient, d'ailleurs, que le tarif du 1^{er} juillet soit soumis à une épreuve
» complète, et, pour cela, il est nécessaire qu'il traverse au moins une période
» annuelle tout entière.

» Nous pensons qu'en présence des résultats satisfaisants que ce tarif a donnés
» pendant les premiers six mois d'application, il y a tout avantage à le laisser
» fonctionner, plutôt que de se lancer dans l'inconnu et de s'exposer à des
» mécomptes en adoptant prématurément un système nouveau.

» L'administration s'occupe en ce moment de l'étude des améliorations de détail
» qu'il y aurait lieu d'introduire dans ces tarifs, en vue surtout de faciliter l'accès
» du chemin de fer à des transports nouveaux et d'y ramener ceux qui lui auraient
» échappé.

» Nous pensons que, dans ces circonstances, il y a lieu de présenter à la Légis-
» lature un projet de loi qui autorise le Gouvernement à régler, au moins pendant
» une année encore, les tarifs pour le transport des marchandises sur les chemins
» de fer de l'État. »

Je partage entièrement, à cet égard, l'opinion de l'administration. Le conseil consultatif à qui j'ai eu l'honneur de soumettre la question, a été d'avis également que, dans l'état actuel des choses, il est désirable que la loi du 8 juin dernier soit prorogée jusqu'au 1^{er} juillet 1855.

J'ai, en conséquence, l'honneur, Messieurs, de soumettre à vos délibérations
un projet de loi rédigé en ce sens.

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

L'art. 1^{er} de la loi du 12 avril 1833 (*Bulletin officiel*, n° 196), concernant les péages du chemin de fer, est prorogé jusqu'au 1^{er} juillet 1833.

Donné à Laeken, le 2 avril 1834.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

EM. VAN HOOBEKE.

RAPPORT

Sur les résultats obtenus par l'application des tarifs mis en vigueur
le 1^{er} juillet 1853, pour le transport des marchandises.

INTRODUCTION.

En apportant dans le service du transport des marchandises les changements décrétés par l'arrêté royal du 8 juin 1853, le Gouvernement s'est proposé d'améliorer les recettes du chemin de fer, sans rien préjuger quant aux principes à adopter pour servir de base à un système définitif de tarification (1).

L'examen des questions de principe étant réservé, le but du présent rapport est donc uniquement de rechercher si le résultat financier que le Gouvernement avait en vue a été atteint pendant les six premiers mois d'application des tarifs modifiés (juillet à décembre 1853).

L'arrêté royal du 8 juin et l'exposé des motifs du projet de loi déposé à la Chambre le 26 janvier 1852 (2), permettent de se rendre parfaitement compte des différences qui existent entre le tarif actuellement en vigueur et celui qui était appliqué avant le 1^{er} juillet 1853.

On nous permettra donc de renvoyer à ces documents pour ce qu'on peut appeler la partie historique de la question, et d'aborder immédiatement l'exposé et l'appréciation des résultats obtenus.

Après avoir essayé plusieurs combinaisons plus ou moins compliquées, nous nous sommes arrêtés à un mode d'appréciation qui nous a paru préférable à tout autre, parce qu'il est simple et facilement compréhensible, même pour les personnes peu familiarisées avec ces questions difficiles.

Il consiste en ceci :

1^o Comparaison des résultats obtenus pendant deux mêmes périodes, c'est-à-dire pendant les deuxièmes semestres 1852 et 1853.

Le résumé de cette comparaison est le suivant :

	Poids transporté. Tonneaux	Recette perçue Francs.
Deuxième semestre 1853	4,040,977	5,320,975 52
Deuxième semestre 1852	797,152	4,074,493 30
En plus pour le deuxième semestre 1853. .	243,825	1,246,482 02

(1) Voir le rapport servant d'exposé des motifs de l'arrêté royal du 8 juin 1853, inséré au *Moniteur* du 10 du même mois.

(2) N° 69 des Documents parlementaires. Session de 1851-1852.

2° Appréciation de la recette qui aurait été perçue, pendant le deuxième semestre 1853, si les parcours et les prix moyens obtenus sous les anciens tarifs avaient été appliqués au tonnage embarqué pendant ce même semestre ; en d'autres termes, s'il n'y avait pas eu de changement de tarif.

Nous verrons que cette recette eût été de fr. 4,794,376-80.

Il est évident, dès lors :

1° Que si l'on retranche de la recette réelle du deuxième semestre 1853, soit fr.	5,320,978 52
la recette qui eût été obtenue pendant cette même période, sans changement de tarif, soit.	4,794,376 80
la différence, soit.	<u>526,598 52</u>

indiquera la recette due uniquement aux modifications introduites dans le tarif.

2° Que si l'on soustrait de la susdite somme de.	4,794,376 80
(recette que l'on aurait obtenue, pour le deuxième semestre 1853, sans changer le tarif), la recette réelle, perçue pendant le deuxième semestre 1852, soit	4,074,493 50
la différence	<u>719,883 50</u>

représentera exactement l'augmentation due uniquement au développement du trafic.

Nous arriverons donc au résultat suivant :

1° Recette due uniquement au nouveau tarif fr.	526,598 52
2° Recette due exclusivement à l'accroissement du trafic . . .	<u>719,883 50</u>
Total égal à l'augmentation de recette du 2 ^e semestre 1853 sur le 2 ^e semestre 1852 fr.	1,246,482 02

Les développements qui vont suivre sont destinés à indiquer, séparément, tant pour les petites que pour les grosses marchandises, les résultats obtenus. On y retrouvera, appliqué aux détails, le mode de procéder dont nous venons de faire connaître les résultats pour l'ensemble des opérations.

PREMIÈRE PARTIE.

Résultat du transport des petites marchandises (ancien tarif n° 1, nouveaux tarifs n° 1 et 2).

Le tableau n° 1 ci-annexé indique, par mois et par tarif, le mouvement et la recette des petites marchandises pendant les deuxièmes semestres 1852 et 1853.

Il se résume comme suit :

	2 ^e semestre 1853	2 ^e semestre 1852.	Différences en 1853.	
Poids transporté { Expéditions de 100 kil. et moins.	119,689	88,286 +	31,403	} 180,931
(quintaux). { Id. de plus de 100 kil.	194,077	44,549 +	149,528	
Recette totale en francs.	699,396	401,067 +	298,328	
Quantités de mouvement (quintaux-lieues).	4,298,209	2,453,881 +	1,842,328	
Parcours moyen (lieues).	45,609	48,488 —	4,789	
Prix moyen (par quintal-lieue.	0.16.272	0.16.331 —	0.00059	

Ces résultats accusent une forte augmentation dans la recette, à côté d'une augmentation tout aussi considérable dans le mouvement et d'une réduction dans le parcours moyen.

La diminution du prix moyen par quintal-lieue est insensible (59 millièmes de centime), malgré la réduction des bases du tarif n° 2 ⁽¹⁾, réduction qui se trouve compensée par l'augmentation du prix des petits paquets au-delà de 2 kilogrammes ⁽²⁾.

La diminution dans le parcours moyen s'explique tout naturellement par cette double considération :

1° Les taxes du tarif n° 2 ne sont plus appliquées que de lieue en lieue (elles l'étaient autrefois de cinq en cinq lieues).

2° Ces taxes sont devenues obligatoires pour un grand nombre d'expéditions de poids qui, en 1852, étaient considérées comme grosses marchandises et qui s'effectuent à petites et à moyennes distances. L'expérience a prouvé depuis longtemps que le parcours moyen des marchandises est en raison inverse de leur poids. Il était donc rationnel que le parcours moyen des petites marchandises diminuât, lorsque leur limite de poids était reportée à 500 kilogrammes.

Quant aux augmentations obtenues sur la recette et sur le mouvement, elles peuvent être attribuées exclusivement (sauf, bien entendu, à tenir compte de la progression normale du mouvement) à l'influence de la disposition qui a fixé à 500 kilogrammes la limite qui sépare la petite de la grosse marchandise, au point de vue de la taxe et du mode d'expédition.

Nous avons vu que l'augmentation de recette des petites marchandises obtenue pendant le 2^e semestre 1853, comparativement au 2^e semestre 1852, était de fr. 298,528-80.

Il reste à déterminer quelle est la quotité qui revient dans cette augmentation, d'une part, au développement naturel des transports, et, d'autre part, à la nouvelle tarification.

Pour arriver à ce double résultat, il suffira de rechercher quels eussent été le mouvement et la recette des petites marchandises pendant le 2^e semestre 1853, si rien n'avait été changé au tarif.

Le tableau n° 1 constate que, pendant le 2^e semestre 1852, il a été transporté au tarif n° 1, comme petites marchandises 152,825 quintaux.
Ces transports se fussent évidemment reproduits en 1853

A reporter 152,825 quintaux.

(¹) Cette réduction consiste dans l'abaissement des frais fixes à 40 centimes (au lieu de 50).

(²) On sait que le nouveau tarif a établi une taxe uniforme de 50 centimes pour les colis de 2 kilogrammes et moins, taxe inférieure au *minimum* du tarif précédent, lequel était fixé à 55 centimes. Mais, au delà de 2 kilogrammes, il y a eu, en général, une augmentation sur les prix anciens.

Report. 132,823 quintaux.

La progression normale du tonnage des marchandises de l'espèce ayant été :

1850 sur 1849 13,700 quintaux ;
 1851 sur 1850 8,470 id.
 1852 sur 1851 14,890 id.

Moyenne annuelle . . . 13,020 quintaux.

La moyenne semestrielle eût été, par conséquent, pour le 2^e semestre 1853, de 6,510 quintaux.

On aurait donc transporté aux prix et conditions de l'ancien tarif n° 1 (grande vitesse) 139,343 quintaux.

Or, le même tableau n° 1 constate que, sous l'empire de ce tarif, chaque quintal parcourait 18.488 lieues et produisait par quintal-lieue fr. 0.16.331.

Le produit des 139,343 quintaux eût donc été :

$$139,343 \times 18.488 \times 0.16.331 = 420,720.91.$$

Ce dernier chiffre nous conduit aux résultats suivants :

	QUANTITÉS.	RECETTES.
	Quintaux.	Francs.
2 ^e semestre 1853 (application de l'ancien tarif).....	139,343	420,720 91
2 ^e id. 1852 (id.).....	132,835	401,067 88
Résultats dus au développement des transports : en plus en 1853....	6,510	19,653 03
2 ^e semestre 1853 (application du nouveau tarif).....	513,766	699,596 68
2 ^e id. 1853 (id. de l'ancien tarif).....	139,343	420,720 91
Résultats dus au nouveau tarif : en plus en 1853	174,421	278,675 77

Dans l'augmentation totale de fr. 298,328-80 du produit des petites marchandises, pendant le 2^e semestre 1853, on peut donc considérer :

Comme recette due au développement naturel des transports,
 une somme de fr. 19,653 03
 Comme recette due au nouveau tarif 278,675 77
 Total égal fr. 298,328 80

Toutefois, il est important de ne pas perdre de vue que les 174,421 quintaux (soit 17,442 tonnes) transportés en plus, en 1853, comme petites marchandises, eussent été taxés, sous le régime des anciens tarifs, comme grosses marchandises. Nous aurons soin de tenir compte de ce tonnage et de la recette qu'il eût produite, lorsque nous examinerons les résultats du tarif des grosses marchandises.

Parmi les dispositions qui ont été prises dans le but d'améliorer le service des petites marchandises, il en est une dont il est intéressant de suivre les résultats.

Nous voulons parler de la faculté donnée aux expéditeurs de faire remettre à domicile les expéditions *urgentes* par exprès.

Le tableau n° 3 ci-annexé fait voir qu'à cet égard l'administration ne s'est point trompée et que ce service, qui répond déjà à des besoins évidents, prendra une importance réelle à mesure qu'il sera mieux connu.

Ce tableau constate, en effet, que le nombre d'expéditions remises par exprès suit une marche presque constamment progressive, et que sur la base des derniers mois de l'année on peut compter sur un mouvement annuel de deux mille expéditions environ.

On ne doit pas perdre de vue que ces deux mille expéditions représentent un nombre égal de services importants rendus au public.

DEUXIÈME PARTIE.

Résultat du transport des grosses marchandises (anciens tarifs n° 2 et 3. nouveau tarif n° 3).

Il résulte du tableau n° 2 ci-annexé, que le transport des marchandises à petite vitesse (tarif n° 3) a donné, en résumé, les résultats suivants :

	2 ^e SEMESTRE 1853.	2 ^e SEMESTRE 1852.	DIFFÉRENCES EN 1853.
Poids transporté..... (Tonneaux).....	979,601	783,869	+ 195,732
Recette totale..... (En francs).....	4,621,578	3,673,425	+ 948,155
Quantités de mouvement..... (Tonnes-lieues)...	9,475,640	7,736,018	+ 1,717,622
Parcours moyen..... (Lieues).....	9.06	9.09	— 0.05
Prix moyen..... (Par tonne-lieue).	0.48.78	0.47.36	+ 0.01.42

On reconnaîtra tout d'abord que l'augmentation obtenue dans la recette ne peut être exclusivement attribuée aux modifications introduites dans le tarif, puisque l'on voit se produire en même temps une augmentation considérable dans le mouvement.

Ici encore il y a donc lieu d'analyser les faits pour déterminer la part d'influence du tarif et celle de la progression naturelle des transports.

Avant de procéder aux calculs au moyen desquels cette distinction peut être établie, il y a quelques réserves importantes à faire.

1° Il conviendra de tenir compte dans le calcul du mouvement et de la recette qui eussent été obtenus, si l'ancien tarif avait été maintenu, des 17,442 tonnes que le nouveau tarif a fait passer aux petites marchandises.

D'après les recherches indiquées dans l'exposé des motifs du projet de loi, présenté à la Chambre, les $\frac{11}{12}$ de ces transports, soit 15,988 tonnes, eussent été

taxés à l'ancien tarif n° 2 (aujourd'hui 1^{re} classe du tarif n° 3), et le $\frac{1}{12}$ restant, soit 1,454 tonnes, à l'ancien tarif n° 3 (aujourd'hui 3^e classe du tarif n° 3).

2° D'un autre côté, il sera nécessaire d'avoir égard à l'augmentation notable du *poids taxé* sous le régime des nouveaux tarifs (¹). Cette augmentation résulte notamment : du cubage des marchandises volumineuses et encombrantes ; de l'application des taxes des grosses marchandises de cent en cent kilogrammes (autrefois on les appliquait de 10 en 10 kil.) des taxes *minima* de 4,000 et de 5,000 kil. appliquées aux marchandises des 2^e et 3^e classes quel que soit le poids de l'expédition, enfin de la taxe d'après le nombre de wagons employés pour les objets de grandes dimensions appartenant à toutes les classes.

On comprend qu'il serait presque impossible de constater, avec une parfaite exactitude, l'influence de ces dispositions sur l'augmentation du poids taxé. Cependant des vérifications partielles ont permis d'évaluer à 10 p. $\frac{1}{100}$, au *minimum*, l'augmentation en poids taxés aux deux premières classes du tarif n° 3. En ce qui concerne la 3^e classe de ce tarif, l'augmentation ne pouvant guère frapper que sur les excédants de charge, a dû être à peu près nulle, puisque les produits qui restent compris dans cette classe, tels que le charbon, les pierres, les engrais, etc., ont, de tous temps, été taxés par charge complète de wagon.

Ces deux réserves posées, nous procéderons pour les grosses marchandises comme nous l'avons fait pour les petites. Seulement nous n'aurons plus ici à évaluer la progression normale des transports, attendu qu'en ce qui concerne les grosses marchandises, l'augmentation du tonnage (déduction faite de la différence en poids taxé) est due uniquement au développement naturel du trafic.

Voyons donc quels résultats eussent été atteints, si l'ancien tarif avait été maintenu pendant le 2^e semestre 1853.

A. A l'ancien tarif n° 2 (1^{re} classe actuelle des grosses marchandises) on aurait taxé :

1° Les 15,988 tonnes passées aux tarifs nos 1 et 2 et dont le décompte a été fait ci-dessus	15,988
2° Les 129,018 tonnes renseignées au tableau n° 2 comme ayant été transportées à la 1 ^{re} classe du tarif n° 3	129,018
Ensemble.	145,006
Dont il faut déduire 10 p. $\frac{1}{100}$ du chef de l'augmentation en poids taxés due aux nouveaux tarifs	14,500
Reste un total.	130,506 tonnes.

D'après le tableau n° 2, le parcours moyen de la tonne taxée à l'ancien tarif n° 2 était de 14.4 lieues et le produit moyen de la tonne-lieue de 0.56 94.

(¹) Lorsqu'une expédition est taxée au volume, on ne fait figurer dans les statistiques que le poids correspondant à ce volume et qui est appelé *poids taxé*. On conçoit qu'il doit exister des différences très-sensibles, sous deux régimes, dont l'un admettait tous les transports au poids réel et par 10 kilogrammes, tandis que l'autre applique le cubage et calcule les taxes par quintal et par wagon.

La recette des 130,506 tonnes eût donc été :

$$130,506 \times 14.4 \times 0,56.94 \text{ fr.} = 1,070,165.$$

Ce résultat ainsi que ceux indiqués au tableau n° 2, permettent d'établir la comparaison suivante :

	QUANTITÉS.	RECETTES.
	Quintaux.	Francs.
2 ^e semestre 1855 (application de l'ancien tarif).....	130,506	1,070,165 67
2 ^e id. 1852 (id.).....	126,565	1,056,554 62
Résultats dus au développement des transports : en plus, en 1854...	4,145	55,851 05
2 ^e semestre 1855 (application de l'ancien tarif).....	130,506	1,070,165 67
2 ^e id. 1855 (id. du nouveau tarif).....	129,018	1,045,040 78
Résultats dus au nouveau tarif : en moins.....	1,488	25,124 89

Ces déductions sous le régime du nouveau tarif sont la conséquence de l'augmentation en tonnage et en recette des petites marchandises, parmi lesquelles, comme nous l'avons vu plus haut, sont venues se ranger 15,988 tonnes taxées précédemment au tarif n° 2 (grosses marchandises).

B. A l'ancien tarif n° 3 (actuellement 2^e et 3^e cl. du tarif n° 3) on aurait transporté les quantités ci-après :

1 ^o Les 1,454 tonnes, passées aux tarifs n° 1 et 2 et dont le décompte a été indiqué plus haut	1,454
2 ^o Les 185,397 tonnes indiquées au tableau n° 2 comme ayant été transportées à la 2 ^e classe des grosses marchandises. On se rappellera que cette classe nouvelle a été formée de diverses marchandises rangées précédemment dans le tarif n° 3 (produits favorisés).	
Toutefois, il y a lieu de défalquer de ce tonnage 10 p. % du chef de l'augmentation en poids taxés due aux nouveaux tarifs. Reste . .	166,858
3 ^o Enfin, les 665,186 tonnes indiquées au même tableau dans la 3 ^e classe des grosses marchandises	665,186
Total	833,498

Le parcours moyen de la tonne taxée à l'ancien tarif n° 3 étant de 9 lieues et le produit moyen de la tonne-lieue de fr. 0,41.08, la recette de ces 833,498 tonnes eût été :

$$833,498 \times 9 \times 0,41.08 = \text{fr. } 3,081,608-80.$$

Ce résultat donne lieu à la comparaison suivante :

	QUANTITÉS.	RECETTES.
	Tonneaux.	Francs.
2 ^e semestre 1853 (application de l'ancien tarif).....	853,498	3,081,608 80
2 ^e id. 1852 (id.).....	637,506	2,458,328 63
Résultats dus au développement des transports : en plus, en 1853....	175,992	643,280 15
2 ^e semestre 1853 (application du nouveau tarif).....	850,585	5,534,636 44
2 ^e id. 1853 (id. de l'ancien tarif).....	853,498	5,081,608 80
Résultats dus au nouveau tarif : en plus, en 1853.	17,085	275,047 64

C. Quant à l'augmentation de fr. 23,419-27 que constate l'état n° 2 sur le produit des frais accessoires des grosses marchandises, il serait très-difficile de décider si elle est due au développement des transports ou à l'augmentation du tarif pour les frais de chargement et de déchargement, d'engins extraordinaires, pour les bulletins, etc.

En effet, si, d'une part, la taxe de ces frais a été augmentée, d'autre part, toutes les dispositions des nouveaux tarifs tendent à restreindre le nombre des inscriptions et à encourager aux charges complètes, et l'on sait qu'en général, le chargement et le déchargement des charges complètes se font par les expéditeurs et les destinataires. Afin d'éviter toute contestation sur ce point, nous rangerons toute cette augmentation parmi celles dues à l'accroissement du trafic ⁽¹⁾

Résumant les données qui précèdent, on arrive à former, pour les grosses marchandises, le tableau qui suit :

	QUANTITÉS.	RECETTES.
	Tonnes	Francs.
2 ^e semestre 1853 (application de l'ancien tarif).....	964,004	4,575,635 89 ^(a)
2 ^e id. 1852 (id.).....	785,869	5,675,425 42 ^(b)
Résultats dus au développement des transports : en plus, en 1853....	180,155	700,250 47
2 ^e semestre 1853 (application du nouveau tarif).....	979,601	4,621,578 64 ^(a)
2 ^e id. 1853 (id. de l'ancien tarif).....	964,004	4,575,635 89 ^(a)
Résultats dus aux nouveaux tarifs : en plus, en 1853.....	15,597 ^(c)	247,922 75

(1) Le tableau ci-annexé, sous le n° 4, donne un aperçu des frais nécessaires perçus aux divers tarifs, pendant les deuxièmes semestres 1852 et 1853.

(a) Y compris les fr. 221,881-42, perçus en 1853, pour frais accessoires.

(b) Y compris les fr. 198,762-15, perçus en 1852, pour frais accessoires.

(c) Différence provenant de l'augmentation en poids taxés. Cette augmentation est, en réalité, de 33,039 tonnes, mais elle se trouve réduite ici à 15,597 tonnes, parce que l'on a reporté 17,442 tonnes de petites marchandises au mouvement que l'on aurait obtenu en 1853, pour les grosses marchandises, si l'ancien tarif avait été appliqué.

On peut conclure de ce qui précède que l'augmentation totale de 948,153-22 que présente le produit des grosses marchandises pour le 2^e semestre 1853, relativement au 2^e semestre 1852, est due :

Au développement naturel des transports à concurrence de . fr.	700,230 47
Aux nouveaux tarifs à concurrence de	247,922 75
Total égal fr.	948,153 22

TROISIÈME PARTIE.

Résultats du transport des marchandises pris dans son ensemble (tarifs n° 1, 2 et 3).

En récapitulant les résultats indiqués dans les deux premières parties de ce rapport, on est conduit à établir le résumé général ci-après :

	2 ^e SEMESTRE 1853.			2 ^e SEMESTRE 1852.			AUGMENTATIONS EN 1853.		
	Petites marchan- dises.	Grosses marchandi- ses.	TOTAL.	Petites marchan- dises.	Grosses marchandi- ses.	TOTAL.	Attribu- bles aux nou- veaux tarifs.	Attribu- bles au dévelop- pement naturel des transports.	TOTAL.
Poids transporté . (Tonneaux.)	31,376	979,601	1,010,977	12,283	783,889	797,152	(a) 33,039	180,786	213,825
Recette effectuée . (En francs.)	699,396 68	4,621,578 64	5,320,975 32	401,067 88	3,673,425 42	4,074,493 30	526,598 52	719,883 50	1,246,482 02

Le chiffre de fr. 526.598-52, qui représente l'augmentation due au tarif, est certes très-acceptable, et il justifie pleinement les prévisions de l'administration.

Cependant nous devons faire observer qu'il doit être considéré comme *un minimum*, car, dans les appréciations qui précèdent, nous nous sommes fait une loi d'éviter toute exagération. La preuve bien évidente en ressort des tableaux n° 5 et 6 ci-annexés, qui indiquent, pour le chemin de fer de l'État et pour le chemin de fer du Nord, la progression du mouvement des recettes pendant les deux semestres des années 1852 et 1853.

Ces tableaux font voir, en effet, qu'au chemin de fer du Nord la progression des produits est restée la même, à très-peu de chose près, pendant les deux semestres (27.6 p. % pendant le premier semestre, et 27.8 p. % pendant le deuxième semestre), tandis qu'au chemin de fer de l'État cette progression présente une différence de 24 p. % en faveur de la période pendant laquelle les nou-

(¹) Augmentation du poids taxé, due aux dispositions des nouveaux tarifs, concernant le cubage, l'application des taxes de 100 en 100 kilogrammes, et par charges de wagon, etc.

veaux tarifs ont été appliqués (10 p. % pendant le premier semestre et 31 p. % pendant le deuxième semestre).

Il est impossible d'expliquer ce fait autrement que par l'influence des tarifs, puisqu'il s'est produit pendant qu'ils étaient changés en Belgique et maintenus en France.

Peut-on l'attribuer à une augmentation extraordinaire dans le parcours moyen pendant le deuxième semestre 1853? Nullement. En effet, les tableaux n° 1 et 2 constatent que les parcours moyens ont été moindres pendant ce semestre que pendant le semestre correspondant de 1852. Malgré cette circonstance, le produit moyen par tonne embarquée a augmenté en 1853. C'est donc une preuve évidente de l'influence du tarif sur l'amélioration des produits.

En ce qui concerne la diminution du parcours moyen que l'on constate, tant pour le premier que pour le deuxième semestre 1853, relativement aux deux semestres 1852, nous pensons qu'elle doit être attribuée au développement considérable du transport des grosses marchandises de la 5^e classe qui, on le sait, ont un parcours moyen assez restreint (8-5 lieues). Cette observation est surtout applicable au transport des houilles vers la France, dont le parcours sur les lignes de l'État est bien inférieur à cette moyenne (5 lieues environ).

Grâce à l'intelligence et à l'activité que la compagnie du Nord a su apporter dans l'organisation du transport des charbons, l'exportation par Quiévrain s'est élevée, pendant l'année 1853, tant en houille qu'en coke, à plus de 260,000 tonnes.

Elle n'avait été :

En 1852 que de	140,000
1851 »	104,000
1850 »	113,000
1849 »	64,000

En 1854, pour les mois de janvier et de février seulement, elle a déjà atteint le chiffre de 82,000 tonneaux.

Nous avons dit que l'augmentation de recette attribuable au nouveau tarif, s'élève en total à fr. 526,598-52.

Or, cette augmentation ne représente qu'une progression de 12 1/2 p. % relativement à la recette de 1852.

Nous pourrions donc soutenir que nos évaluations sont de 7 1/2 p. % en-dessous de la vérité, et comme ce tantième représente une recette de 300,000 francs, nous croyons laisser aux contestations une marge assez large pour que personne ne songe à révoquer en doute le succès de l'expérimentation, dans la mesure des prévisions du Gouvernement.

CONCLUSIONS.

Les développements dans lesquels nous venons d'entrer prouvent surabondamment que le but que le Gouvernement s'est proposé en modifiant les tarifs des marchandises, a été complètement atteint.

Il n'est pas possible, en effet, surtout en présence des calculs présentés en der-

N^o 1. — TABLEAU indiquant, par mois et par tarif, le résultat du transport des petites marchandises (tarifs nos 1 et 2), pendant la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1853 et la période correspondante de 1852.

MOIS.	M O U V E M E N T .													R E C E T T E S .							QUANTITÉS DE mouvement. — Quint.-lieues.	PARCOURS moyen. — Lieues.	PRIX MOYEN PAR quint.-lieues.	Observations.	
	TARIF N° 1.						TARIF N° 2.					TOTAL général du poids transporté aux TARIFS N°s 1 ET 2. — Quintaux.	FRAIS FIXES ET ACCESSOIRES.			FRAIS VARIABLES.			TOTAL général DE LA RECETTE des TARIFS N°s 1 ET 2.						
	COLIS DE 2 KILOGR. ET MOINS.		COLIS TAXÉS AU MINIMUM.		COLIS TAXÉS PROPORTIONNELLEMENT AU POIDS.		TOTAL DU POIDS. — Quintaux.	EXPÉDITIONS					TOTAL. — Quintaux.	TARIF N° 1.	TARIF N° 2.	TOTAL.	TARIF N° 1.	TARIF N° 2.		TOTAL.					
	NOMBRE. — (a)	POIDS. — Quintaux.	NOMBRE. — (b)	POIDS. — Quintaux.	NOMBRE. — (c)	POIDS. — Quintaux.		TAXÉES AU MINIMUM.		DE 10 A 100 KILOG.															DE 100 KIL. — ET PLUS. — Quintaux.
								NOMBRE. — (d)	POIDS. — Quintaux.	NOMBRE. — (e)	POIDS. — Quintaux.														
Juillet	40,557	406	4,478	479	9,680	968	4,253	7,046	4,409	25,045	44,627	38,815	54,854	56,404	6,478 75	29,619 04	35,797 79	43,486 95	70,859 31	84,346 26	420,444 05	728,520	42,985	» 46 490	(a) On a admis qu'en moyen chaque colis représente un poids de 4 kilogramme.
Août	40,976	410	4,461	466	9,900	990	4,266	6,579	4,316	24,389	47,323	29,586	48,225	49,491	6,259 25	25,408 09	31,667 34	43,835 25	65,603 24	79,438 49	444,405 83	676,477	43,669	» 46 424	(b) Id. id. id. 4 id.
Septembre	44,043	410	4,344	472	9,440	944	4,493	6,921	4,384	24,868	47,240	29,432	48,056	49,249	6,446 »	25,606 50	31,722 50	43,053 84	68,821 33	81,875 44	443,597 64	707,438	44,365	» 46 058	(c) Id. chaque expédition id. 40 id.
Octobre	42,406	424	4,746	490	9,350	935	4,249	7,273	4,455	27,605	49,639	33,944	55,008	56,257	6,625 50	28,764 67	35,390 47	44,379 38	73,435 35	87,834 73	423,224 90	755,390	43,428	» 46 313	(d) Id. id. id. 20 id.
Novembre	44,687	417	3,746	450	8,740	874	4,438	6,474	4,234	24,497	47,523	31,943	50,700	54,838	6,035 75	26,089 70	32,425 45	43,074 22	68,207 57	84,281 79	413,407 24	704,444	43,525	» 46 475	
Décembre	42,300	423	4,443	466	11,000	4,400	4,389	6,200	4,240	23,487	47,844	30,387	49,438	50,827	6,860 75	24,953 69	31,844 44	45,588 88	70,543 70	86,402 58	447,947 02	729,270	44,348	» 46 469	
TOTAUX	68,969	690	25,585	4,023	57,750	5,775	7,488	40,493	8,038	449,561	404,463	494,077	306,278	313,766	38,076 »	460,444 69	498,517 69	83,448 49	447,460 50	500,878 99	699,396 68	4,298,209	43,699	» 46 272	
1852.																									
Juillet	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,267	43,942	7,787	24,699	24,699	»	25,027 »	25,027 »	»	37,864 49	37,864 49	62,891 49	378,644	47,449	» 46 609	
Août	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,294	44,973	7,217	22,490	22,490	»	26,254 »	26,254 »	»	39,579 86	39,579 86	65,833 86	395,798	47,836	» 46 633	
Septembre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,528	45,535	7,366	22,901	22,901	»	26,447 »	26,447 »	»	42,984 87	42,984 87	69,428 87	429,818	48,768	» 46 453	
Octobre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48,864	46,373	8,084	24,454	24,454	»	28,472 50	28,472 50	»	45,606 54	45,606 54	74,079 04	456,065	48,650	» 46 243	
Novembre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,489	46,668	6,964	20,629	20,629	»	24,575 »	24,575 »	»	38,743 37	38,743 37	63,288 37	387,434	48,766	» 46 348	
Décembre	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,348	43,825	7,437	20,962	20,962	»	24,704 »	24,704 »	»	40,842 55	40,842 55	65,546 55	408,425	49,007	» 46 048	
TOTAUX	»	»	»	»	»	»	»	»	»	266,487	88,286	44,549	432,835	432,835	»	455,479 50	455,479 50	»	245,588 38	245,588 38	404,067 88	2,455,881	48,488	» 46 331	

Comparaison des résultats généraux.

[illegible]

N^o 2. — TABLEAU indiquant, par mois et par classe, le résultat du transport des grosses marchandises (tarif n^o 3), pendant la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1853 et la période correspondante de 1852.

MOIS.	POIDS TAXÉ. TONNEAUX.				FRAIS FIXES ET ACCESSOIRES.				FRAIS VARIABLES.				TOTAL GÉNÉRAL DE LA RECETTE DU TARIF N° 3.				QUANTITÉS DE MOUVEMENT. TONNES-LIEUES.				PARCOURS MOYEN. LIEUES.				PRIX MOYEN PAR TONNE-LIEUE.																																																																																																																																																																																																																																					
	FRAIS FIXES.			TOTAL.	FA IS ACCESSOIRES.	TOTAL.	FRAIS VARIABLES.			TOTAL.	TOTAL GÉNÉRAL DE LA RECETTE DU TARIF N° 3.			TOTAL.	QUANTITÉS DE MOUVEMENT. TONNES-LIEUES.			TOTAL.	PARCOURS MOYEN. LIEUES.			TOTAL.	PRIX MOYEN PAR TONNE-LIEUE.																																																																																																																																																																																																																																							
	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.				1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.		1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — Tarif spécial et abonnement.	1 ^{re} CLASSE.

MOIS.	POIDS TAXÉ. TONNEAUX.			FRAIS FIXES ET ACCESSOIRES.				FRAIS VARIABLES.			TOTAL GÉNÉRAL DES RECETTES.			QUANTITÉS DE MOUVEMENT. TONNES-LIEUES.			PARCOURS MOYEN. LIEUES.			PRIX MOYEN PAR TONNE-LIEUE.		
	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.	FRAIS FIXES.		FRAIS ACCESSOIRES.	TOTAL.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.	TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.	TOTAL.
				TARIF N° 2.	TARIF N° 3 et abonnement.																	
1852.																						
Juillet... ..	19,557	95,426	112,965	19,557 »	95,426 »	50,506 41	145,469 41	140,556 75	264,805 27	405,142 02	159,875 75	558,251 27	548,611 45	280,675	882,684	1,163,557	14.4	9.4	10.5	» 56 95	» 40 58	» 47 16
Août.....	19,722	94,506	114,028	19,722 »	94,506 »	51,525 59	145,551 59	145,710 70	265,556 62	411,067 52	165,452 70	559,662 62	556,618 91	291,421	884,515	1,175,956	14.8	9.5	10.5	» 56 80	» 40 66	» 47 25
Septembre.....	20,575	112,070	152,445	20,575 »	112 070 »	54,504 08	166,949 08	148,811 17	514,625 08	465,454 25	169,186 17	426,695 08	650,385 55	297,624	1,048,745	1,546,567	14.6	9.4	10.2	» 56 84	» 40 69	» 46 82
Octobre.....	22,671	120,098	142,769	22,671 »	120,098 »	55,521 97	178,290 97	160,718 59	528,159 89	488,878 28	185,589 59	448,257 89	667,109 25	521,456	1,095,866	1,415,502	14.2	9.1	9.9	» 56 95	» 40 98	» 47 12
Novembre.....	22,650	120,745	145,575	22,650 »	120,745 »	54,180 25	177,555 25	165,515 11	506,429 50	469,944 61	186,145 11	427,172 50	647,497 86	527,050	1,021,450	1,548,460	14.9	8.5	9.4	» 56 92	» 41 82	» 48 02
Décembre.....	21,428	116,865	158,291	21,428 »	116,865 »	52,525 85	170,816 85	150,879 50	501,448 29	452,527 79	172,507 50	418,511 29	625,144 64	501,759	1,004,857	1,506,596	14.1	8.6	9.4	» 57 11	» 41 65	» 47 69
TOTAUX.....	120,565	657,506	785,569	126,565 »	657,506 »	198,762 15	982,651 15	909,971 62	1,780,822 65	2,690,794 27	1,056,554 62	2,458,528 65	5,675,425 42	1,819,945	5,956,075	7,786,018	14.4	9.0	9.9	» 56 94	» 41 08	» 47 56

Comparaison des résultats généraux.

PÉRIODES.	POIDS TAXÉ. TONNEAUX.				FRAIS FIXES ET ACCESSOIRES.					FRAIS VARIABLES.				TOTAL GÉNÉRAL DE LA RECETTE DES GROSSES MARCHANDISES.				QUANTITÉS DE MOUVEMENT. TONNES-LIEUES.				PARCOURS MOYEN. LIEUES.				PRIX MOYEN PAR TONNE-LIEUE.			
	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL.	FRAIS FIXES.			FRAIS ACCESSOIRES.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL.	1 ^{re} CLASSE. — TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. — TARIF N° 3.	TOTAL..
					1 ^{re} CLASSE. TARIF N° 2.	2 ^e CLASSE.	3 ^e CLASSE. TARIF N° 3.																						
1855. 2 ^e semestre	129,018	185,597	665,186	979,601	129,018 »	185,597 »	665,186 »	221,881 42	1,201,482 42	913,022 78	846,577 91	1,637,695 55	5,420,096 22	1,045,040 78	1,051,774 91	2,522,881 55	4,621,578 64	1,852,043	2,115,944	5,325,631	9,475,640	14.2	11.4	8.5	9.6	» 57 04	» 48 76	» 42 04	» 48 78
1852. Id.	126,565	—	637,506	785,869	126,565 »	—	637,506 »	198,762 15	982,651 15	909,971 62	—	1,780,822 65	2,690,794 27	1,056,554 62	—	2,458,528 65	5,675,425 42	1,819,945	—	5,956,075	7,736,018	14.4	—	9.0	9.9	» 56 94	—	» 41 08	» 47 56
Différences en 1853 { en plus. . en moins.	2,653	185,597	7,680	193,752	2,653 »	185,597 »	7,680 »	25,119 27	218,831 27	6,051 16	846,577 91	—	729,501 95	8,706 16	1,051,774 91	—	948,155 22	12,102	2,115,944	—	1,717,622	—	11.4	—	—	» 00 10	» 48 76	» 00 96	» 01 42
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	125,427 12	—	—	—	115,447 12	—	—	—	410,454	—	0.2	—	0.7	0.5	—	—	—	—

(16 A)

1853-54

N° 219

Tableau indiquant par mois et par classe, tarif

le résultat du transport des petites marchandises

tarifs nr 1, 2 et 3 pendant la période du 1er juillet au 31
décembre 1853 et la période correspondante de 1852

cfr 35 mm film

2 plan(s)

ANNEXE N° 3.

*Relevé des expéditions de marchandises et des finances effectuées PAR EXPRÉS
pendant le 2^e semestre 1853.*

MOIS.	MOUVEMENT.			RECETTE.			Observations.
	MARCHANDISES.		FINANCES.	MARCHANDISES.	FINANCES.	TOTAL.	
	Nombre de colis.	Poids.	Nombre de groups.				
		Kilog.					
Juillet	53	276	5	76 84	4 60	81 44	La mesure n'a été étendue aux articles finances que vers la fin du mois d'août.
Août.....	71	294	6	106 95	8 90	115 85	
Septembre.....	96	89	26	105 68	37 55	143 25	
Octobre.....	78	125	22	92 54	31 »	123 54	
Novembre	105	224	18	121 22	27 »	148 22	
Décembre.....	152	54	25	151 »	35 60	186 60	
TOTAUX....	555	1,040	100	654 01	144 65	778 66	

N° 4. — *État comparatif des recettes effectuées à titre de frais accessoires, pendant la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1883, et la période correspondante de 1882.*

MOIS.	MONTANT DES RECETTES.							TOTAL GÉNÉRAL.	Observations.
	Remise à domicile.	Chargement et déchargement.	Engins extraordinaires.	PRODUITS DIVERS.			TOTAL.		
				Bulletins.	Prise à domicile.	Provision			
1883. Juillet.....	24,080 65	24,201 28	1,003 87	8,797 57	932 70	1,031 01	7,801 28	57,207 06	
Août.....	25,589 70	26,515 82	511 50	5,837 45	1,543 09	1,054 84	8,270 99	58,206 "	
Septembre.....	22,976 24	26,153 54	824 51	5,890 03	1,536 49	1,429 60	8,356 14	58,290 23	
Octobre.....	28,809 93	28,039 28	847 24	6,102 45	1,637 07	1,599 45	9,339 53	63,843 98	
Novembre.....	25,531 58	26,533 42	970 "	6,086 48	1,088 07	1,637 78	8,802 53	59,037 13	
Décembre.....	25,506 89	24,464 76	721 94	6,056 68	1,154 13	1,679 57	8,880 40	57,545 99	
Totaux.....	142,684 77	138,746 10	4,778 86	53,430 66	7,517 77	8,472 25	51,440 66	334,620 39	
1882. Juillet.....	16,310 80	18,518 "	"	"	"	"	7,721 41	42,880 21	
Août.....	16,778 20	19,056 80	"	"	"	"	7,910 09	43,724 79	
Septembre.....	17,108 50	19,164 50	"	"	"	"	9,203 08	45,368 08	
Octobre.....	19,028 10	20,775 50	"	"	"	"	8,793 47	48,897 07	
Novembre.....	16,774 80	19,935 50	"	"	"	"	7,976 73	44,703 03	
Décembre.....	16,526 80	19,689 "	"	"	"	"	7,880 85	44,096 65	
Totaux.....	102,727 20	116,953 "	"	"	"	"	49,379 63	269,241 83	

N° 5. — Tableau indiquant pour le chemin de fer de l'État, la progression du mouvement et des recettes des marchandises, pendant les deux semestres de l'année 1853 comparés aux mêmes périodes de 1852.

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.				Observations.
	1852. Tonneaux.	1853. Tonneaux.	AUGMENTATION EN 1853. Tonneaux.	Tantième p. %.	1852. Francs.	1853. Francs.	AUGMENTATION EN 1853. Francs.	Tantième p. %.	
Janvier	117,828	123,418	7,289	6	604,295 06	616,862 03	12,568 97	2	* La différence de 10,000 fr., que l'on remarque entre ce total et celui renfermé sur les autres pages, provient de ce que l'on a déduits, des recettes du mois de juin, les transports qui se sont effectués en juillet.
Février	98,470	119,180	20,710	21	533,842 97	581,179 98	45,337 01	8	
Mars	123,273	149,863	26,589	22	681,098 18	736,389 79	55,291 61	8	
Avril	113,486	144,280	30,764	27	623,307 16	719,798 73	96,491 57	13	
Mai	117,877	142,189	24,613	21	644,344 13	703,914 73	61,570 62	9	
Juin	411,738	448,773	38,562	34	607,620 97	733,613 01	125,992 04	21	
Totaux du 1 ^{er} semestre.	682,572	829,573	148,327	22	3,696,706 47	4,095,718 29	397,011 82	10	
Juillet	413,433	446,046	29,387	23	611,802 62	797,164 96	185,362 34	30	
Août	416,247	431,100	54,945	30	622,432 77	801,234 58	178,801 61	28	
Septembre	434,753	465,549	28,614	21	699,812 20	848,993 26	149,141 06	21	
Octobre	443,214	478,837	33,623	23	741,218 29	933,074 62	195,846 33	26	
Novembre	463,436	483,737	40,321	27	710,786 23	938,302 92	247,516 69	34	
Décembre	440,587	486,449	43,762	32	688,691 19	990,111 44	301,420 23	43	
Totaux du 2 ^e semestre.	797,432	4,011,538	212,880	27	4,074,493 50	* 5,330,881 58	1,256,388 28	31	
Différence proportionnelle en faveur du 2 ^e semestre.				3				21	

* La différence de 10,000 fr. que l'on remarque entre ce total et celui révisé sur les autres états, provient de ce que l'on a déduits, des recettes du mois de juin, les transports qui se sont effectués en juillet.

N° 6. — *Tableau indiquant pour le chemin de fer du Nord, en France, la progression du mouvement et des recettes des marchandises, pendant les deux semestres de l'année 1853, comparés aux mêmes périodes de 1852.*

MOIS.	MOUVEMENT.				RECETTE.				Observations.
	1852. Tonneaux.	1853. Tonneaux.	AUGMENTATION EN 1853.		1852. Francs.	1853. Francs.	AUGMENTATION EN 1853.		
			Tonneaux.	Tantième p. o/o.			Francs.	Tantième p. o/o.	
Janvier	68,418.5	91,405.8	23,078.5	56	1,080,225.53	1,581,829.72	501,606.19	28	
Février	57,233.9	81,115.5	23,887.4	42	945,538.95	1,250,078.58	286,539.63	50	
Mars	63,225.0	96,767.3	51,544.5	48	1,105,849.35	1,443,525.43	341,473.90	51	
Avril	64,394.6	88,492.3	23,897.9	57	1,033,799.69	1,512,585.80	286,584.11	24	
Mai	65,697.7	89,578.8	25,881.1	41	1,027,592.90	1,508,728.89	281,135.99	27	
Juin	57,791.4	89,022.1	51,250.7	54	971,570.50	1,215,898.96	242,528.66	23	
Totaux du 1 ^{er} semestre.	576,680.9	555,868.0	159,187.1	42	6,182,574.90	7,892,245.40	1,709,870.50	27.6	
Juillet	65,217.5	99,501.5	56,084.0	57	984,747.98	1,515,565.45	528,815.45	55	
Août	69,758.9	105,984.0	56,245.0	52	1,054,294.07	1,403,211.04	570,916.97	56	
Septembre	84,236.0	118,698.8	54,442.8	41	1,148,960.62	1,845,526.26	596,336.64	53	
Octobre	99,071.9	129,415.8	50,541.9	51	1,455,359.85	1,790,966.41	537,426.58	25	
Novembre	87,547.5	127,736.3	40,409.0	46	1,471,785.88	1,752,277.66	280,493.78	18	
Décembre	79,846.1	120,552.7	41,006.6	52	1,564,654.96	1,719,573.48	534,758.52	26	
Totaux du 2 ^e semestre..	485,177.8	701,707.1	218,529.5	45	7,457,970.54	9,506,918.28	2,068,947.94	27.8	
Différence proportionnelle en faveur du 2 ^e semestre.....				5				0.2	