(N° 112.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 15 FÉVRIER 1889.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1889 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

L'amélioration qui a commencé à se produire, en octobre 1886, dans les recettes des chemins de fer et qui s'est poursuivie pendant l'exercice 1887, a suivi son cours en 1888.

Ces recettes se sont élevées, pendant cette dernière année, pour la part revenant au Trésor, à environ 127,300,000 francs, soit près de 8 millions de plus que les prévisions du budget des voies et moyens revisé, et 7,300,000 francs de plus qu'en 1887.

Le tableau, d'autre part, indique le mouvement et les recettes pour les années 1887 et 1888; les recettes des deux derniers mois de 1888 ne sont qu'approximatives, les comptes n'étant pas définitivement arrêtés.

Le produit brut kilométrique du réseau exploité par l'État a donc atteint, en 1888 (3), un chiffre quelque peu supérieur à celui de l'année 1883, point de départ de la dépression de recettes qui était arrivée à son point culminant en septembre 1886.

---

(1) Budget, n° 100, VIII (session de 1887-1888).
Budget amendé, n° 4, VIII.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. NOËL, COLAERT, DE SMET DE NAEYER, SABATIER, ANCION et MEEUS.

(3) 1883 : Recettes brutes : 121,950,561 francs pour 3,045 kilomètres, soit 40,050 francs par kilomètre.

1888 : Recettes brutes : 131,478,821 francs pour 3,202 kilomètres, soit 41,060 francs par kilomètre.

Mouvement et recette de l'ensemble du réseau exploité par l'État en 1887 et 1888.

NATURE DES TRANSPORTS	MOUVEMENT. Unités.	1888.	1887.	RECETTES BRUTES (États et Sociétés concessionnaires). 1888.	1887.	RECETTES NETTES (au profit du Trésor). 1888.	1887.
Neuf premiers mois.							
Voyageurs.	Voyage.	43,548,713	40,876,415	32,644,670 38	31,091,354 30	31,489,324 86	29,946,391 04
Bagages.	Quint.	194,061	190,021	819,558 64	794,582 33	790,223 31	770,376 26
Petites marchandises . .	Kilog.	242,526,188	235,935,625	6,246,953 70	6,172,573 60	6,107,248 79	6,032,820 22
Grosses — . .	Tonn.	17,612,415	16,180,884	54,223,671 14	50,189,831 59	52,544,841 60	48,593,525 28
Finances	Group.	569,137	560,761	150,018 47	143,882 58	146,390 10	139,199 80
Équipages.	Expéd.	1,108	1,105	41,170 55	34,248 85	40,272 30	33,339 28
Chevaux et bestiaux . .	—	42,771	41,297	1,044,759 18	1,008,775 25	1,010,860 29	978,020 81
Produits extraordinaires.	. . . .	. . . . .	. . . . .	1,004,945 91	973,543 86	998,035 43	966,574 59
	Recettes totales arrêtées. . .			96,175,747 97	90,408,792 36	93,127,196 65	87,460,247 38
	Différences en 1888. .			+ 5,766,955 61		+ 5,666,949 30	
Mois d'octobre.							
Voyageurs.	Voyage.	5,345,496	5,021,340	3,738,149 94	3,494,306 25	3,606,399 58	3,350,724 72
Bagages.	Quint.	24,219	22,995	93,868 83	89,646 94	90,411 63	86,698 80
Petites marchandises . .	Kilog.	30,993,923	29,186,503	820,199 68	791,858 08	801,068 36	773,088 95
Grosses — . .	Tonn.	2,617,669	2,319,832	7,551,149 88	6,755,719 28	7,317,774 46	6,533,219 98
Finances	Group.	94,337	68,403	24,144 86	17,704 60	23,601 92	17,274 71
Équipages	Expéd.	112	114	5,143 17	5,386 06	5,019 87	5,114 31
Chevaux et bestiaux. . .	—	4,980	4,369	134,905 22	119,488 86	131,129 13	116,839 89
Produits extraordinaires.	. . . .	. . . . .	. . . . .	139,011 64	112,460 21	138,043 38	111,678 50
	Recettes arrêtées.			12,506,073 22	11,386,570 88	12,113,448 33	10,994,639 86
	Différences en 1888. .			+ 1,119,502 34		+ 1,118,808 47	
Novembre et décembre évalués.							
Voyageurs et bagages.				5,940,600 »	5,650,741 34	5,684,200 »	5,401,845 07
Marchandises et produits extraordinaires				16,856,400 »	16,611,6 9 65	16,372,800 »	16,146,297 19
	Total et recettes évaluées. .			22,797,000 »	22,262,400 99	22,057,000 »	21,548,142 26
	Différences en 1888.			+ 534,599 01		+ 508,857 74	
Résultats approximatifs.	Totaux pour les douze mois . . .			131,478,821 19	124,057,764 23	127,297,645 01	120,003,029 50
	Différences en 1888.			+ 7,421,056 96		+ 7,294,615 51	

La réduction des dépenses, qui depuis 1883 a suivi une marche parallèle à la dépression des recettes, s'est continuée aussi jusqu'en 1886. En 1887, le montant total des dépenses, était sensiblement le même qu'en 1886; il y a nécessairement une majoration, en 1888, par suite de l'augmentation du trafic.

Pour cette dernière année, la dépense kilométrique s'élève à 22,000 francs soit 54.25 p. % de la recette, tandis que pour une recette brute légèrement inférieure elle était, en 1883, de 24,000 francs ou 59.98 p. %.

Cette diminution est due non seulement à la baisse de prix de certains objets de consommation, notamment les rails et les charbons, mais elle est due aussi aux persévérants efforts faits, depuis quatre années, par l'administration de nos chemins de fer, sous l'énergique impulsion de l'honorable M. Vandenpeereboom, en vue de faire entrer l'expoitation dans une voie plus rationnelle et plus économique.

La progression du trafic, d'un côté, la hausse des combustibles et des rails, de l'autre, doivent nécessairement amener une majoration dans les dépenses de l'exercice 1889.

Aussi le budget amendé comprend-il des crédits pour une somme totale

de	fr.	91,815,535
présentant sur le projet primitif une augmentation de . . .		4,434,207
et sur le budget de 1888 une majoration de		4,948,757

Le tableau suivant fait ressortir les différences, tant partielles que totales, entre les principales subdivisions des budgets comparés.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	BUDGET DE 1888.		BUDGET PRIMITIF DE 1889.		BUDGET AMENDÉ DE 1889 (projet).		DIFFÉRENCE ENTRE LE BUDGET DE 1888 et le budget amendé de 1889.			
							DIMINUTIONS		AUGMENTATIONS	
							partielles.	totales.	partielles.	totales.
1. Administration centrale	»	354,075	»	348,075	»	348,075	»	6,000	»	
2. Chemins de fer, 1re section : Services communs . . .	1,346,775		1,346,775		1,348,475		»	»	1,700	
2e — Voies et Travaux . . .	16,366,574		16,373,274		17,513,282		»	»	1,146,708	
3e — Traction et Matériel. .	28,857,410		29,257,410		32,014,870		»	»	3,157,460	
4e — Transports	20,179,994		20,187,244		20,396,145		»	»	216,151	
5e — Perception des recettes et contrôle.	1,873,084		1,873,084		1,910,336		»	»	37,252	
		68,623,832		69,037,787		73,183,108				4,559,271
3. Postes et Télégraphes, 1re section : Services communs.	394,216		398,306		346,844		a) 47,372	»	»	
2e — Postes	9,387,067		9,455,242		9,555,115		»	»	(b) 168,048	
3e — Télégraphes . . .	3,738,066		3,739,926		3,961,801		»	»	225,735	
		13,519,349		13,593,674		13,863,760				(1)344,411
4. Marine.	»	4,229,242	»	4,261,517	»	4,270,317	»	»	»	41,075
5. Services divers	»	140,275	»	140,275	»	150,275	»	»		10,000
TOTAUX.	»	86,866,778	»	87,381,328	»	91,815,535	»	6,000	»	4,954,757
					Augmentation . . fr.		4,948,757			

(1) Balance entre *a* et *b*.

Les augmentations principales concernent — cela devait être — les chemins de fer et notamment les services de l'expoitation proprement dite.

Ce sont là autant de dépenses dont il y a lieu de se féliciter, puisqu'elles ont pour cause des augmentations de transport productives par elles-mêmes et qu'elles sont le symptôme d'une amélioration manifeste de la situation industrielle du pays.

EXAMEN EN SECTION.

Sauf dans la 5e section, le projet de budget n'a donné lieu à aucune discussion.

Les 2e, 3e, 4e et 6e sections l'ont adopté sans observations.

Un membre de la 5e section prie le rapporteur à la section centrale, de demander au Gouvernement, quels sont les résultats de l'emploi fait depuis deux ans, des traverses métalliques.

Un autre signale à l'attention du Ministre des Chemins de fer le mauvais état de la voie et du matériel à voyageurs sur certaines sections du réseau.

Un troisième prie la section centrale de demander au chef du Département si son administration a adopté un matériel-type pour les trains légers; il estime que les modèles employés jusqu'à ce jour présentent de nombreux inconvénients. Il voudrait également avoir la statistique du matériel léger en service et commandé, ainsi que la nomenclature des lignes sur lesquelles ce matériel est employé.

Un membre exprime l'avis qu'il y aurait lieu d'installer des coupés-lits dans un certain nombre de voitures desservant les lignes internationales.

La 5e section prie le Gouvernement d'accélérer l'étude du projet de loi sur la responsabilité en matière de transport; c'est le désir qu'avait aussi formulé un membre de la 1re section.

La 5e section demande, en outre, si l'administration ne pourrait pas rendre moins vexatoire le contrôle des coupons dans les gares, pour les voyageurs obligés de s'y arrêter quelque temps, munis de coupons pour une destination plus éloignée.

Un membre de la même section recommande d'armer tous les facteurs ruraux et d'augmenter leurs traitements.

Le budget est adopté à l'unanimité par toutes les sections.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Après avoir procédé au dépouillement des procès-verbaux des sections, la section centrale a décidé de poser au Gouvernement un certain nombre de questions.

Nous les reproduirons avec les réponses qui y ont été faites, lorsque nous nous occuperons, dans la suite de ce rapport, des chapitres du budget auxquels elles se rattachent.

La section centrale adopte le budget à l'unanimité.

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale s'est préoccupée des autorisations accordées à certains agents des chemins de fer de tenir des débits de boissons ou d'exercer un commerce. Que convient-il de faire, à ce sujet, non seulement pour ce qui existe, mais encore et surtout pour l'avenir?

Il résulte des renseignements que l'honorable Ministre des Chemins de fer a bien voulu donner à la section centrale, que les dispositions suivantes régissent la matière :

1) Aucun agent ne peut tenir un débit de boissons ou exercer un commerce quelconque, sans une autorisation préalable de l'administration.

2) Ces autorisations sont subordonnées aux conditions suivantes :

a) Interdiction absolue à certaines catégories d'agents — en vue de sauvegarder la sécurité publique — de tenir cabaret. Cette interdiction s'applique notamment aux machinistes et aux chauffeurs, aux employés subalternes et aux gardes des trains ;

b) Interdiction à tous autres agents de tenir des débits de boissons à une distance moindre — de cinq cents mètres, dans les villes et de mille mètres dans les localités rurales — des ateliers et des stations ;

c) Interdiction à tous employés, ayant autorité sur le personnel, ou investis des fonctions de comptable des recettes, de tenir — soit directement, soit indirectement — un débit de boissons ou une maison de commerce quelconque ;

d) Interdiction à tous agents d'exercer le commerce d'objets ou de matières qu'ils manipulent en vertu de leurs fonctions.

Les interdictions ci-dessus s'expliquent d'elles-mêmes.

De nombreuses exceptions ont été apportées aux règles précitées et, de plus, un certain nombre d'agents tiennent des débits de boissons ou exercent un commerce sans aucune autorisation, mais avec la tolérance tacite de l'administration.

Telle est la situation actuelle.

Quels remèdes convient-il d'y apporter; quelles règles convient-il de tracer pour l'avenir?

En ce qui concerne l'avenir, la section centrale est unanimement d'avis qu'il importe d'interdire, d'une façon absolue, à tous agents des chemins de fer de tenir des débits de boissons.

Semblable mesure a été prise, en 1871, à l'égard des facteurs des postes; le public et l'administration n'ont eu qu'a s'en féliciter.

Même avec les restrictions apportées à l'octroi des autorisations par les règles ci-dessus énoncées, les débits de boissons engendrent de nombreux abus que l'administration supérieure ne peut pas toujours connaître, ni par conséquent réprimer.

Ces cabarets, tenus par des camarades, multiplient pour les ouvriers les occasions, déjà trop fréquentes, de s'enivrer au détriment du service, de leur propre bien-être et du bien-être de leur famille.

Lorsque pour beaucoup, le remède le plus efficace, contre l'ivresse, semble être la limitation du nombre de débits, il n'est pas convenable que l'administration des chemins de fer permette à ceux-ci de se multiplier en autorisant ses propres agents à en établir.

En ce qui concerne tout autre commerce, la section centrale pense qu'une mesure moins radicale peut être prise et qu'il y a lieu d'autoriser à en établir tous agents non préposés aux recettes ou n'ayant pas d'autorité directe ou indirecte sur le personnel, et ne pouvant par conséquent exercer sur celui-ci, aucune pression de nature à favoriser ce commerce.

La section pense, en effet, qu'il n'y a pas lieu d'empêcher les agents de cette catégorie de s'assurer un surcroît de ressources — en exerçant un commerce licite en soi — alors qu'il n'en peut résulter aucun abus, ni aucun préjudice pour l'administration. Celle-ci aura à veiller strictement à ce que ces agents ne soignent pas leurs propres affaires pendant les heures de service et à réprimer sévèrement tous abus.

Pour ce qui regarde les fonctionnaires exerçant une autorité sur le personnel, la défense de tenir un commerce quelconque directement ou par personne interposée devrait être absolue.

Convient-il de prendre des mesures immédiates relativement aux débits de boissons existant à l'heure actuelle — soit en vertu d'autorisation expresse ou de tolérance tacite — et en ce qui concerne les maisons de commerce, tenues dans les mêmes conditions, par des employés ayant un personnel sous leurs ordres?

La section centrale — dont le désir unanime est de faire réaliser une réforme utile — estime que, pour que cette réforme soit acceptée sans récriminations, il sied de l'introduire sans secousses et avec les plus grands ménagements pour les situations acquises.

Le but à atteindre est la suppression totale, d'une part des cabarets, et d'autre part des maisons de commerce tenues par les agents de l'administration dans les conditions que nous avons indiquées et cela dans un délai plus ou moins court.

L'administration aurait donc à examiner chaque cas particulier et à maintenir l'autorisation suivant les circonstances : le salaire plus ou moins élevé de l'agent; les charges plus ou moins grandes de sa famille; les engagements qu'il aura pu contracter au point de vue de la location de son habitation, etc.

L'augmentation du salaire de l'agent, son déplacement pour cause d'avancement, des abus constatés à sa charge seraient des motifs suffisants pour déterminer l'administration à retirer immédiatement l'autorisation accordée.

Dans ces conditions, au bout d'une période de temps, que l'on peut, semble-t-il, fixer en moyenne à cinq années, la situation serait complète-

ment apurée et l'administration aurait accompli sans secousses et sans nuire à aucun intérêt légitime, une réforme des plus utiles.

La section centrale espère que l'honorable Ministre des Chemins de fer voudra bien entrer dans les vues qui viennent d'être exprimées.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Ce chapitre n'a donné lieu à aucune observation.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

L'ensemble de ce chapitre présente, sur les crédits alloués pour 1888, une augmentation totale de 1,146,708 francs. Elle est due tout entière à l'extension des travaux d'entretien et de renouvellement et à la hausse du prix des rails et des bois.

L'administration, en vue d'augmenter la vitesse des trains internationaux, sans compromettre la sécurité des voyageurs, se propose de remplacer sur nos lignes principales les rails du type actuel, pesant 38 kilogrammes au mètre courant, par des rails dits « Goliath », du poids de 52 kilogrammes.

La solidité de la voie étant renforcée, la vitesse des trains express pourra, grâce aux nouvelles machines essayées dernièrement avec succès, être considérablement accélérée.

Lorsque les changements dont nous venons de parler seront accomplis, la durée du parcours des trains internationaux, à travers la Belgique, sera notablement réduite. Cette mesure, combinée avec l'amélioration du service des malles d'Ostende à Douvres, que nous aurons l'occasion de signaler plus loin, développera considérablement, nous avons tout lieu de l'espérer, le transit par nos lignes des voyageurs entre l'Angleterre et l'Allemagne.

A propos du personnel technique des voies et travaux, nous croyons devoir rappeler le vœu exprimé par la section centrale de 1888 en faveur des chefs et sous-chefs de section et insister pour la création d'un grade nouveau : celui de chef de section principal de 1re classe avec traitement minimum de 6,000 francs et maximum de 6,500 francs, soit 1,000 francs de plus que le maximum actuel.

Cette mesure rendrait moins lent l'avancement de tout le cadre de ces utiles fonctionnaires, dont la position est enrayée par le fait que les emplois supérieurs ne leur sont pas accessibles.

La section centrale s'est occupée de la question de l'emploi des traverses

métalliques sur nos voies ferrées et elle a posé au Gouvernement la question suivante :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.	RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.
Quels sont les résultats des essais faits depuis 1886, en ce qui concerne l'emploi des traverses métalliques?	Les traverses Bernard (traverses rivées), mises en œuvre en 1886, n'ont point répondu aux espérances de l'administration des chemins de fer. Il a fallu les retirer des voies principales soumises à un trafic intense, au bout de quelques mois de service. L'inventeur, attribuant cet insuccès aux poutrelles en fer entrant dans leur composition, a sollicité et obtenu l'autorisation de substituer de l'acier au fer à une centaine de pièces. Ces nouvelles traverses ont été mises en œuvre il y a six mois à peine et n'ont encore donné lieu à aucune observation. L'essai des traverses *A* et *B* (Post et Bract) laminées avec inclinaison des surfaces d'appui et renforcement du tablier en ces endroits n'a pas eu une durée suffisante pour pouvoir être considéré comme concluant.

Cette réponse est la confirmation de celle faite à la section centrale qui a examiné le budget des recettes et des dépenses extraordinaires pour 1888, réponse que nous croyons utile de reproduire ci-dessous :

« Dans le courant de 1886, l'administration a mis en œuvre 75,000 traverses métalliques dont 70,000 de forme creuse, laminées avec inclination au $^1/_{20}$ des surfaces d'appui et renforcement du tablier en ces endroits (systèmes Post et Bract) et 5,000 appartenant à la catégorie des traverses rivées (système Bernard).

» Ces dernières ont dû être retirées au bout de quelques mois de service. L'inventeur, attribuant cet insuccès aux poutrelles en fer entrant dans leur composition, a sollicité l'autorisation de substituer, à ses frais, à ces poutrelles en fer, des poutrelles en acier à une centaine de traverses ; ces dernières seront mises en œuvre à titre de nouvel essai, dès qu'elles auront été fournies.

» Les 70,000 traverses de forme creuse se comportent bien jusqu'à présent, mais, mises en service depuis seize mois à peine, l'essai n'est pas assez durable pour pouvoir être considéré comme concluant, car il est à remarquer, en effet, qu'à l'exception des traverses Bernard, tous les systèmes de voies métalliques essayés jusqu'à ce jour sur le réseau de l'État se sont toujours comportés relativement bien pendant les premiers temps.

» Ce n'est donc qu'après plusieurs années d'usage qu'on sera à même d'apprécier s'il y a lieu de généraliser ou de restreindre l'emploi des traverses métalliques.

» Avant de procéder à de nouveaux essais, ou d'adopter d'autres types, le Gouvernement croit qu'il est prudent d'attendre le résultat des essais qui sont faits sur les lignes de l'État et sur celles des compagnies concessionnaires. »

Si nous prenons cette dernière réponse à la lettre, nous devons en conclure que de nombreuses années se passeront encore, avant que l'administration de nos chemins de fer se livre à de nouveaux essais. Or, s'il devait en être ainsi, ce retard serait profondément regrettable au point de vue des intérêts de notre industrie sidérurgique.

Des communications intéressantes, présentées au dernier congrès des chemins de fer réuni à Milan en septembre 1887, ont établi que les essais faits par un grand nombre de compagnies sont satisfaisants et que la plupart de celles-ci sont décidées à continuer leurs expériences, en mettant en œuvre des types nouveaux paraissant présenter certains avantages sur ceux employés jusqu'ici.

Or, dans la plupart des cas, ces essais ont eu pour but unique d'améliorer l'exploitation, de la rendre plus économique.

Outre cet intérêt direct général, nous avons chez nous, à la réforme, un intérêt national non moins grand : celui de vulgariser l'emploi d'un système qui aurait pour conséquence de donner un grand essor à une de nos principales industries.

Nous avons fait ressortir, dans le rapport sur le budget de 1887, l'importance de cet intérêt ; il est donc inutile d'insister sur ce point.

Il serait donc profondément fâcheux que l'honorable Ministre des Chemins de fer renonçât à tout essai nouveau pendant un certain temps, surtout par ce motif que son administration n'a pas été heureuse dans le choix d'un type — la traverse Bernard — qui, outre son prix élevé, présente de sérieux inconvénients, à cause des nombreux rivets et boulons des pièces assemblées.

Nous regrettons, notamment, que l'honorable Ministre ne consente pas à faire l'essai de la traverse dite en forme *Z*, dont nous avons eu l'honneur de faire ressortir les avantages techniques et économiques, dans la discussion générale du budget des chemins de fer pour l'exercice 1887.

Les différentes parties de ces traverses sont peu couteuses et les attaches sont à clavettes, sans boulons, ce qui donne une grande solidité à l'assemblage.

Leur forme est telle que le système présente une grande résistance à la flexion verticale. Il en résulte que pour des traverses — pesant avec les attaches 89 kilogrammes — le travail du fer par millimètre carré n'est que de 6 kilogrammes; tandis que ce travail est respectivement de 21 kilogrammes et de $15^{kil},3$ pour les traverses Post et Braet expérimentées par l'État.

De là cette conclusion, que le système *Z* permet, pour résister à une fatigue déterminée, d'employer le minimum de poids de métal et de

se servir de fer de qualité ordinaire, que nous produisons dans des conditions défiant toute concurrence.

Ces traverses sont essayées, depuis 1886, par la Société Nationale des chemins de fer vicinaux et leur emploi est très satisfaisant, bien que l'expérience soit faite dans les conditions les plus défavorables au point de vue de la fatigue de la voie.

Il s'agit, en effet, des lignes de la banlieue de Charleroi, où la circulation est active, qui présentent de nombreuses et fortes rampes, atteignant près de 6 p. % et des courbes descendant jusqu'à 25 mètres de rayon. La voie, placée sur des routes très fréquentées et sans cesse traversée par de lourds véhicules, se maintient néanmoins dans de bonnes conditions. N'est-ce pas la meilleure démonstration de la parfaite solidité de ce modèle?

Le Grand-Central belge, incontestablement un des réseaux les mieux exploités, constate les résultats favorables obtenus par l'emploi de traverses de 68 kilogrammes, placées depuis deux années sur certaines de ses sections.

La stabilité de la voie est parfaite et la main-d'œuvre d'entretien est inférieure à celle de la voie sur traverses en bois. Le Grand-Central continue ses essais, et certes, si cette administration, sage et prudente, agit de la sorte, c'est qu'elle est non seulement convaincue de la valeur technique du système, mais qu'elle espère encore en retirer un avantage au point de vue économique.

Or, à ce dernier point de vue, l'intérêt des chemins de fer de l'État est plus manifeste que celui de n'importe quelle compagnie privée.

En effet, le coût plus élevé des voies métalliques devant être compensé par une durée plus longue de celles-ci, cette compensation est d'autant plus rapidement atteinte que le taux des capitaux empruntés est plus bas. Or, tandis qu'une compagnie privée — quel que soit son crédit — ne peut compter un taux inférieur à 5 p. % pour les capitaux qu'elle immobilise, l'État belge emprunte à 3 ½ p. %.

L'avantage financier pour l'État, par rapport à celui que peuvent avoir les compagnies privées, est donc évident.

La section centrale continue d'appeler toute la bienveillante attention de M. le Ministre sur cette question.

TRACTION ET MATÉRIEL.

Les crédits sollicités pour 1889 présentent sur ceux votés pour 1888 une augmentation totale de 2,757,460 francs, dont :

131,560 francs à l'article 18 : Salaires des agents payés à la tâche, à la journée et au mois ;

1,335,000 — — 20 : Combustibles et objets de consommation pour la traction ;

1,647,000 — — 21 : Entretien, réparations et renouvellement du matériel.

Ces diverses augmentations sont dues au développement du trafic et à la hausse de prix des combustibles.

Tout accroissement de mouvement a nécessairement pour conséquence une augmentation de consommation de combustibles et d'objets divers et une extension de personnel, tant pour la conduite des trains que pour le travail des ateliers d'entretien et de réparation du matériel. Afin d'assurer tous les besoins du service, il y aura lieu aussi de renouveler, dans de plus larges proportions, le matériel de traction et de transport.

Il résulte des renseignements donnés au rapporteur que les expériences commencées, en 1886, dans le but d'obtenir une meilleure utilisation du matériel moteur, se sont poursuivies en 1887 et en 1888, et que les résultats obtenus sont très satisfaisants. Ces résultats sont dus à l'application, sur une plus large échelle, du système de la *double équipe*. Ce système, son nom l'indique, consiste à confier la conduite d'une locomotive à deux personnels, dont le service alterne de manière à maintenir celle-ci à feu, aussi longtemps qu'elle n'est pas arrêtée par la nécessité d'un lavage ou par une avarie.

Le rapporteur, qui a eu l'honneur de préconiser ce système et dans le rapport sur le budget de 1887 et dans la discussion générale du budget de 1888, est heureux de féliciter l'honorable chef du Département et son administration des résultats obtenus.

Il le fait avec d'autant plus de raison que la double équipe, bien qu'appliquée avec succès depuis longtemps en Amérique et préconisée par les ingénieurs les compétents, n'avait été expérimentée en Europe que sur quelques lignes et que son application présentait dans notre pays des difficultés spéciales à cause du morcellement et de la complication de notre réseau.

Les progrès réalisés et à réaliser encore auront pour conséquence de faire produire un travail utile plus considérable au matériel moteur, non en augmentant le nombre d'heures de travail des conducteurs, — ce qui serait un danger pour la sécurité publique, — mais en doublant le travail effectif du matériel lui-même partout où cela est possible.

La réponse suivante, faite à une demande du rapporteur, indique les progrès réalisés dans l'application de la double équipe.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.	RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.
Le système de la double équipe est-il appliqué actuellement sur d'autres lignes que la ligne de Bruxelles-Arlon ?	En outre de la ligne de Bruxelles-Arlon, le système de roulement à double équipe est *partiellement* appliqué sur les lignes indiquées ci-après :
Dans l'affirmative, sur quelles lignes et pour quels services ?	*Service des marchandises.*
Combien y a-t-il de machines accouplées ?	Schaerbeek-Anvers.

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

Schaerbeek-Gand.
Schaerbeek-Tervueren.
Schaerbeek-Ans.
Schaerbeek-Haine-Saint-Pierre.
Schaerbeek-Bascoup.
Bruxelles-Ouest-Termonde.
Namur-Charleroi.
Arlon-Luxembourg.
Arlon-Longwy.
Arlon-Signeulx.
Anvers-Esschen.
Anvers-Turnhout.
Meirelbeke-Gand-Ra[illegible].

Service des voyageurs.

Bruxelles-Nord et Schaerbeek à Bruxelles-Quartier-Léopold.

Bruxelles-Quartier-Léopold-Boitsfort-Ottignies.

Gand-Charleroi.

Gand-Dunkerque.

Gand-Louvain.

Bruxelles-Nord-Anvers.

Bruxelles-Nord-Gand.

Bruxelles-Nord-Tervueren.

Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord et à Schaerbeek.

Le nombre de machinistes et de locomotives utilisés actuellement pour le roulement à double équipe, c'est-à-dire organisé dans les conditions où deux machinistes montent successivement la même machine, se répartit comme suit entre les divers services.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Nombre de machinistes.	Nombre de locomotives.
Service des voyageurs. .	18	9
— des marchandises.	122	61
— des manœuvres. .	184	92
TOTAL. . .	324	162

A la fin de 1887, il y avait seulement cent vingt machinistes associés; aujourd'hui il y en a trois cent vingt-quatre : le progrès est donc marqué.

De plus, le roulement à double équipe fonctionne pour le service des manœuvres dans les stations : deux machinistes se succèdent sur la même machine, de douze en douze heures, partout où il existe un système de manœuvre de jour et de nuit.

La section centrale engage vivement l'administration à rechercher les moyens d'étendre le service à double équipe à toutes les catégories de trains et sur toutes les lignes du réseau.

Cela n'est pas possible partout, nous le reconnaissons, notamment pour les trains de voyageurs, ceux-ci circulant principalement pendant le jour, et la durée d'un service à voyageurs n'étant pas généralement suffisant pour permettre à deux agents de fournir, en se succédant sur la même machine, une période de travail suffisante.

Mais pour les trains de marchandises, la généralisation de la réforme est plus facile, et c'est là qu'elle doit offrir les résultats les plus avantageux, les moteurs à marchandises étant ceux qui donnent le moindre rendement.

Le tableau suivant indique les parcours moyens par locomotives, effectués tant en 1887 qu'en 1888.

PÉRIODES.	PARCOURS MOYENS DES LOCOMOTIVES	
	D'APRÈS L'EFFECTIF MOYEN.	D'APRÈS LE NOMBRE MOYEN DE LOCOMOTIVES en service journalier.
	Kilom	Kilom.
Année 1887	26.169	30.808
Neuf premiers mois de 1888.	20.742	25.042

La progression de parcours utile est donc sensible; elle ne s'arrêtera pas là, nous l'espérons, et elle aura pour conséquence une diminution proportionnelle du capital considérable immobilisé dans le parc de matériel moteur et dans les installations des dépôts et ateliers.

Les appréhensions que l'on avait de voir le système de la double équipe entraîner une augmentation des consommations journalières et des frais d'entretien ne se sont pas réalisées.

TRANSPORTS.

La nécessité d'exploiter économiquement les lignes à faible trafic appar-

tenant aux grands réseaux est aujourd'hui universellement reconnue : toutes les administrations de chemins de fer ont fait des essais en vue d'une exploitation en rapport avec les exigences du trafic auxquelles ces lignes ont à pourvoir.

De là, l'arrêté ministériel du 16 octobre 1886, déterminant provisoirement les lignes secondaires du réseau belge et l'application à ces lignes de diverses mesures ayant pour but de diminuer les frais d'exploitation. Parmi ces mesures figure, en toute première ligne, l'organisation du service dit : par *trains légers*.

Dès le début — comme c'est toujours le cas chez nous, même pour les meilleures réformes — l'introduction de ce système a soulevé des plaintes nombreuses auxquelles l'administration s'est efforcée de faire droit, en donnant plus de confortable au matériel dont les types primitifs laissaient véritablement à désirer.

Ces plaintes ont a peu près cessé aujourd'hui : le public a fini par comprendre qu'il était illogique d'exploiter des lignes secondaires avec le luxe des lignes internationales à grand trafic.

Il a trouvé, d'ailleurs, presque partout, de notables compensations, dans l'augmentation du nombre des trains et dans la multiplication des points d'arrêt.

Il est bon de le constater, au surplus : toute réforme ayant pour conséquence une diminution des frais d'exploitation et partant une augmentation du produit net constitue un avantage pour tous, puisqu'elle rend possibles des réductions de tarifs au profit du travail national.

Les économies à réaliser à l'aide de l'exploitation par trains légers ne se bornent pas à celles qui résultent du service des trains.

Il en est d'autres encore, relatives au service des voies — indépendamment de la moindre usure de celles-ci par le fait de la circulation d'un matériel moins lourd — que l'administration doit s'efforcer de généraliser.

Parmi celles-ci figurent : la suppression des gardes-routes spéciaux et leur remplacement par les piocheurs ;

La suppression de clôtures là où elles ne sont pas reconnues indispensables et la limitation des gardiennages des passages à niveau aux endroits importants et dangereux ;

La simplification des signaux et partant la diminution du personnel préposé à ce service ;

L'utilisation des rails retirés des voies principales dès que leur usure atteint une certaine limite ;

La suppression des trains mixtes permettant une meilleure utilisation du matériel et du personnel des trains, et assurant une meilleure exploitation au public, en diminuant la durée des parcours.

Il y a donc des économies à réaliser sur tous les services : sur la voie, le matériel, la traction et le transport.

L'administration de nos chemins de fer est entrée résolument dans la voie que nous venons d'indiquer ; nous l'engageons à y persister.

En 1887, le parcours quotidien des trains de voyageurs et mixtes a été de 54,274 trains-kilomètres, dont 7,485 — soit 13.79 p. % — se rapportent aux trains légers et trains-tramways.

Pendant les dix premiers mois de l'année 1888, le parcours quotidien des premiers a été de 56,987 trains-kilomètres, dont 9,663 pour les seconds, — soit 17.00 p. %. En ce qui concerne le coût du train-kilomètre avec matériel léger, des renseignements intéressants ont été fournis au rapporteur par le Gouvernement. Ils sont résumés dans le tableau reproduit à la fin de ce rapport (annexe 1).

Le prix moyen du train-kilomètre — pour le service exclusif des trains — s'élève, d'après ce tableau, à fr. 0-285. La majeure partie du matériel employé sur les lignes ayant servi à l'expérience étant neuve, le prix ci-dessus ne comprend guère que le petit entretien. Il devrait être majoré de 7 à 8 centimes et porté à fr. 0-36 environ, s'il était tenu compte des grandes réparations.

Satisfaisant à la demande de la 5e section, la section centrale a posé au Gouvernement les deux questions ci-après, au sujet du matériel des trains légers :

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.	RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.
L'administration des chemins de fer a-t-elle adopté un matériel-type pour les trains légers ?	A. *Matériel de traction.* L'administration a adopté cinq types de moteurs légers pour la remorque des trains de voyageurs sur les lignes secondaires, savoir : 1° La voiture à vapeur à trois classes ; 2° La voiture à vapeur à compartiment unique de 3e classe ; 3° La voiture à vapeur ancien modèle (deux classes) ; 4° La locomotive fourgon. Ces trois types de moteurs sont utilisés sur les lignes secondaires, relativement peu accidentées ; 5° La locomotive tender à six roues couplées de 1m,20, destinée à la remorque des trains légers sur les lignes secondaires à forte rampe. Indépendamment de ce matériel nouveau type, l'administration utilise également pour la remorque des trains-tramways ou des trains légers d'anciennes locomotives tenders à quatre roues cou-

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

plées de 1m,45 ou à roues libres de 1m,85 de diamètre qui ont été appropriées spécialement pour ces services.

B. *Matériel de transport.*

L'administration possède un type spécial de voitures pour trains légers. Ces voitures sont à couloir central avec plates-formes aux abouts.

Outre les places assises de l'intérieur, les voitures dont il s'agit comportent un certain nombre de places debout sur les plates-formes.

Cette circonstance augmente l'effet utile du matériel et évite souvent des renforts de trains qui seraient indispensables avec le matériel ordinaire ou sans plates-formes.

Le poids des voitures varie de 8,200 kilogrammes à 8,500 kilogrammes.

L'administration a fait construire d'après le même type et à titre d'essai des voitures d'un poids beaucoup moindre, la tare de ce nouveau matériel n'est que de 6,230 kilogrammes ; on le désigne, pour ce motif, sous le nom de « voitures extra légères ».

Ce matériel a été étudié spécialement en vue des trains-tramways, à organiser supplémentairement et dans les conditions les plus économiques, pour desservir les localités intermédiaires des lignes principales.

Les trains-tramways ne transportent ni bagages ni colis.

Il arrive que les compartiments fourgons des moteurs ou des voitures fourgons des trains légers ne sont pas suffisants pour assurer le transport des colis messageries, ce qui nécessitait l'adjonction à ces trains d'un lourd wagon fermé.

Pour éviter cet inconvénient, on a fait construire de petits fourgons légers qui sont employés dans ces circonstances (poids 4,200 kilogrammes).

Outre le matériel du type spécial pour

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

trains légers et désigné ci-dessus, on a approprié pour ces trains un assez grand nombre de voitures ordinaires devenues disponibles par suite de l'adoption du nouveau mode d'exploitation des lignes secondaires.

On a ménagé dans les voitures dont il s'agit un passage central relié d'une voiture à l'autre par des passerelles.

Une partie des portières latérales a été supprimée; l'embarquement et le débarquement des voyageurs se font par celles des portières latérales maintenues.

On désire obtenir la statistique du matériel en service pour l'exploitation des trains légers et de celui commandé pour le même service.

Voici la statistique du matériel en service pour l'exploitation des trains légers :

Voitures à vapeur à 2e classe (ancien modèle)	13
Voitures à vapeur à 3e classe . .	6
— compartiment unique de 3e classe.	31
Locomotives fourgons	36

L'administration a, en outre, fait construire quarante locomotives tenders pour lignes secondaires à fortes rampes, huit de ces moteurs sont actuellement en service sur la ligne de Landen à Ciney.

Indépendamment du matériel indiqué ci-dessus, l'administration dispose de trente-six locomotives tenders à quatre roues couplées de 1m,45 et de quinze vieilles locomotives tenders à roues libres assimilés aux moteurs légers, bien qu'elles s'en écartent sous le rapport du poids-limite par essieu.

Ces locomotives sont en partie utilisées pour la remorque des trains-tramways et des trains légers des lignes sur lesquelles il n'est pas possible de réaliser des économies dans la pose et l'entretien des voies.

Le tableau ci-dessous indique à ce jour

DEMANDE DE LA SECTION CENTRALE.

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT.

la situation du matériel pour trains légers.

DÉSIGNATION DU MATÉRIEL.	Matériel spécial existant.	Matériel spécial à fournir.	Matériel transformé.	Total.
Voitures :				
De 1re classe. . . .	»	»	1	1
De 2e —	4	»	31	35
De 3e —	(1)306	70	31	407
Mixtes :				
1re et 2e classes . .	117	30	29	176
1re, 2e et 3e classes.	28	»	»	28
2e et 3e classes. . .	33	»	»	33
Voitures fourgons .	»	»	62	62
Fourgons.	17	»	»	17
	505	100	154	759

(1) Y compris dix voitures extra légères.

Le tableau-annexe n° 2 ci-après donne la composition normale des trains légers.

L'administration s'est donc efforcée, tout en poursuivant son but de réaliser une exploitation économique, de donner satisfaction aux critiques qui ont été faites et de se pourvoir d'un matériel en rapport avec les exigences multiples des diverses lignes à desservir.

Le trains légers sont également employés avec succès pour desservir, en service supplémentaire, les banlieues de nos grandes villes et nos agglomérations ouvrières les plus importantes.

Nous recommandons à l'honorable Ministre l'organisation de ce service sur les lignes des Plateaux de Herve et de Liége à Landen, les seules aboutissant à Liége qui n'en soient pas encore dotées.

La topographie des régions traversées par ces lignes, se prête parfaitement à la création de point d'arrêts supplémentaires et ces trains nouveaux rendraient d'importants services à de nombreuses populations, ayant avec Liége de multiples relations.

TARIFS.

Les articles 22, 23 et 26 du budget présentent sur les chiffres du budget

précédent une augmentation totale de 271,151 francs, due à l'extension des transports et à la nécessité de séparer certains services mixtes de la poste et des chemins de fer, par suite du développement qu'y ont prises les opérations.

La majoration à l'article 23 — s'élevant à 111,109 francs — est destinée à améliorer les salaires d'ouvriers et d'agréés méritants, dont la position n'avait pas bénéficié d'un changement depuis longtemps.

La situation de nos chemins de fer étant plus favorable, il est équitable que la position des agents à faible traitement soit améliorée : la section centrale engage l'honorable Ministre à continuer à faire progressivement, dans ce sens, tout ce qui sera compatible avec une bonne administration.

Depuis le tableau publié dans le rapport de la section centrale sur le budget précédent, et qui s'arrêtait au 1er février 1888, certaines nouvelles réductions de taxes ont été accordées. Elles sont indiquées dans le tableau-annexe n° 3, reproduit à la suite de ce rapport.

Nous sommes heureux de constater parmi ces modifications l'application, réclamée par les sections centrales de 1887 et de 1888, du tarif spécial n° 28, au transport des pulpes de betteraves. Nous en remercions l'honorable Ministre des Chemins de fer, au nom de notre agriculture.

La section centrale est convaincue que l'honorable Ministre n'hésitera pas à accorder les réductions nouvelles qui seraient nécessitées par les intérêts agricoles et industriels.

Cette question complexe des tarifs mérite de fixer toute l'attention du chef du Département et de son administration : en ce qui concerne le chemin de fer lui-même, elle doit s'envisager au point de vue de l'influence que toute réduction de tarif exerce sur le mouvement d'une part et sur les recettes d'autre part.

Pour se rendre bien compte de cette double influence, il importerait de posséder certains renseignements statistiques publiés par des compagnies étrangères ; malheureusement ils font défaut.

La section centrale regrette vivement que, sous ce rapport, le Gouvernement n'ait pas, jusqu'ici, donné satisfaction aux vœux exprimés par la section centrale précédente et par plusieurs honorables membres de la Chambre qui s'occupent spécialement des questions de tarifs.

Lors de la discussion des budgets antérieurs, l'honorable Ministre a donné, il est vrai, des renseignements intéressants sur l'accroissement provoqué par des abaissements de tarifs accordées, sous certaines conditions, à des produits déterminés. Mais ces renseignements sont incomplets ; ils permettent d'apprécier l'influence de ces abaissements sur le mouvement et non sur les recettes. Pour analyser leur action sur ces dernières, il faudrait déterminer les taxes kilométriques perçues respectivement avant et après les réductions en question. Or, cette statistique n'existe pas.

La section centrale recommande de nouveau ce point, à toute l'attention de M. le Ministre des Chemins de fer.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

A différentes reprises — tant dans les discussions en section centrale qu'à la Chambre — la sollicitude du Gouvernement a été appelée sur la situation des employés inférieurs des postes et des télégraphes.

Le projet de budget que nous examinons prévoit une amélioration dans la situation de ces derniers, et contient une allocation nouvelle de 60,000 francs, pour l'extension du cadre des commis.

Les sous-percepteurs, les auxiliaires et les facteurs des postes ont été particulièrement recommandés à la juste et généreuse attention de l'honorable Ministre.

En ce qui concerne les sous-percepteurs, l'honorable Ministre des Chemins de fer a rappelé, dans la discussion générale du budget de 1888, les conditions dans lesquelles se faisait le recrutement de ce personnel spécial. Il a signalé également les promotions accordées depuis 1885 à ces agents.

Ajoutons que l'article 35 du projet de budget amendé contient une allocation pour amélioration de la position des sous-percepteurs, qui compteront, au 30 juin 1889, cinq années d'ancienneté.

Quant aux auxiliaires des postes, leur traitement minimum a été porté, l'an dernier, de 600 à 750 francs et un certain nombre d'emplois de commis leur ont été réservés, à l'exclusion des candidats étrangers à ce service. Le projet de budget prévoit, en outre, la transformation de vingt emplois d'auxiliaires en autant d'emplois de commis ; un crédit est sollicité à cette fin.

Malgré toute la sympathie de la section centrale, pour les deux catégories de fonctionnaires dont il vient d'être parlé, elle doit bien exprimer l'avis que, pour le moment, il n'y a pas lieu de faire davantage.

Si, en ce qui concerne les facteurs des postes, aucune amélioration n'est actuellement proposée, il est bon de rappeler que les traitements de ces agents dévoués ont été augmentés, de 1885 à 1888, dans une certaine mesure, et que leur situation, par rapport à ce qu'elle était il y a vingt-cinq ans, présente une amélioration notable.

En 1863, les traitements moyens des facteurs urbains et des facteurs ruraux étaient respectivement de 850 et de 700 francs ; ils s'élèvent aujourd'hui à 1,180 et 950 francs.

Y a-t-il lieu d'aller plus loin ?

Par de nombreuses pétitions, renvoyées à la section centrale, les facteurs urbains réclament une augmentation de traitement et les facteurs ruraux demandent, d'autre part, la suppression des trois catégories dans lesquelles ils sont répartis, et la création d'un cadre unique, au traitement minimum de 1,000 francs et maximum de 1,200 francs, après dix années de service.

D'après les renseignements donnés par le Gouvernement au rapporteur, la conséquence financière de cette dernière réforme se traduirait par une augmentation immédiate de dépense annuelle de 240,250 francs.

Tout en reconnaissant que le travail et la responsabilité des facteurs ont beaucoup augmenté dans ces dernières années, par suite de l'extension des opérations des postes et des services financiers nouveaux qui y ont été annexés, la section centrale estime qu'il n'y a peut-être pas lieu d'aller jusque là. A son avis cependant, la situation des facteurs de toutes catégories devrait être améliorée dans une mesure raisonnable.

A propos des postes, il ne sera pas hors de saison de recommander aussi à M. le Ministre une réclamation formulée par divers organes de la presse, obligés de joindre, à certains jours, une feuille supplémentaire à leur feuille ordinaire.

Lorque la loi a fixé le poids maximum du numéro de journal à expédier en Belgique, pour un simple affranchissement à 75 grammes, c'était plus du double de ce que pesait alors le plus grand journal belge. A cette époque les papiers à pâtes de bois n'étaient pas connus ou pas employés chez nous : leur usage est devenu général aujourd'hui et il en est résulté une augmentation de poids telle que lorsque certains journaux paraissent en double feuille, le taux maximum peut se trouver dépassé de quelques grammes. De là des conflits, des retards dans l'expédition, des surtaxes et des réclamations également désagréables pour le public, pour la presse, pour les fabricants de papier et pour l'administration elle-même.

Cette mesure frappe précisément les feuilles qui, par l'extension de leur publicité, procurent le plus de revenu à l'administration des postes ; elle va directement à l'encontre des intentions du législateur qui s'était proposé, en fixant le maximum à 75 grammes, de permettre, par un affranchissement simple, l'envoi d'une double feuille. Il ne serait que juste, tenant compte des considérations qui précèdent, de porter à 85 grammes au lieu de 75 le poids maximum par numéro de journal.

Parmi les réformes utiles, dont le public a pu dernièrement apprécier les avantages, figure la réorganisation — par l'arrêté royal du 15 novembre 1887 — des envois postaux qualifiés exprès.

Par le régime nouveau, on utilise, pour l'expédition de ces envois, non seulement les dépêches ordinaires de la poste, mais tous les modes de transport dont dispose actuellement l'administration. Les colis sont portés à domicile dès leur arrivée et il y a ainsi accélération et sur la remise et sur le transport.

CHAPITRE IV.

MARINE.

Le fait le plus important, dans le domaine de la marine, est l'amélioration apportée au service de la ligne d'Ostende à Douvres, qui compte, depuis le 1er avril 1887, trois départs quotidiens dans les deux sens.

Actuellement, le premier service — départ d'Ostende à 6 heures du matin

et retour de Douvres à 11 heures 54 — est seul effectué par des bateaux de grande vitesse.

L'administration sera prochainement en mesure d'assurer un second service par des bateaux accélérés.

Elle dispose, pour ce double service, de trois steamers; deux achetés en Angleterre : la « *Princesse Henriette* » et la « *Princesse Joséphine* », dont les machines développent respectivement une force de 6,300 et de 6,700 chevaux, et du steamer « *la Flandre* » d'une force de 4,300 chevaux, construit par la Société Cockerill, à Seraing.

Les essais, tant des deux malles anglaises que de la malle belge, ainsi que le service qu'elles ont fait jusqu'à présent, ont été tout à fait satisfaisants.

Les vitesses moyennes obtenues aux essais officiels sont les suivantes :

21,0925	nœuds à l'heure	pour la . . .	*Princesse Henriette.*
21,0015	—	— . . .	*Princesse Joséphine.*
18,9780	—	— . . .	*la Flandre.*

Il s'agit du nœud marin d'une longueur de 1,851^{m},85.

En service les bateaux anglais et le bateau belge font cependant la traversée dans le même temps.

Il y a là une particularité qu'il importe de faire remarquer. Les malles anglaises ont été essayées en rivière, sur la Clyde, tandis que la malle belge a été essayée en mer, entre les feux de Nieuport et de la Panne.

Il semblerait en résulter que l'essai en rivière, en eau profonde, *sans courants transversaux,* permettrait d'atteindre une vitesse plus grande qu'un essai le long de nos côtes.

Ajoutons que la malle belge, dont le prix est de près de 25 p. % inférieur à celui des malles anglaises, développe une force moindre de 2,200 chevaux et, par suite, consomme environ 12 tonnes de charbon en moins par double traversée. En outre, le personnel de la malle belge est inférieur de six hommes, au moins, à celui des malles anglaises, ce qui procure une économie totale de 180 francs environ par voyage aller et retour, soit une économie annuelle de 65,000 francs. Or, c'est là une diminution de dépense qui n'est pas à dédaigner.

Si nous entrons dans ces détails, c'est parce que nous sommes heureux de faire ressortir le succès obtenu pas notre grand établissement national, succès qui fait oublier les mécomptes éprouvés avec les deux malles fournies antérieurement.

Seraing, nous n'en avions jamais douté, ne pouvait rester sous le coup d'un insuccès tel qu'en ont subi d'ailleurs, avant lui, les firmes les plus importantes d'Angleterre, s'occupant de la construction des navires grands marcheurs. Il devait à sa brillante réputation de se relever avec éclat : il a répondu à notre attente.

La régularité du service ainsi assurée, devait avoir pour conséquence un accroissement, tant dans le mouvement que dans les recettes de nos malles.

Le tableau suivant résume les chiffres comparatifs pour les exercices 1888 et 1887.

SERVICE DES PAQUEBOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

Résumé comparatif du mouvement et de la recette de 1888-1887.

NATURE DES RECETTES.	MOUVEMENT.			RECETTES.	
	Année 1888 (Approximativement pour les deux derniers mois.)	Année 1887.	Différences pour 1888.	Année 1888 (Approximativement pour les deux derniers mois.)	Année 1887.
Voyageurs . . . . . Nombre.	55,710	42,238	+ 13,478	359,391 10	277,312 50
Supplément de 2e à 1re classe . . .	13,994	7,800	+ 6,194	32,885 90	18,330 »
Cabines particulières. . . Nombre.	1,678	1,239	+ 439	11,746 »	8,673 »
Bagages . . . . . Kilog.	7,010	6,570	+ 440	477 10	450 20
Petits colis . . . . . —	2,909,863	3,025,871	— 116,008	170,081 51	176,666 96
Finances . . . . . Groups.	3,724	3,207	+ 517	1,862 »	1,781 50
Journaux. . . . . Kilog.	73,795	101,132	— 27,337	2,694 75	4,983 03
Chiens. . . . . Nombre.	188	130	+ 58	874 20	613 80
Chevaux . . . . . —	15	23	— 8	602 25	682 55
Voitures . . . . . —	1	»	+ 1	40 15	»
Produits extraordinaires	»	»	»	645 »	254 41
Subsides du Gouvernement anglais.	»	»	»	113,700 04	113,801 06
			Totaux . . . fr.	695,000 »	603,549 01

Différence présumée en plus pour 1888 . . . fr. 91,450 99

Le progrès est donc sensible ; il s'accentuera, nous en avons la certitude, lorsque l'administration sera en mesure de modifier ses horaires, en vue de diminuer le temps accordé, tant pour la traversée maritime que pour le parcours sur rail à travers la Belgique.

Avant peu, nous en voir l'espoir, la ligne de Douvres à Ostende-Herbesthal occupera le premier rang parmi les lignes de transit entre l'Angleterre et le centre de l'Europe.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES. SITUATION FINANCIÈRE.

Par suite de la conversion des dettes 4 p. % en 3 ½ p. %, l'intérêt appliqué aux comptes réglant les relations entre le chemin de fer et le Trésor a été réduit à ce dernier taux, comme nous en avions exprimé l'avis dans notre rapport sur le budget de 1887.

Il est, en effet, rationnel que le chemin de fer ne paye pas au Trésor

— son banquier — un intérêt supérieur à celui payé par ce dernier pour les capitaux empruntés.

D'après les règles antérieurement adoptées, les capitaux appliqués au chemin de fer devaient être amortis en quatre-vingt-dix années et les comptes ont été établis en conséquence.

A la date du 31 décembre 1886, le total des sommes à amortir, à échéances annuelles, variant de vingt-huit à quatre-vingt-neuf ans, s'élevait à fr. 1,215,348,182-25.

Afin de simplifier les écritures, ces diverses échéances ont été ramenées à une échéance moyenne unique laquelle est de soixante-quatorze ans et huit mois.

L'amortissement de la dette unifiée exige, au taux de 3 ½ p. %, et pour le terme ci-dessus, une annuité totale de fr. 3-79 p. %, soit fr. 46,067,565-26. Cette charge — grevant le compte d'exploitation à partir de 1887 — lui sera appliquée jusqu'au 31 avril 1961, époque à laquelle le chemin de fer sera entièrement libéré vis-à-vis du Trésor de la dette restant due au 31 décembre 1886.

Quant aux capitaux, qui seront dépensés à partir de 1887, au compte de premier établissement, ils seront, comme précédemment, amortis en quatre-vingt-dix ans, au taux de 3 ½ p. %, soit au moyen d'une annuité de 3.665 p. %.

Tel est en peu de mots le mode suivant lequel les relations financières entre le Trésor et le chemin de fer sont actuellement réglées.

C'est en procédant de cette façon que le compte d'exploitation de 1887 laisse, après déduction de toutes les charges établies, comme il est dit ci-dessus, un boni de fr. 10,925,038-78, lequel joint au solde actif dû par le Trésor, le 31 décembre 1886, et s'élevant à fr. 94,344,811-82, forme un total de fr. 105,296,849-80.

Cette somme due par le Trésor au chemin de fer, à la date du 31 décembre 1887, représente donc pour la période totale de 1835 à 1887 le boni d'exploitation au delà de toutes les charges, intérêts et amortissement compris.

Elle constitue ce que nous appelons le *fonds de réserve* de l'entreprise.

Il convient d'y ajouter la valeur des objets de consommation et des matières premières, payées par les ressources budgétaires et dont le montant s'élevait, au 31 décembre 1887, à fr. 19,959,373-46.

Résumée dans les quelques chiffres que nous venons de citer, la situation de nos chemins de fer est donc bonne; elle apparaîtrait meilleure encore si l'on tenait compte des prestations de toute nature, faites par le chemin de fer à d'autres services publics et dont il serait rationnel de faire état.

Si, par suite de l'amélioration de la situation industrielle du pays, une nouvelle hausse de prix des principaux objets de consommation, tels que les combustibles et les rails, est possible; il ne faut pas perdre de vue que cette même cause aura par conséquence une progression dans le mouvement et partant dans les recettes au profit du Trésor.

Nous pouvons donc envisager l'avenir de notre grande entreprise nationale avec confiance, et affirmer qu'elle trouvera en elle-même, sans imposer aucun sacrifice au Trésor public, les ressources suffisantes pour venir en aide à notre agriculture et à nos industries, chaque fois que la nécessité en sera démontrée.

Ce rapport allait être déposé, quand une catastrophe épouvantable a eu lieu à Groenendael et a causé dans le pays une douloureuse émotion.

La première pensée de la section centrale est de s'associer à la douleur des malheureuses victimes de ce désastre et de leurs familles, et d'engager le Gouvernement à se montrer aussi généreux qu'il pourra l'être, dans le règlement des indemnités auxquelles elles peuvent avoir droit.

Il est désirable que, dans la mesure du possible, ces règlements aient lieu à l'amiable et ne se fassent pas attendre, car pour beaucoup de victimes un prompt payement des dommages en double le prix.

La section centrale se fait un devoir d'adresser l'expression de sa reconnaissance à tous ceux qui, dans ces tristes circonstances, ont fait preuve du plus grand dévouement, en portant secours aux blessés : elle adresse ses remercîments aux voyageurs échappés au péril, aux médecins de la localité et à ceux venus de la capitale, aux hospices de Bruxelles et à son corps médical si dévoué, au clergé, à nos braves soldats, aux fonctionnaires et aux ouvriers du chemin de fer, aux hospices et aux habitants d'Hoeylaert enfin, accourus dès la première heure sur les lieux du sinistre, ayant à leur tête les autorités locales.

Tous ont fait vaillamment leur devoir et prouvé, une fois de plus, que le dévouement — cette vertu véritablement belge, comme le disait dernièrement l'honorable Ministre des Finances — s'élève toujours chez nous à la hauteur des périls qu'il faut braver ou des misères qui réclament assistance.

Le pays a pu voir, une fois de plus, à quel point il peut compter sur l'honorable chef du Département des Chemins de fer. M. le Ministre accouru au secours des victimes, n'a quitté les lieux du sinistre qu'avec le dernier transport de blessés et, à plusieurs reprises, il s'est assuré par lui-même de l'état de ceux-ci en les visitant dans les hôpitaux de Bruxelles.

D'après les déclarations faites à la Chambre, le 5 février, par l'honorable Ministre des Chemins de fer, les premières constatations n'auraient donné aucune indication, quant à la cause du déraillement.

Deux enquêtes se poursuivent : l'une administrative, l'autre judiciaire; elles permettront, il faut l'espérer, de déterminer cette cause.

Elles nous apprendront aussi, si une responsabilité quelconque incombe à l'administration ou à ses agents.

Ce qui s'est passé à Groenendael ne démontre-t-il pas l'urgence d'améliorer et de compléter le matériel de service nécessaire en cas d'accident. Ne conviendrait-il pas d'avoir dans chaque dépôt important un wagon-

ambulance pour le transport des blessés, de placer les boîtes de secours à l'arrière et non à l'avant des trains, et de déposer une de ces boîtes dans chaque station des lignes à grand trafic.

Ces questions et d'autres semblables ne manqueront pas d'attirer l'attention de l'honorable Ministre et l'on peut compter qu'il saura leur donner, à bref délai, la solution la meilleure.

Le Rapporteur, *Le Président,*

ALFRED ANCION. P. TACK.

ANNEXE N° 1

Dépenses annuelles, des services des trains de voyageurs sur les lignes secondaires suivantes, exploitées avec un matériel léger.

Le premier chiffre indiqué pour chaque ligne ou groupe de lignes dans les colonnes *dépenses annuelles totales* et dépense *par train-kilomètre* se rapporte au service de la traction, le second au service des voitures et le troisième au service des transports (personnel gardes).

NOMENCLATURE DES LIGNES. (Les dates d'organisation des trains légers ou trains-tramways sont *imprimées en caractères italiques.*)	LONGUEUR des LIGNES.	TRAINS LÉGERS OU TRAINS-TRAMWAYS.				*Observations.*
		Trains-kilomètres par an.	Dépenses annuelles totales.	DÉPENSE par train-kilomètre		
				par service	totale.	
Alost-Moerbeke-Eecloo. . . .	126	509,332	93,096	0.183	0.270	
Moerbeke-Saint-Gilles-Waes .			28,534	0.056		
Alost-Sottegem-Renaix. . . .			16,000	0.031		
(*1er décembre 1886*).						
Bruges-Heyst.	41	210,141	40,904	0.195	0.310	Le service des trains légers entre Bruges et Heyst ne se fait qu'en hiver. Pour obtenir des chiffres comparables, on a supposé que ces trains roulent toute l'année, c'est-à-dire qu'on a considéré les dépenses pour une année supposée être formée de deux semestres d'hiver.
(*1er décembre 1886*).			14,290	0.068		
Dixmude-Nieuport.			10,000	0.047		
(*1er juillet 1887*).						
Tirlemont-Moll	114	420,380	52,493	0.125	0.234	
Tirlemont-Tongres			29,866	0.071		
(*1er décembre 1886*).			16,000	0.038		
Tamines-Mettet-Acoz	34	264,917	41,573	0.157	0.258	
(*25 avril 1887*).			18,818	0.071		
Tamines-Gembloux			8,000	0.030		
(*1er juin 1887*).						
Renaix-Courtrai.	60	220,460	31,463	0.143	0.218	
Avelghem-Herseaux-Courtrai.			12,599	0.057		
(*1er décembre 1886*).			4,000	0.018		
Ostende-Comines-Armentières.	83	372,738	49,612	0.133	0.228	
(*1er juillet 1888*).			23,581	0.063		
			12,000	0.032		
Anvers-Sud-Alost	50	197,465	26,123	0.132	0.212	
(*1er décembre 1886*).			7,911	0.040		
			8,000	0.040		
Rivage-Stoumont	21	93,294	9,631	0.103	0.145	Sur cette ligne le matériel de transport n'est pas du matériel léger.
(*3 novembre 1887*).			»	»		
			4,000.	0.042		

NOMENCLATURE DES LIGNES. (Les dates d'organisation des trains légers ou trains-tramways sont imprimées en caractères italiques.)	LONGUEUR des LIGNES.	TRAINS LÉGERS OU TRAINS-TRAMWAYS.				Observations.
		Trains-kilomètres par an.	Dépenses annuelles totales.	DÉPENSE par train-kilomètre		
				par service.	totale.	
Châtelineau-Jumet. . . . . (*1er octobre 1888*).			29,265	0.165		
Piéton Luttre. . . . . (*3 novembre 1887*).	48	177,430	14,212	0.080	0.287	
Piéton-Fleurus . . . . . (*3 novembre 1887*).			7,500	0.042		
			14,179	0.197		
Anseghem-Ingelmunster. . . (*3 janvier 1888*).	25	71,832	3,830	0.053	0.295	
			4,000	0.045		
			6,915	0.150		
Bruxelles-Tervueren. . . . . (*1er décembre 1886*).	21	46,209	5,029	0.109	0.377	
			5,500	0.118		
			53,690	0.246		Les lignes secondaires rayonnant autour de Saint-Ghislain sont les suivantes : Saint-Ghislain - Warquignies (*1er février 1879*), Dour-Roisin (*1er mai 1888*), Warquignies (*1er mai 1888*), Dour-Quiévrain (*1er mai 1888*), Saint-Ghislain-Frameries (*1er mai 1888*), Saint-Ghislain (*1er mai 1888*), Mons (*1er mai 1888*), Saint-Ghislain-Jurbise (*1er mai 1882*), Saint-Ghislain-Blaton (*1er février 1877*) à Péruwelz et à Bernissart (*1er février 1877*). Les sections de Blaton à Bernissart (*1er février 1877*) et de Blaton à Péruwelz (*1er février 1877*) sont exploitées par voitures à vapeur roulant seules.
Lignes secondaires rayonnant autour de Saint-Ghislain . . (Voir *colonne observations*).	103	218,270	11,623	0.053	0.381	
			18,000	0.082		
			3,282	0.195		
Bruges-Ostende. . . . . (*1er décembre 1886*).	23	16,863	4,777	0.283	0.478	
			»	»		
			8,962	0.179		Voitures à vapeur roulant seules.
Bruxelles-Nord et Schaerbeek et Bruxelles-Quartier-Léopold à Ottignies. . . . . (*1er décembre 1879*).	35	50,005	»	»	0.218	
			2,000	0.039		
			28,432	0.185		
Charleroy et Dampremy à Luttre par Brûlotte. . . . . (*2 septembre 1886*).	23	153,519	10,940	0.071	0.305	
			7,500	0.049		
			»	»		Sur cette ligne le matériel de traction est du matériel lourd.
Ath-Saint Ghislain. . . . . (*1er juillet 1888*).	23	78,110	4,938	0.063	0,088	
			2,000	0.025		

NOMENCLATURE DES LIGNES. (Les dates d'organisation des trains légers ou trains-tramways sont imprimées en caractères italiques.)	LONGUEUR des LIGNES.	TRAINS LÉGERS OU TRAINS-TRAMWAYS.				Observations.
		Trains-Kilomètres par an.	Dépenses annuelles totales.	DÉPENSE par train-Kilomètre		
				par service.	totale.	
Landen-Ciney *(Pour les moteurs : 1er décembre 1888).* *(Pour les voitures : 1er juillet 1887).*	75	304,045	» 23,681 14,000	» 0.078 0.049	0.127	La ligne de Landen-Ciney n'est exploitée que depuis peu au moyen de moteurs légers, par suite nous ne possédons pas encore des renseignements suffisants, afin de pouvoir calculer les économies que l'emploi de ces moteurs permettra de réaliser.
		Voir colonne observations.				
Gand-Sud-Gand-Rabot. *(1er janvier 1879).*	13	85,350	12,046 » 4,000	0.141 » 0.046	0.187	Sur cette ligne, le service a toujours été assuré par des voitures à vapeur.
Bruxelles-Nord-Vilvorde-Malines *(3 janv. 1888) (1er octob. 1887).*	20	21,681	4,864 2,019 »	0.224 0.093 »	0.317	
Bruxelles-Nord-Louvain-Tirlemont *(1er décembre 1886).*	47	182,573	22,352 12,595 6,000	0.123 0 069 0.032	0 224	
Namur-Assesse Namur-Gembloux Gembloux-Ramillies Ramillies-Namur Tamines-Namur. *(1er octobre 1887).*	93	88,330	13,648 6,558 6,000	0.155 0.074 0.067	0.296	
Longdoz-Chênée-Chaudfontaine-Trooz. *(1er juin 1886).*	12	63,100	15,241 8,851 4,000	0.224 0.129 0.058	0·411	
Vivegnis-Guillemins-Esneux-Rivage. *(1er avril 1887).*	27	99,426	14,762 6,511 4,000	0.149 0.065 0.040	0.254	
Guillemins-Pepinster-Verviers. *(1er avril 1887).*	25	83,293	8,222 8,027 6,000	0.099 0 096 0.072	0.267	
Bruxelles-Quartier-Léopold-Groenendael *(1er juin 1888).* *Service supprimé en hiver.*	10	30,451	9,466 10,495 6,000	0.311 0.344 0.197	0.852	
TOTAUX.	1,155	4,064,223	590,221 269,685 174,500	0.148 0 095 0.042	0.285	

ANNEXE N° 2.

COMPOSITION NORMALE DES TRAINS LÉGERS.

Composition normale

NATURE DES MOTEURS.	POIDS du MOTEUR.	VALEUR MOYENNE du moteur.	COMPOSITION DES RAMES EN VOITURES		
			mixte 2e classe avec compartiment de 1re classe.	de 3e classe ou voitures fourgons.	TOTAL.
Voiture à vapeur, type 1 (3 cl.) N. M. .	28,900	34,500	»	»	»
	28,900	34,500	»	2	2
	28,900	34,500	1	3	4
Voiture à vapeur, type 2 (compartiment unique de 3e classe)	24,000	33,500	1	1	2
	24,000	33,500	1	2	3
	24,000	33,500	1	3	4
	24,000	33,500	1	4	5
Voiture à vapeur, ancien modèle (2e cl.).	20,500	25,000	»	»	»
	20,500	25,000	»	1	1
	20,500	25,000	»	2	2
Locomotive fourgon	24,700	32,200	1 (*a*)	1	2
	24,700	32,200	1	2	3
	24,700	32,200	1	3	4
	24,700	32,200	2	3	5
	24,700	32,200	2	4	6
Locomotive, type 5	31,450	36,260	1	2	3
	31,450	36,260	1	3	4
Locomotive, types 8 et 9	34,000	40,000	2	3	5
Locomotive tender à 6 roues de 120 (N. M.).	31,000	36,400	1	3	4

ANNEXE N° 2.

des trains légers.

POIDS des VOITURES.	VALEUR MOYENNE des rames.	VOITURES ET MOTEURS. Poids total du matériel.	VOITURES ET MOTEURS. Valeur totale du matériel.	NOMBRE de RAMES.	*Observations.*
»	»	28,900	34,500	1	
16,400	10,950	45,300	45,450	1	
33,100	23,515	62,000	58,015	1	
16,700	12,565	40,700	46,065	3	
24,900	18,040	48,900	51,540	8	
33,100	23,515	57,100	57,015	4	
41,300	28,990	65,300	62,490	1	
»	»	20,500	25,000	3	
8,200	5,475	28,700	30,475	2	
16,400	10,950	36,900	35,950	1	
16,530	12,565	41,230	44,765	2	(*a*) Mixte 2e et 3e classe, trains-tramway.
24,900	18,040	49,600	50,240	8	
33,100	23,515	57,800	55,715	1	
41,600	30,605	66,300	62,805	2	
49,800	36,080	74,500	68,280	1	
24,900	18,040	56,350	54,300	3	
33,100	23,515	64,350	59,775	1	
41,600	30,605	75,600	70,605	1	
33,100	23,515	64,100	59,915	4	

ANNEXE N° 3.

Tableau des réductions de prix de transport accordées depuis le 1er février 1888 jusqu'au 1er février 1889 inclus.

I. SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

Le tarif spécial mis en vigueur le 15 avril 1886 en faveur *des combustibles*, et consacrant des réductions de 1 franc et fr. 1-25 sur les prix du tarif normal, a été successivement étendu aux destinations suivantes : *Duffel, Esschene, Lombeek, Oppuers, Landegem, Grembergen, Moerzeke, Boom, Boom (quai), Vive-Saint-Éloi, Waereghem, Haren (Nord), Terneuzen, Sluiskill, Sluiskill-Pont et Philippevie.*

Le tarif spécial n° 22, introduit le 1er mai 1886, pour les transports de goudron minéral solide à l'importation maritime, et consacrant sur les prix de la 4e classe une réduction de fr 1-35 avec minimum de perception de fr. 3-25, a successivement été étendu aux stations ci-après, desservant des usines à briquettes : *Jupille, Ans (L. L.) et Battice.*

15 avril 1888. Admission du *brai (goudron) minéral* au tarif spécial n° 31.

1er mai 1888. Classification des *câbles en acier* à la 2e classe, et admission de cette marchandise au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime (3e classe).

1er mai 1888. Introduction du *lait et du beurre* au tarif spécial n° 30.

1er juin 1888. Déclassement des *marbres en blocs* de la 3e à la 4e classe, sauf en ce qui concerne les relations dans lesquelles intervient le Grand-Central belge.

Déclassement des *marbres polis moulurés* de la 1re à la 2e classe.

Admission de ces produits au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime et au tarif spécial n° 9 d'importation maritime.

Classification des *armes* à la 1re classe ; admission de ce produit au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime et au tarif spécial n° 8 d'importation maritime (prix de la 3e classe).

1er juillet 1888. Déclassement du *sulfate de soude* de la 3e à la 4e classe.

Déclassement de la 1re à la 2e classe *des carreaux en faïence et de la faïence*. Admission de ces produits au tarif spécial n° 6 d'exportation maritime.

Classification des *os débouillis pour engrais* à la 4e classe et admission de ce produit au tarif spécial n° 30.

1er août 1888. Introduction des *marcs de soude* au tarif spécial n° 28.

1er septembre 1888. Classification du *bois-paille* (*lame de bois*) à la 3e classe.

1er — — Admission des *chiffons, déchets d'étoupes, vieux cordages et vieux papiers* au tarif spécial n° 7 d'exportation maritime.

1er — — Le tarif spécial n° 3 d'exportation maritime a été complété en ce sens que, pour les envois de *phosphate de chaux,* il s'applique sans distinguer si les expéditions sont embarquées sur bateaux d'intérieur ou sur navires de mer.

1er — — Classification des *fécules indigènes et des fécules exotiques* à la 3e classe, sauf en ce qui concerne les relations dans lesquelles intervient le Grand-Central belge.

1er — — Déclassement des *pannes* (*tuiles*) non vernissées de la 3e à la 4e classe.

15 — — Admission des *fromages secs* au tarif spécial n° 30.

1er novembre 1888. Déclassement de la 3e à la 4e classe *de la craie brute ou lavée en morceaux et de la craie en poudre.*

1er — — Introduction des *pulpes de betteraves* au tarif spécial n° 28.

1er — — Classification des *carreaux en terre cuite* (*autres que ceux genre de Boom*) à la 3e classe.

1er — — Déclassement de la 3e à la 4e classe *des acides chlorhydriques, muriatique et sulfurique en wagon-cylindres fournis par les expéditeurs.*

8 — — Introduction (sauf en services mixtes avec les compagnies de chemins de fer de la Flandre occidentale et de Gand à Bruges par Eecloo) d'un nouveau tarif pour le transport *des finances et valeurs consacrant des réductions très importantes* sur les prix précédemment en vigueur.

1er décembre 1888. Le tarif spécial n° 24 d'importation maritime qui était réservé aux envois de planchettes destinées à la confection des caisses pour verres à vitre, a été étendu à tous *les envois de l'espèce entrant en Belgique en franchise temporaire des droits de douane et*

destinées à la confection des caisses d'emballage en général.

1er décembre 1888. Introduction des *carreaux et dalles en ciment ou en grès céramique* au tarif spécial n° 7 d'exportation maritime.

1er janvier 1889. Admission des *pierrailles non criblées et des moellons bruts* à la 4e classe et au tarif spécial n° 28.

1er février 1889. Classification de l'*agalite* (*nematholite*) à la 3e classe.

II. SERVICE BELGE NÉERLANDAIS.

1er février 1888. Extension au *Helder* du tarif spécial applicable aux transports de combustibles effectués par quantités de 100,000 kilogrammes des stations charbonnières belges vers certains ports néerlandais.

20 — — Extension à *Eindhoven* du tarif spécial III applicable aux tabacs en feuilles emballés.

20 — — Extension à *Bruxelles-Entrepôt* du tarif spécial n° XI applicable aux transports de bières en fûts.

1er juin 1888. Déclassement des *marbres en blocs* du tarif spécial I au tarif spécial II et des *marbres polis moulurés* de la 1re à la 2e section.

1er juillet 1888. Déclassement de la 2e à la 3e section des *fèves, haricots secs, légumes secs non dénommés, lentilles et pois secs.*

1er — — Introduction d'*Harlebeke* au tarif spécial IV applicable au lin en tiges.

25 août 1888. Introduction d'*Anvers* (*Sud*) *et d'Anvers* (*transit*) au tarif spécial III, applicable aux tabacs en feuilles emballés.

23 octobre 1888. Introduction d'un nouvel article aux conditions réglementaires (art. 46bis), en vertu duquel *la glace et récipients* à glace, accompagnant les transports de bière ne sont plus taxés.

1er novembre 1888. Classification à la 3e section des *carreaux en terre cuite* (*autres que ceux genre de Boom*).

III. SERVICES BELGE BERG-MARCHE, BELGE-RHÉNAN, COLOGNE-MINDEN.

1er octobre 1888. Déclassement des *blocs de marbre bruts* de manière à

les faire jouir, sur le parcours belge, des prix de la 4e classe des tarifs intérieurs et mixtes belges.

1er juin 1888. Déclassement temporaire des fruits frais dans certaines relations.

IV. SERVICE BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND.

15 mai 1888. Introduction d'un tarif réduit pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon entre les stations belges et celles de la ligne d'Ehrang à Sarraguemines du réseau de la Direction royale des chemins de fer (rive gauche du Rhin).

1er juin 1888. Déclassement temporaire des fruits frais dans certaines relations.

1er juillet 1888. Introduction d'un tarif réduit pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'État de Bade.

10 décembre 1888. Admission des *os débouillis pour engrais* aux prix du tarif spécial III (4e classe sur le parcours belge).

1er février 1889. Introduction d'un tarif réduit pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon entre les stations belges et celles du chemin de fer de l'État de Wurtemberg.

V. SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

1er novembre 1888. Application des taxes de transport aux envois du trafic local.

VI. SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

1er février 1888. Introduction d'une réduction supplémentaire de fr. 0-40 par 1,000 kilogrammes en faveur des envois de 100 tonnes de matériaux pour l'entretien et la construction des routes ; ceux-ci jouissaient déjà d'une réduction de fr. 0-35 par 1,000 kilogrammes sur les prix de la 4e classe.

1er juillet 1888. Mise en vigueur du nouveau tarif franco-belge-nord. La classification de ce tarif, pour le parcours belge, est en général conforme à celle du tarif intérieur. Néanmoins on a maintenu certains déclassements qui existaient dans l'ancien tarif franco-belge-nord, notamment :

a. La réduction prémentionnée pour les matériaux d'empierrement ;

b. La 2e classe pour le carton brut, les plantes vivantes, les poires, pommes et prunes sèches, le suif, les vins en fûts, les graisses, le chanvre peigné ou cordé, le lin peigné ou cordé ;

c. La 3e classe au lieu de la 2e pour l'amidon, les essieux, les graines oléagineuses, le plomb en saumons, les roues de wagons, les tuyaux en fer, la fonte moulée, la pâte à papier, les rotins, les fagots comprimés ;

d. La 4e classe au lieu de la 3e pour le charbon de bois, les chicorées en cossettes ou en racine ;

e. La 4e classe au lieu de la 2e pour le plomb et le zinc en plaques ou en saumons vers certaines localités françaises déterminées et au départ des usines à zinc et à plomb du bassin de la Meuse.

Ce tarif renseigne ensuite certaines marchandises non dénommées en service intérieur belge, parce qu'elles ne se transportent qu'en service international, savoir :

A la 2e classe : Les blousses de laine, dalles en verre brut, certains déchets, certaines graines, la glycérine, les jaunes de chrome et de Naples, les légumes comprimés, la naphtaline raffinée, l'urticine, les acétates d'alumine, de cuivre et de plomb, le borate de chaux, le carbonate de plomb, le chlorhydrate et le muriate de potasse, l'oxyde de plomb, les phosphates et le sulfate de magnésie ;

A la 3e classe. Les briques de liége aggloméré, la naphtaline brute, la paraphine, les chlorhydrates et muriates de soude, le chlorure de sodium, l'oxyde de fer, etc. ;

A la 4e classe. Le sulfate de chaux.

14 septembre 1888. Déclassement de la 2e à la 3e classe des haricots secs, du plomb en saumons, et du zinc en saumons.

Déclassement de la 3e à la 4e classe des marbres en blocs, classification à la 3e classe de la cérésine.

12 — — Classification à la 2e classe de la chaudronnerie et de la poterie en fonte étamée ou émaillée et de la laine artificielle.

8 novembre 1888. Déclassement de la 1re classe à la 2e classe des extraits tinctoriaux et des papiers.

Classification à la 4e classe des pierres de taille sciées sur une seule face.

8 novembre 1888. Déclassement de la 3e à la 4e classe du sel de Glauber et du sulfate de soude.

11 décembre 1888. Déclassement de la 1re à la 2e classe des arbres vivants et de la faïence.

Déclassement de la 1re à la 3e classe de l'arrow-root et de l'extrait de châtaignier liquide.

Déclassement de la 2e à la 3e classe des fécules.

Déclassement de la 3e à la 4e classe des acides chlorhydrique, muriatique ou sulfurique en wagons citernes.

Classification à la 3e classe du bois paille en laine de bois.