

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 MARS 1899.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1899 (1).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

Votre Section centrale a décidé de diviser son rapport en trois parties :

- 1° Examen du Budget;
- 2° Examen de la discussion en sections et en section centrale;
- 3° Examen au point de vue général de la situation des chemins de fer de l'État.

1° EXAMEN DU BUDGET.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1899, déposé le 26 février 1898, comprenait des crédits s'élevant à 132,567,015 francs. Cette somme était basée sur le montant du Budget amendé de l'exercice 1898, augmenté :

- 1° D'une somme de 44,750 francs destinée à parfaire des crédits dont les premières parties avaient été inscrites aux Budgets de 1897 et de 1898;
 - 2° D'une somme de 20,675 francs, dont 10,000 francs pour augmentations de
-

(1) Budget, n° 83, IX (session de 1897-1898).

Budget amendé, n° 3, IX.

(2) La Section centrale, présidée par M. DE SADELEER, était composée de MM. DE BROQUEVILLE, FAGNART, FRIS, HEYNEN, HUBERT et MESENS.

pensions et 10,675 francs pour secours à d'anciens employés et ouvriers, ou à leurs familles.

Ces dépenses sont justifiées dans la note préliminaire.

Le projet de Budget amendé s'élève à 138,165,034 francs, en augmentation de 5,865,464 francs sur le projet de Budget amendé de 1898 et de 5,798,039 francs sur le projet de Budget primitif de 1899.

C'est certes là une augmentation considérable et il importe de se rendre particulièrement compte des points sur lesquels elle porte.

Le tableau suivant, établi sur les mêmes subdivisions que le Budget, permettra de se rendre compte plus aisément des différences.

| | BUDGET | | AUGMENTATION. |
|---|---------------|---------------------|---------------|
| | primitif. | amendé. | |
| Chapitre II. — Chemins de fer. | 107,551,224 » | 112,598,709 » | 5,067,485 » |
| Id. III. — Postes, Télégraphes et Téléphones. . . | 18,095,489 » | 19,260,825 » | 567,334 » |
| Id. IV. — Marine | 5,649,322 » | 5,786,042 » | 136,720 » |
| Id. VI. — Traitements de disponibilité. | 102,000 » | 118,500 » | 16,500 » |
| Id. VII. — Pensions. | 40,000 » | 50,000 » | 10,000 » |
| | | TOTAL ÉGAL. | 5,798,050 » |

Si l'on compare le Budget amendé de 1899 au Budget de 1898, qui a été voté à 132,301,590 francs auxquels il faut ajouter un crédit supplémentaire de 20,000 francs alloué à l'article 54 (*Pensions*) par la loi du 30 décembre 1898, soit ensemble fr. 132,321,590 »
l'augmentation prévue pour l'exercice 1899 est de. 5,843,464 »

Mais il importe de tenir compte des crédits supplémentaires qui seront sollicités pour l'exercice 1898 et dont le montant est évalué à. 4,520,000 »

L'augmentation de dépenses prévues pour l'exercice 1899, par rapport à celles de l'exercice 1898, n'est donc en réalité que de fr. 1,323,464 »

Le tableau ci-après renseigne les différences par service entre les deux Budgets.

| DÉSIGNATION DES SERVICES. | BUDGET VOTÉ DE 1898 et CRÉDIT SUPPLÉMENTAIRE alloué par la loi du 30 décembre 1898. | | BUDGET AMENDÉ DE 1899 | | DIFFÉRENCES entre le Budget de 1898 y compris le crédit sup- plémentaire voté et celui de 1899. | | | Observations. | |
|--|---|-----------|-----------------------|---------------|---|-------------|-------------|---------------|--|
| | | 271,950 " | par sections. | | par service. | DIMINUTIONS | | | AUGMENTATIONS |
| | | | | | | partielles. | totales. | | |
| 1 ^o Administration centrale | 1,794,010 " | 271,950 " | 2,050,245 " | 271,250 " | | | 256,255 " | | (1) Cette somme comprend les crédits nécessaires pour couvrir les dépenses d'exploitation de la ligne du Liégeois-Limbourgeois pendant un exercice entier. — La reprise de cette ligne par l'Etat n'ayant eu lieu que le 1 ^{er} juillet 1898, les dépenses d'exploitation de ce réseau pendant le second semestre 1898 incombent seules à l'Etat. (2) Y compris un crédit supplémentaire de 20,000 francs alloué par la loi du 30 décembre 1898. |
| 1 ^{re} section : Services communs. | 24,415,804 " | | 25,074,552 " | | | | 1,258,688 " | | |
| 2 ^o — Voies et travaux | 30,533,750 " | | 55,275,800 " | | | | 2,942,110 " | | |
| 3 ^o — Traction et matériel | | | 20,282,694 " | | | | 616,472 " | | |
| 4 ^o — Transports. Direc- tion commerciale et surveillance des chemins de fer conçus | 2,250,828 " | | 2,505,708 " | | | | 45,880 " | | |
| 5 ^o — Perception des recet- tes et contrôles | 17,000 " | (1) | 9,650 " | 112,598,706 " | 7,550 " | | 5,119,585 " | | |
| 6 ^o — Chemins de fer en construction | 585,500 " | | 588,600 " | | | | 5,500 " | | |
| 3 ^o Postes, Télégraphes et Téléphones | 12,052,554 " | | 12,414,575 " | | | | 582,959 " | | |
| 4 ^o Marine | 6,075,855 " | | 6,257,650 " | | | | 181,795 " | | |
| 5 ^o Services divers | 18,665,489 " | | 10,260,825 " | | | | 507,554 " | | |
| | 5,649,322 " | | 5,786,042 " | | | | 156,720 " | | |
| | (2) 221,075 " | | 248,250 " | | | | 27,175 " | | |
| | 152,521,590 " | | 158,165,054 " | | | | 5,850,814 " | | |
| | | | | | | | 5,845,464 " | | |
| | | | | | | | 4,520,000 " | | |
| | | | | | | | 1,525,464 " | | |

N. B. Si l'on tient compte des crédits supplémentaires à solliciter pour 1898 et évalués approximativement à l'augmentation de 1899 par rapport à la dépense effective de 1898 se réduit à environ fr.

Les crédits supplémentaires restant encore à solliciter se chiffrent approximativement comme suit :

| | |
|---|-----------------|
| Insuffisances sur crédits de 1898 | Fr. 4,007,500 " |
| Dépenses ordinaires | 42,500 " |
| Dépenses exceptionnelles | Fr. 4,050,000 " |
| Dépenses relatives aux exercices antérieurs | 470,000 " |
| | Fr. 4,520,000 " |

Mais afin de permettre un examen plus approfondi entre le Budget primitif et le Budget amendé, les augmentations de chaque service ont été elles-mêmes subdivisées suivant leur nature dans le tableau ci-après :

| LIBELLÉ DES CRÉDITS. | CHAPITRE II. — CHEMINS DE FER. | | | | | | |
|--|---|------------|---|---|--|--|---|
| | 1 ^{re} SECTION. — Services communs | | 2 ^e SECTION — Voies et travaux | 3 ^e SECTION. — Traction et matériel. | 4 ^e SECTION. — Transports | 5 ^e SECTION. — Perception des recettes et contrôles. | 6 ^e SECTION. — Chemins de fer en construction |
| | Augmentation. | Diminution | Augmentation | Augmentation | Augmentation. | Augmentation | Diminution |
| | | | | | | | |
| Traitements et indemnités | 9,400 » | » | 140,070 » | 46,750 » | 425,956 » | 54,470 » | 7,350 » |
| Salaires | » | 2,400 » | 454,050 » | 1,051,590 » | 94,610 » | 1,200 » | » |
| Imprimés, tarifs, etc. | 100,000 » | » | » | » | » | » | » |
| Subsides, caisse d'assurance, etc., des fonctionnaires, etc., repris du Grand Central Belge. | 88,000 » | » | » | » | » | » | » |
| Subsides, caisse des ouvriers de l'Administration | 68,000 » | » | » | » | » | » | » |
| Outils, ustensiles, etc. | » | » | 627,767 » | » | » | » | » |
| Primes d'économie et de régularité | » | » | » | 95,165 » | » | » | » |
| Combustible et autres objets de con- sommation pour la traction des convois. | » | » | » | 998,777 » | » | » | » |
| Entretien, réparation, etc., du maté- riel | » | » | » | 746,758 » | » | » | » |
| Primes pour encourager la marche régulière des convois | » | » | » | » | 26,504 » | » | » |
| Frais d'exploitation | » | » | » | » | 8,251 » | » | » |
| Pertes et avaries, indemnités, con- tentieux. | » | » | » | » | 24,967 » | » | » |
| Transport des dépêches | » | » | » | » | » | » | » |
| Matériel | » | » | » | » | » | » | » |
| Entretien des lignes et des bureaux | » | » | » | » | » | » | » |
| Traction et matériel | » | » | » | » | » | » | » |
| Paiement des termes échus avant l'inscription au Grand-Livre des pensions | » | » | » | » | » | » | » |

| CHAPITRE III. POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES. | | | CHAPITRE IV. MARINE. | CHAPITRE VI. TRAITEMENTS DE DISPONIBILITÉ | CHAPITRE VII. PENSIONS | TOTAUX. | | | |
|--|--|------------|--|--|---------------------------|--------------|---------------|-------------|--|
| 1 ^{re} SECTION. — Services communs | 2 ^e SECTION. — Postes | | 3 ^e SECTION. — Télégraphes et Téléphones. | | | | | | |
| Augmentation. | Augmentation | Diminution | Augmentation | Augmentation | Augmentation | Augmentation | Augmentation. | Diminution. | |
| 1,700 . | 179,765 | " | 118,895 . | 99,720 . | 16,700 . | " | 2,800,920 . | 9,750 . | |
| 1,600 . | 148,274 . | " | 60,400 . | 7,000 . | " | " | | | |
| " | " | " | " | " | " | " | 100,000 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 88,000 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 68,000 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 625,767 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 95,165 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 998,777 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 746,758 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 36,504 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 8,251 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | " | 24,067 . | " | |
| " | " | 12,400 . | " | " | " | " | " | 12,400 . | |
| " | 66,600 . | " | " | " | " | " | 66,600 . | " | |
| " | " | " | 2,500 . | " | " | " | 2,500 . | " | |
| " | " | " | " | 100,000 . | " | " | 100,000 . | " | |
| " | " | " | " | " | " | 10,000 . | 10,000 . | " | |
| | | | | | | | 5,820,189 . | 22,150 . | |
| SOLDE GÉNÉRAL | | | | | | | | 5,798,030 . | |

Il ressort du tableau qui précède que les augmentations portent sur quatre postes principaux : 1° traitements et salaires qui constituent plus de 50 % de l'augmentation totale; 2° outils, ustensiles, etc.; 3° combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois; 4° entretien, réparation, etc., du matériel.

On trouvera à l'annexe A une justification complète et très détaillée de toutes ces augmentations.

Il est intéressant de se rendre compte approximativement des recettes pour 1898, les tableaux suivants donnent ces renseignements :

Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1897 et 1898.

| NATURE DES TRANSPORTS. | RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.) | | RECETTES. au profit du Trésor. | |
|------------------------|---|-------|-----------------------------------|-------|
| | 1897. | 1898. | 1897. | 1898. |

Onze premiers mois.

| | | | | |
|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Voyageurs | 58,639,715 84 | 57,621,288 65 | 50,805,540 06 | 56,001,698 74 |
| Bagages | 1,871,661 29 | 1,823,500 85 | 1,825,080 41 | 1,782,781 38 |
| Marchandises, finances, etc. | 110,281,372 99 | 112,980,620 75 | 107,054,848 68 | 100,932,958 53 |
| Produits extraordinaires | 3,355,241 21 | 3,881,808 55 | 3,541,052 75 | 3,867,634 87 |
| Recettes totales | 174,147,901 33 | 176,507,508 58 | 169,027,410 00 | 171,585,073 52 |
| Différences en 1898. | + 2,159,317 25 | | + 2,557,662 62 | |

Décembre (approximation).

| | | | | |
|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Voyageurs et bagages. | 4,256,731 74 | 4,534,400 . | 4,132,763 42 | 4,405,500 . |
| Marchandises et produits extraordinaires | 10,409,251 25 | 10,801,500 . | 10,150,531 91 | 10,550,000 . |
| Total des recettes. | 14,665,982 97 | 15,335,900 . | 14,283,095 33 | 14,955,500 . |
| Différences en 1898. | + 669,917 03 | | + 652,404 67 | |
| Totaux pour les 12 mois. | 188,813,974 50 | 191,643,208 58 | 183,310,506 23 | 180,520,573 52 |
| Différences en 1898. | + 2,829,234 28 | | + 3,210,067 29 | |

N. B. — Les données ci-dessus comprenant forcément, pour 1898, outre les recettes de l'ancien réseau de l'État, les produits de l'exploitation des lignes reprises : Anvers-Gand, Gand-Bruges, Grand-Central et Liégeois-Limbourgeois (réseau belge pour ces deux dernières lignes), il a paru rationnel de comprendre également ces produits pour 1897, année entière. A remarquer que les résultats afférents à l'année 1897 ont été très sensiblement influencés par l'Exposition de Bruxelles.

État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1898.

| SERVICES. | | RECETTES approximatives de 1898. |
|-------------------------------------|--|--|
| Chemins de fer | | (¹) 178,426,000 |
| | } Produits ordinaires | 12,805,891 |
| Postes | } Part du Trésor | 56,000 |
| | } Taxe perçue sur les abonnements | 882,000 |
| | } Taxe sur les effets de commerce | 8,899,009 |
| | } Fonds communal | |
| Télégraphes et téléphones | | 7,764,000 |
| | } Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres | 1,157,700 |
| | } Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre | 87,300 |
| Marine | } Droits de police maritime | 146,000 |
| | } Droits de pilotage et de remorque | 3,147,500 |
| | } Droits d'écluse | 6,700 |

(¹) Y compris les produits d'Anvers-Gand et de Gand-Bruges depuis janvier et ceux du Grand-Central et du Liégeois-Limbourgeois à partir de juillet.

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer en 1898 est donc d'environ 3 millions plus élevé qu'en 1897, en 1897 l'augmentation avait été sur 1896 de près de 10,000,000 de francs.

Il a paru utile de continuer le tableau dressé dans les rapports de 1897 et 1898 et donnant les principaux résultats de l'exploitation depuis 1885.

Pour mieux faire ressortir ces résultats ils ont été subdivisés en périodes quinquennales. On y remarquera que malgré que 1897 ait été une année d'exposition, le boni du chemin de fer est d'environ 2,000,000 de francs inférieur à celui de 1896.

L'annexe B indique les nombreuses réductions de tarifs faites en 1898 et la diminution des recettes qui est résultée des réductions des tarifs de 1884 à 1899.

| ANNÉES | RECETTES BRUTES de l'exploitation, recettes diverses comprises. | DÉPENSES d'exploitation. | RECETTES nettes de l'exploitation. | PART des Compagnies (1) | PART du Trésor. | CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement) |
|--|---|-----------------------------|---|-------------------------------|-----------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 1885 | 119,775,906 25 | 70,054,675 50 | 49,719,252 75 | 5,020,998 44 | 44,698,254 29 | 44,281,179 10 |
| 1886 | 116,529,508 66 | 65,916,550 15 | 50,612,958 51 | 4,724,582 90 | 45,888,575 61 | 44,945,534 95 |
| 1887 | 124,137,746 12 | 66,689,605 26 | 57,448,140 86 | 4,712,696 88 | 52,735,445 98 | 46,192,386 04 |
| 1888 | 151,612,616 45 | 69,971,528 50 | 61,641,287 95 | 4,645,499 12 | 56,997,788 85 | 46,607,693 82 |
| 1889 | 156,920,084 54 | 74,714,552 80 | 62,205,551 54 | 4,886,555 61 | 57,519,197 95 | 47,168,740 49 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 125,794 772 » | 69,460,558 » | 56,525,454 » | 4,797,586 » | 51,527,848 » | 45,858,707 » |
| 1890 | 141,251,819 07 | 84,045,525 46 | 57,206,295 61 | 5,076,115 55 | 52,150,180 08 | 47,805,750 67 |
| 1891 | 142,816,555 82 | 84,224,514 76 | 58,592,041 06 | 5,155,667 91 | 53,458,575 15 | 48,556,660 99 |
| 1892 | 140,026,549 80 | 82,480,428 76 | 57,545,921 04 | 4,995,228 91 | 52,550,692 13 | 49,526,397 92 |
| 1893 | 145,609,996 07 | 81,595,514 69 | 64,016,481 38 | 5,289,256 27 | 58,727,225 11 | 49,756,076 99 |
| 1894 | 152,974,889 18 | 86,557,469 59 | 66,457,419 79 | 5,299,597 50 | 61,158,022 49 | 50,449,400 64 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 144,555,922 » | 83,776,290 » | 60,759,652 » | 5,162,735 » | 55,596,890 » | 49,178,854 » |
| 1895 | 154,467,550 51 | 90,456,512 18 | 64,051,058 55 | 5,505,115 98 | 58,727,924 35 | 51,146,077 61 |
| 1896 (2) | 160,454,765 20 | 90,757,505 51 | 69,677,457 75 | 5,509,680 55 | 64,167,777 42 | 52,179,404 18 |
| 1897 (3) | 170,412,727 85 | 102,081,540 01 | 68,551,187 84 | 5,502,507 09 | 62,828,880 75 | 52,995,684 68 |
| MOYENNES DES ANNÉES 1895 A 1897 | 161,771,614 » | 94,425,055 » | 67,546,561 » | 5,458,567 » | 61,908,194 » | 52,107,055 » |
| MOYENNES ANNUELLES POUR LA PÉRIODE DE 1885 A 1897 | 141,305,255 » | 80,751,025 » | 60,574,252 » | 5,085,900 » | 55,488,552 » | 48,569,921 » |

(1) Y compris le montant du loyer payé pour la ligne de Spa à la frontière Grand Ducale, imputé sur le Budget de la Dette publique (500,000 francs jusqu'en 1893 et 219,600 francs depuis cette année), etc.

(2) Imputées sur le Budget de la Dette publique.

(3) Y compris 29 kilomètres de lignes concédées par où transitent des trains de l'État.

(4) Pour 1885 et 1886, les intérêts ont été calculés à 3 1/2 p. c., afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 3 1/2 p. c. dans les écritures.

(5) Non compris les résultats relatifs à l'exploitation des lignes reprises en 1896 et 1897.

| Boni du compte d'exploitation. | MONTANT des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer (*). | Boni réduit du montant des pensions. | INTÉRÊTS en compte courant basés sur les bonis (col. 10). | Boni de l'exploitation (col. 10) majorés des intérêts en compte courant. | Longueur moyenne exploitée (*). | Coefficient d'exploit- ation. | Prix moyen du com- bustible consommé. | Prix moyen des rails en acier employés. |
|---|---|--|--|---|------------------------------------|----------------------------------|--|--|
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 417,055 19 | 509,240 * | 107,815 19 | 3,017,078 11 | (*) 3,124,803 30 | Miom. 3,173 | 58 35 | 5 65 | 131 * |
| 945,040 66 | 351,731 * | 593,309 66 | 2,905,124 05 | (*) 3,498,433 71 | 3,200 | 56 56 | 5 10 | 129 46 |
| 6,543,057 94 | 353,876 * | 6,189,181 94 | 4,057,674 21 | 10,246,856 15 | 3,217 | 53 72 | 4 70 | 108 * |
| 10,390,095 01 | 386,182 * | 10,003,913 01 | 4,499,345 19 | 14,503,258 30 | 3,227 | 53 16 | 5 74 | 115 65 |
| 10,150,457 44 | 437,617 * | 9,712,840 44 | 5,013,922 74 | 14,726,763 18 | 3,235 | 54 57 | 6 68 | 115 52 |
| 5,689,141 * | 367,729 * | 5,321,412 * | 3,898,629 * | 9,220,041 * | 3,210 | 55 27 | 5 57 | 119 93 |
| 4,321,449 41 | 464,379 * | 3,859,870 41 | 5,439,744 15 | 9,209,614 56 | 3,249 | 59 50 | 10 96 | 132 50 |
| 4,881,712 16 | 482,350 * | 4,399,162 16 | 5,788,488 12 | 10,187,650 28 | 3,269 | 58 97 | 10 26 | 154 * |
| 5,224,294 21 | 509,306 * | 2,714,998 21 | 6,127,667 08 | 8,842,665 29 | 3,276 | 58 00 | 7 52 | 139 50 |
| 8,971,148 12 | 553,238 * | 8,457,910 12 | 6,547,403 43 | 14,985,315 55 | 3,279 | 56 04 | 6 40 | 131 * |
| 10,688,621 85 | 561,209 * | 10,127,412 85 | 7,114,904 34 | 17,242,317 19 | 3,289 | 56 57 | 6 89 | 126 48 |
| 6,418,045 * | 510,174 * | 5,907,871 * | 6,203,641 * | 12,111,512 * | 3,272 | 58 * | 8 41 | 136 70 |
| 7,581,846 74 | 613,012 * | 6,966,854 74 | 7,675,299 71 | 14,042,134 45 | 3,299 | 58 57 | 7 33 | 125 29 |
| 11,988,373 24 | 673,629 * | 11,312,744 24 | 8,283,718 51 | 19,506,462 75 | 3,330 | 56 57 | 7 42 | 121 71 |
| 9,853,196 07 | 724,113 * | 9,109,083 07 | 8,945,251 03 | 18,054,334 10 | 3,340 | 59 90 | 8 26 | 118 69 |
| 9,801,139 * | 671,585 * | 9,129,354 * | 8,301,425 * | 17,430,977 * | 3,323 | 58 54 | 7 67 | 121 90 |
| 6,918,411 * | 492,636 * | 6,425,775 * | 5,801,202 * | 12,226,977 * | 3,260 | 57 03 | 7 15 | 126 83 |

2° EXAMEN DE LA DISCUSSION EN SECTIONS ET EN SECTION CENTRALE.**A. EXAMEN EN SECTIONS.**

Il a été, en général, fort sommaire.

La première section s'est bornée à réclamer une comptabilité séparée pour les lignes reprises récemment.

La seconde section s'est occupée de l'augmentation des salaires et traitements, un membre demandant l'augmentation de ceux-ci à concurrence d'un million. La section a été d'avis qu'il fallait être prudent en présence des dépenses incombant au Trésor pour la reprise de lignes concédées.

Dans la troisième section, un membre se plaint du manque de voitures aux trains de voyageurs.

Un membre fait observer qu'à l'occasion de la reprise du Grand Central, une certaine partie du personnel a été surmené au point de travailler de 6 heures du matin à 10 heures du soir. Il demande qu'on mette fin à un tel état de choses et qu'on indemnise pour le travail extraordinaire.

Il se plaint de la mauvaise organisation des correspondances sur les lignes reprises.

La section se plaint vivement des abus scandaleux auxquels donne lieu la promiscuité des sexes dans certains trains. Il faudrait qu'il y eût pour les femmes des voitures en nombre suffisant et qu'une surveillance très active fût exercée.

Un membre dit, en ce qui concerne le surmenage du personnel des lignes reprises, que des ordres ont été donnés pour que la durée du travail ne dépasse pas douze heures et que, dans les cas exceptionnels où le travail dépasse douze heures, les agents seront rémunérés d'une façon spéciale. 800,000 à 900,000 francs seraient consacrés cette année à cet objet.

Dans la quatrième section, un membre désire voir cesser l'imbroglio du régime des 1^{re} et 2^{me} classes.

Un membre désire avoir des renseignements sur les résultats financiers de cette nouvelle disposition.

Un membre désire que le règlement des salaires de la ligne Liégeois-Limbourgeois ait lieu au plus tôt.

Un membre voudrait savoir si l'unification des salaires des ouvriers des chemins de fer ne pourrait se faire.

Dans la cinquième section, un membre demande, et toute la section l'appuie, que dans les trains-tramways et tous ceux où il n'y a pas de 1^{re} classe, des compartiments spéciaux soient aménagés et réservés aux membres de la Chambre qui rentrent chez eux ou viennent à Bruxelles.

Un membre demande la justification des recettes faites par les Wagons-lits depuis 1890 et la réduction du prix du téléphone.

Un membre demande des aller et retour pour plusieurs jours en rapport avec les grandes distances.

Un membre demande, et tous l'appuient, l'unification nationale du téléphone. La section insiste unanimement sur ce point.

Dans la sixième section, un membre demande une explication précise en ce qui

regarde la réserve relative au droit d'effectuer des virements et pense que le droit pour le Ministre de disposer à son gré de tous les crédits relatifs aux fonctionnaires et employés, n'est pas compatible avec les exigences de notre loi sur la comptabilité de l'État.

Le Budget a été voté à l'unanimité dans toutes les sections, sauf une abstention dans la deuxième et la quatrième section.

B. EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

La Section centrale a tenu de nombreuses et longues séances.

Elle a débuté par dépouiller les comptes rendus des sections et a décidé de poser à M. le Ministre un certain nombre de questions.

Les plus intéressantes sont publiées ci-dessous, avec les réponses que M. le Ministre y a faites.

1^{re} QUESTION.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour éviter le surmenage des employés sur les lignes reprises et pour l'amélioration de leur sort ?

a) *Salaires.*

b) *Traitements.*

RÉPONSE.

Les prestations du personnel des lignes reprises ont été fixées d'après les mêmes règles que celles du personnel de l'ancien réseau.

Des mesures sont prises ou seront prises à bref délai pour modifier les quelques situations exceptionnelles qui existent encore sous ce rapport.

Sauf en ce qui concerne le service de la traction et du matériel, tous les salaires inférieurs aux taux minima des lignes de l'ancien réseau ont été portés à ces taux dès le moment de la reprise.

Les mêmes mesures seront prises en faveur des ouvriers de la traction et du matériel.

Les augmentations de salaires sont accordées dans les mêmes conditions qu'aux anciens ouvriers de l'État.

Les services rendus aux compagnies entrent en ligne de compte dans l'examen des titres à l'avancement comme s'ils avaient été rendus à l'État.

Tous les employés ont été repris, autant que possible avec leur grade et leur traitement, sauf réduction aux maxima organiques de l'État, des traitements qui dépassaient ces maxima.

Des promotions ont été accordées en décembre 1897 et en juin 1898 au personnel des lignes d'Anvers à Gand et de Gand-

Eecloo-Bruges. A cette dernière date, des promotions ont également été accordées aux fonctionnaires et agents repris du Grand Central belge et du Liégeois-Limbourgeois.

De nouvelles promotions, qui porteront la date du 30 décembre 1898, seront encore réalisées prochainement en faveur des employés des différentes lignes précitées.

Ces améliorations de position ont été accordées dans des conditions qui auront pour résultat de mettre, à bref délai, les agents des lignes reprises sur le même pied que le personnel de l'ancien réseau.

Indépendamment de leurs rémunérations fixes, les employés et les ouvriers des lignes reprises obtiennent, conformément aux dispositions des circulaires des 2 et 28 juillet 1898, des indemnités à titre de compensation des avantages directs ou indirects dont ils jouissaient aux compagnies et qui n'ont pu leur être maintenus à l'État.

Ils participent, au surplus, aux primes, indemnités, etc., prévues par les règlements en faveur du personnel de l'ancien réseau.

c) *Heures de travail.*

Les heures de travail sont fixées d'après les mêmes règles que pour les agents de l'ancien réseau.

d) *Repos dominical.*

Les agents repris jouissent, comme ceux de l'ancien réseau, des jours de repos et de congé réglementaires et de deux heures de liberté, le dimanche, pour leur permettre d'assister, s'ils le désirent, aux offices religieux.

Le nombre des jours de repos est de vingt-huit au minimum par an.

e) *Affiliation à la Caisse de secours.*

La note du 19 octobre 1898, n° 318 (annexe C, n° 1), l'ordre de service n° 257 de 1898 (annexe C, n° 2) et le tableau ci-joint (annexe C, n° 3) indiquent les règles suivies pour l'affiliation à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, la reprise de la Caisse d'assurance et de retraite du Grand Central belge (annexe C, n° 5) et la mise en disponibilité éventuelle des employés arrivés à la limite d'âge.

Une convention, dont un exemplaire est ci-joint (annexe C, n° 4), est intervenue avec la Compagnie pour l'exploitation des che-

mins de fer de l'État néerlandais en ce qui concerne le personnel des lignes liégeoises-limbourgeoises.

Sauf les agents du Grand Central belge, tous les employés repris de compagnies ont été affiliés, sans aucune restriction, à la Caisse des veuves et orphelins du Département.

Le sort des veuves et orphelins des anciens employés du Grand Central belge est assuré par l'affiliation de ceux-ci à la Caisse d'assurance et de retraite reprise par l'État en vertu de l'arrêté royal du 30 juin 1898 (annexe C, n° 5).

Plusieurs décisions ont autorisé le maintien des avantages dont jouissaient les agents des lignes reprises en matière de libre parcours sur lesdites lignes, tant pour eux-mêmes que pour leur famille.

f) *Libre parcours, etc.*

Il est certain que la reprise des lignes concédées a été pour les employés et ouvriers de ces lignes l'occasion d'un surmenage assez intense. En effet, on a créé une foule de trains nouveaux, les ouvriers et surtout les employés ont dû se mettre au courant des instructions de l'État, modifier les écritures, les circulaires, suivant le mode en vigueur à l'État.

Mais petit à petit, grâce au personnel nouveau nommé et chacun étant devenu plus maître de sa besogne, les choses ont commencé à rentrer dans l'ordre et M. le Ministre des Chemins de fer ayant à nouveau annoncé son intention de traiter le personnel des lignes reprises comme celui de l'État, il y a lieu de se tenir satisfait. Les notes annexées (annexe C) au présent rapport montreront jusqu'à quel point satisfaction a déjà été donnée aux réclamations légitimes.

L'idéal eut été que les employés des lignes reprises pussent être versés tous dans les cadres de l'État, il y aurait ainsi plus d'homogénéité et suppression de toutes réclamations. Mais, cette mesure rencontre de graves objections et il ne faut pas sous prétexte d'être équitable envers les uns être préjudiciables aux autres.

M. le Ministre a affirmé que les chances d'avenir de chaque employé seraient sauvegardées. C'est le point capital.

La Section centrale recommande à sa bienveillance les commis des lignes reprises qui ont été nommés avant l'institution des commis auxiliaires à l'État.

Il semble impossible d'imposer un examen à ces serviteurs déjà vieux et peu équitable de leur barrer l'avenir.

Une situation intéressante aussi est celle des sous-chefs de section.

Ils sont environ soixante-huit, dont cinquante-cinq sont au maximum depuis près de quatre ans et vingt dont la dernière augmentation de traitement remonte à 1890.

Le nombre des vacances qui se présenteront dans l'avenir sera fort restreint, à

cause du nouveau mode de recrutement des chefs de section (commis techniques).

La Section centrale attire donc sur cette situation l'attention bienveillante de M. le Ministre, et ce d'autant plus volontiers que la charge qui en résulterait pour le Trésor serait minime et temporaire.

2^e QUESTION.

N'y aurait-il pas moyen d'améliorer les correspondances entre les lignes reprises et l'ancien réseau de l'État et d'améliorer le service des lignes reprises?

RÉPONSE.

Dès l'incorporation au réseau de l'État des lignes exploitées autrefois par l'administration des chemins de fer Grand Central belge et par la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais (réseau Liégeois-Limbourgeois), l'Administration s'est préoccupée, d'une part, d'améliorer le service sur les lignes reprises et, d'autre part, d'établir entre ces lignes et l'ancien réseau de l'État de meilleures correspondances.

Les changements indiqués ci-après ont déjà été réalisés dans cet ordre d'idées :

A partir du 1^{er} juillet 1898.

(Date à laquelle les lignes du chemin de fer Grand Central belge ont été fusionnées avec celles du chemin de fer de l'État belge :)

1^o Les trains 4 et 30 G. C. B., partant respectivement de Charleroi pour Mariembourg à 5 h. 58 et de Charleroi pour Walcourt à 19 h. 35, ont été prolongés jusqu'à Vireux;

2^o Le point de départ du train n° 7 G. C. B., quittant Walcourt pour Charleroi à 6 h. 8, a été transféré à Vireux et celui du train n° 509 G. C. B., partant de Villers-le-Gambon pour Châtelineau à 5 h. 0, a été reporté à Givet;

3^o Les trains nouveaux ci-après ont été mis en marche :

N° 5 G. C. B., de Vireux à Walcourt (départ à 9 h. 19);

N° 510, G. C. B., de Lodelinsart à Givet (départ à 13 h. 35).

A partir du 1^{er} octobre 1898.

4^o Les relations entre Maestricht, Hasselt-Diest et Bruxelles ont été améliorées par la création de trois trains nouveaux dans cha-

que sens, dont deux entre Louvain et Maestricht et vice versa, et un entre Louvain et Hasselt et retour. Chacun de ces trains a été mis en coïncidence à Louvain avec un train venant de la capitale ou s'y rendant;

5° Le nombre des trains de voyageurs circulant entre Aerschot et Hérenthals, qui était de six, a été porté à douze, soit six trains dans chaque sens, au lieu de trois;

6° Les trains de la ligne de Landen à Saint-Trond et à Hasselt assuraient, conjointement avec le transport des voyageurs, un service de marchandises, ce qui ne permettait pas de leur assigner une vitesse de marche suffisante.

Afin de remédier à cet état de choses et de permettre l'établissement de bonnes correspondances à Landen, à Saint-Trond et à Hasselt, ces trains ont été affectés exclusivement au service des voyageurs et deux trains de marchandises dans chaque sens ont été organisés;

7° Le train 23 LL, arrivant à Liège (Vivegnis) à 15 h. 21, qui était mis en marche tous les jours entre Liers et Liège, le dimanche, le lundi et le jeudi entre Tongres et Liège, le mardi et le vendredi entre Hasselt et Liège, a été rendu journalier sur ce dernier parcours.

Cette modification a eu une très heureuse influence au point de vue notamment des relations entre Diepenbeek, Beverst et Liège. Ces deux premières localités se trouvaient jadis sans aucun moyen de communication avec la dernière pendant un intervalle de neuf heures.

8° Un train nouveau a été organisé au départ de Charleroi vers Fleurus et Ottignies à 6 h. 33 avec retour de cette dernière station à 18 h. 33;

9° Le service de la ligne de Charleroi-Vireux a été complètement réorganisé et il a été tenu compte, dans la mesure du possible, de toutes les demandes d'amélioration qui nous avaient été adressées.

C'est ainsi que le départ de Charleroi du premier train du matin a été fixé à 4 heures, de façon que les voyageurs puissent atteindre à Vireux le train qui se dirige vers

Charleville à 6 h. 28; que des trains nouveaux ont été créés au départ de Vireux pour Charleroi à 7 h. 8 soir (heure française) et de Charleroi pour Walcourt à 21 h. 55; enfin, que les horaires de plusieurs autres trains ont encore été modifiés en vue d'établir de nouvelles correspondances.

Sur les lignes adjacentes, le service a été renforcé dans les conditions ci-après :

Entre Mariembourg et Couvin, le nombre des trains de voyageurs a été porté de dix à dix-huit, soit une augmentation de quatre trains dans chaque sens;

Entre Berzée et Laneffe, deux trains nouveaux dans chaque sens ont été mis en marche, ce qui a porté à treize le nombre des trains qui parcourent cette section;

Entre Walcourt et Morialmé, où il n'existait que deux trains dans chaque sens, il a été créé quatre trains à l'aller et cinq au retour;

Enfin, entre Walcourt et Philippeville, des trains nouveaux ont été mis en marche, au départ de Walcourt à 15 h. 0 et de Philippeville à 13 h. 55; en outre, le point de départ du train S. D., qui partait de Saint-Lambert pour Walcourt à 4 h. 20, a été transféré à Florennes s/M.

A partir du 3 janvier 1899.

10° Les trains nouveaux ci-après ont été organisés entre Wavre et Charleroi, et vice versa :

N° 750, départ de Wavre à 7 h. 42;

N° 751, départ de Charleroi à 15 h. 36;

11° Le train n° 727, quittant Charleroi pour Ottignies à 6 h. 53, a été prolongé jusqu'à Louvain et, en sens inverse, le point de départ du train n° 728, quittant Ottignies pour Charleroi à 18 h. 35, a été transféré à la même station;

12° Le train n° 3641, qui partait de Tirlemont pour Moll à 15 h. 52, a été prolongé jusqu'à Hérenthals et un train nouveau a été organisé, sous le n° 3644, entre cette dernière station et Moll.

D'autres projets sont en ce moment à l'étude.

3° QUESTION.

Quelles mesures le Gouvernement compte-t-il prendre pour remédier à l'insuffisance du matériel?

RÉPONSE.

Grâce au renforcement des parcs de locomotives, voitures et wagons, les manquants de matériel dans le courant de l'année dernière ont été peu importants.

L'effectif du matériel recevra une augmentation notable en 1899; il sera fourni :

76 locomotives,
54 tenders,
2101 wagons,
146 voitures 3° classe du dernier type
le plus confortable.

L'Administration disposera en outre de 45 voitures de luxe, fournies par la Compagnie des wagons-lits.

Les tableaux ci-joints indiquent le mouvement du matériel pendant la période de 1884 à 1898.

Locomotives, y compris les voitures à vapeur.*Mouvement de l'effectif.*

| EXERCICES. | ENTRÉES. | SORTIES. | AUGMENTATIONS ou DIMINUTIONS. | EFFECTIF au 31 décembre. | PUISSANCE DE TRACTION en kilogrammes. |
|------------|----------|----------|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| 1883 | — | — | — | 1,700 | 7,554,524 |
| 1884 | 69 | 16 | + 55 | 1,753 | 7,801,046 |
| 1885 | 82 | 53 | + 49 | 1,802 | 8,154,418 |
| 1886 | 46 | 52 | + 14 | 1,816 | 8,187,504 |
| 1887 | 44 | 54 | + 10 | 1,826 | 8,093,712 |
| 1888 | 17 | 25 | — 6 | 1,820 | 8,007,819 |
| 1889 | 64 | 23 | + 41 | 1,861 | 8,363,086 |
| 1890 | 121 | 5 | +116 | 1,977 | 9,054,766 |
| 1891 | 103 | 10 | + 93 | 2,070 | 9,706,612 |
| 1892 | 55 | 12 | + 21 | 2,091 | 9,831,549 |
| 1893 | 55 | 19 | + 14 | 2,105 | 9,906,831 |
| 1894 | 58 | 10 | + 28 | 2,133 | 10,038,182 |
| 1895 | 72 | 21 | + 51 | 2,184 | 10,339,119 |
| 1896 | 50 | 25 | + 27 | 2,211 | 10,569,143 |
| 1897 | 119 | 19 | +100 | 2,311 | 11,237,261 |
| 1898 | 133 | 28 | +107 | 2,418 | 12,135,211 |

Tenders.

| EXERCICES. | ENTRÉES (tenders neufs). | SORTIES (tenders démolis ou vendus). | AUGMENTATIONS ou DIMINUTIONS. | EFFECTIF au 31 décembre. |
|------------|-----------------------------|--|-------------------------------------|--------------------------------|
| 1883 | — | — | — | 1,172 |
| 1884 | 16 | 16 | » | 1,172 |
| 1885 | 52 | 40 | — 8 | 1,164 |
| 1886 | » | 27 | — 27 | 1,137 |
| 1887 | 1 | 25 | — 24 | 1,113 |
| 1888 | 28 | 10 | + 18 | 1,131 |
| 1889 | 17 | 22 | — 5 | 1,126 |
| 1890 | 74 | 7 | + 67 | 1,193 |
| 1891 | 87 | 12 | + 75 | 1,268 |
| 1892 | 42 | 23 | + 19 | 1,287 |
| 1893 | 59 | 10 | + 29 | 1,316 |
| 1894 | 54 | 16 | + 18 | 1,334 |
| 1895 | 51 | 7 | + 24 | 1,358 |
| 1896 | 81 | 18 | + 63 | 1,421 |
| 1897 | 104 | 18 | + 86 | 1,507 |
| 1898 | 117 | 45 | + 72 | 1,579 |

Mouvement de l'effectif du matériel de transport.

| EXERCICES. | ENTRÉES. | SORTIES. | AUGMENTATIONS ou DIMINUTIONS. | EFFECTIF au 31 décembre. | CAPACITÉ EN TONNES (wagons à marchandises). EN PLACES (voitures à voyageurs). |
|------------|----------|----------|-------------------------------------|--------------------------------|---|
|------------|----------|----------|-------------------------------------|--------------------------------|---|

Matériel pour trains de marchandises.

| | | | | | |
|------|-------|-----|---------|--------|---------|
| 1883 | » | » | • | 41,769 | 408,410 |
| 1884 | 787 | 660 | + 127 | 41,896 | 411,742 |
| 1885 | 111 | 595 | — 482 | 41,414 | 408,299 |
| 1886 | 224 | 682 | — 458 | 40,956 | 404,645 |
| 1887 | 40 | 405 | — 565 | 40,591 | 401,482 |
| 1888 | 2,010 | 280 | + 1,750 | 42,521 | 419,054 |
| 1889 | 1,016 | 282 | + 754 | 45,055 | 425,550 |
| 1890 | 888 | 420 | + 468 | 45,525 | 450,567 |
| 1891 | 22 | 515 | — 291 | 45,252 | 427,965 |
| 1892 | 801 | 325 | + 478 | 45,710 | 435,259 |
| 1893 | 282 | 429 | — 147 | 45,565 | 452,094 |
| 1894 | 1,955 | 352 | + 1,583 | 45,146 | 448,050 |
| 1895 | 1,742 | 498 | + 1,244 | 46,590 | 464,964 |
| 1896 | 1,954 | 766 | + 1,168 | 47,558 | 494,585 |
| 1897 | 5,400 | 695 | + 2,707 | 50,265 | 544,145 |
| 1898 | 2,550 | 625 | + 1,905 | 52,170 | 575,525 |

Matériel pour trains de voyageurs.

| | | | | | |
|------|-----|-----|-------|-------|---------|
| 1883 | » | » | » | 4,154 | 122,262 |
| 1884 | 139 | 80 | + 59 | 4,195 | 119,580 |
| 1885 | 82 | 85 | — 1 | 4,192 | 119,891 |
| 1886 | 114 | 82 | + 52 | 4,224 | 116,708 |
| 1887 | 151 | 102 | + 29 | 4,255 | 120,168 |
| 1888 | 515 | 52 | + 261 | 4,514 | 154,609 |
| 1889 | 256 | 75 | + 161 | 4,675 | 142,152 |
| 1890 | 127 | 76 | + 51 | 4,726 | 145,701 |
| 1891 | 155 | 42 | + 91 | 4,817 | 146,825 |
| 1892 | 148 | 27 | + 121 | 4,958 | 155,547 |
| 1893 | 275 | 51 | + 224 | 5,162 | 167,769 |
| 1894 | 171 | 51 | + 120 | 5,282 | 175,989 |
| 1895 | 564 | 23 | + 541 | 5,625 | 191,595 |
| 1896 | 577 | 76 | + 301 | 5,924 | 205,237 |
| 1897 | 116 | 65 | + 51 | 5,975 | 206,692 |
| 1898 | 41 | 94 | — 55 | 5,922 | 205,942 |

N. B. — Les situations ci-dessus ont été établies sans tenir compte du matériel repris aux Sociétés en 1897 et 1898.

En examinant les tableaux comparatifs pages 26-27, on constatera que l'État belge a par kilomètre exploité plus du double de matériel que n'importe quelle Compagnie des pays voisins.

4^e QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de revenir à l'ancien système pour la durée de la validité des billets aller et retour qui était proportionnelle à la longueur ?

RÉPONSE.

Avant le 15 juin dernier, la durée de validité des compartiments « retour » des billets d'aller et retour était fixée comme suit :

1^o) Jusqu'à minuit, le jour de leur distribution, lorsque la distance entre le point de départ et celui de destination est de 75 kilomètres au moins ;

2^o) Jusqu'au lendemain du jour de leur distribution, à minuit, lorsque la distance entre les points de départ et de destination est de 76 à 150 kilomètres inclus ;

3^o) Jusqu'au surlendemain du jour de leur distribution à minuit, lorsque la distance entre les points de départ et de destination dépasse 150 kilomètres.

Les dimanches et jours de fêtes légales (1) ne comptent pas pour établir la durée de validité des billets d'aller et retour, sauf lorsque celle-ci expire le samedi ou la veille d'une fête légale.

Exceptionnellement, les billets pour les distances de 75 kilomètres ou moins, délivrés le samedi ou la veille d'une fête légale (1) sont valables jusqu'à minuit le dimanche ou le jour de la fête (1).

Le voyageur porteur d'un billet de retour est admis au train de minuit arrivant à destination le lendemain matin du jour où expire le délai de validité, pourvu que le départ du train de la station de retour ne s'effectue pas après minuit. Il est encore admis à certains trains dits de théâtre, spécialement désignés par l'administration et dont le départ est fixé après minuit.

Le public se retrouvait difficilement dans ces distinctions, que les agents du chemin de fer ne saisissaient pas toujours aisément. De plus, elles nécessitaient l'existence de plusieurs séries spéciales de billets.

En portant uniformément à deux jours ouvrables la durée de validité des billets d'aller et retour à toutes distances, on a supprimé toute cause d'erreurs et de contes-

(1) Les fêtes locales sont les suivantes :

Le 1^{er} janvier, le lundi de Pâques, l'Ascension, le lundi de la Pentecôte, le 21 juillet, le 15 août (Assomption), le 1^{er} novembre (Toussaint), et le 25 décembre (Noël).

tations. Cette unification a procuré des avantages marquants à la grande masse des voyageurs effectuant des parcours inférieurs à 75 kilomètres et n'a rien modifié en ce qui concerne les voyageurs parcourant des trajets de 75 à 150 kilomètres. Seuls les autres voyageurs, qui forment une infime minorité, ont vu diminuer d'un jour la durée de validité de leurs billets.

Il est à remarquer, du reste, que le prix minime des abonnements de quinze jours rend moins nécessaire qu'autrefois l'attribution d'une durée de validité plus considérable aux billets d'aller et retour à grandes distances, et ce qui le prouve, c'est l'absence de réclamations provoquées par la fixation d'un nouveau délai de validité des billets.

Revenir à l'ancien régime serait opérer un recul considérable. L'uniformité en cette matière constitue un réel progrès qui a été fort bien accueilli par le public.

5° QUESTION.

Quelles sont les raisons qui ont déterminé le Gouvernement, alors qu'il concentre toutes les lignes entre ses mains, à abandonner à une société fermière l'exploitation des premières sur certaines lignes?

DEMANDE.

En vertu de quelle loi M. le Ministre des chemins de fer a-t-il affermé à une compagnie le droit d'exploiter sur le réseau de l'État les voitures de luxe qui remplaceront les premières actuelles?

RÉPONSE.

La convention conclue avec la Compagnie des Wagons-Lits permettra de limiter le service des voitures de luxe aux lignes principales à trafic important. Ce résultat n'aurait pas été atteint si l'État avait exploité lui-même; on serait arrivé successivement à établir des voitures de luxe sur toutes les lignes secondaires et les avantages résultant de la 1^{re} et de la 2^e classe n'auraient pas été réalisés. Au contraire, la perte résultant du service à trois classes aurait été considérablement augmentée.

D'ailleurs, le partage des taxes est avantageux pour l'État.

La Compagnie des Wagons-Lits a parfaitement organisé les grands trains internationaux et les trains de luxe. Il est certain qu'elle atteindra le même résultat dans l'organisation du nouveau service.

RÉPONSE.

La convention conclue avec la Compagnie des Wagons-Lits règle un point d'exploitation qui rentre dans les attributions de l'administration. Elle est conforme à une jurisprudence constante qui a été suivie

notamment, sans soulever aucune objection, lors de l'organisation des grands trains internationaux.

Il a été procédé de même dans les autres pays de l'Europe qui ont organisé des services similaires.

Des membres ayant demandé communication des conventions intervenues entre l'État et la Compagnie des Wagons-Lits, M. le Ministre a répondu que les termes principaux de cette convention avaient été indiqués dans le rapport de l'an dernier.

6° QUESTION.

La sécurité publique exige que les travaux de la gare d'Alost soient terminés. Dans quel délai seront-ils achevés?

RÉPONSE.

Les terrassements à effectuer pour l'aménagement d'Alost-Nord et de ses dépendances ne pourront être commencés avant le mois d'avril prochain.

En ce qui concerne les travaux à mettre en adjudication, ils doivent débiter par le remplacement du pont tournant par un pont fixe sur la Dendre.

Les travaux doivent être exécutés successivement et combinés de telle façon que l'exploitation de la ligne à circulation rapide et des stations d'Alost ne soit aucunement entravée.

Dans ce but, on construira d'abord le pont sur la Dendre et le mur de quai sans toucher à l'exploitation actuelle.

On pourra, en même temps, poursuivre les travaux de construction de la nouvelle remise aux locomotives avec ses annexes.

Les autres travaux seront exécutés ensuite. Ils sont très considérables et ne pourront être complètement terminés avant la fin de 1901.

7° QUESTION.

Quand la seconde voie de Denderleeuw à Courtrai sera-t-elle achevée et livrée à la circulation?

RÉPONSE.

Les travaux relatifs à l'établissement de la seconde voie sur la ligne de Denderleeuw à Courtrai ne sont entamés que la partie de cette ligne comprise entre Audenarde et Courtrai. La seconde voie entre ces deux gares pourra être livrée à l'exploitation dans le courant de cette année prochaine.

Le doublement de la voie entre Audenarde et Denderleeuw exigera un temps plus long.

Des remblais assez considérables devront

être effectués et des modifications assez importantes devront être apportées à certains ouvrages d'art, notamment à un pont sur l'Escaut entre Eenaeme et Audenarde. Les travaux ne pourront être terminés avant la fin de l'année prochaine.

8° QUESTION.

Quelles mesures Monsieur le Ministre compte-t-il prendre pour faire cesser les abus scandaleux au point de vue des mœurs dont certains trains sont le théâtre ?

RÉPONSE.

A plusieurs reprises, des instructions ont été données au personnel des stations et des trains, en vue de réprimer les infractions aux lois et règlements.

Ces instructions ont été rappelées récemment et il a été prescrit de dresser des procès-verbaux à charge des délinquants.

9° QUESTION.

Il y a utilité à rétablir une ligne directe de Bruxelles vers la Hollande, via Turnhout, avec de bonnes correspondances à Hérentals avec l'Anvers-Gladbach.

Quelles sont les intentions de l'Administration à cet égard ?

Dans l'affirmative, le coût du transport ne devrait-il pas être plus élevé que par Contich ?

RÉPONSE.

La question d'organiser un service international entre Amsterdam et Bruxelles et vice-versa en utilisant la voie de Tilbourg-Louvain, a été examinée.

Dans la situation actuelle, ce service est établi par la voie d'Anvers-Rotterdam et les trains qui en sont chargés sont alimentés dans une mesure relativement importante, par des voyageurs en provenance ou en destination soit d'Anvers, soit des lignes qui y aboutissent ; ces trains doivent donc, en tout état de cause, être maintenus.

D'autre part, il n'est pas à présumer que dans un avenir plus ou moins prochain, l'importance du trafic à assurer puisse justifier l'addition de trains supplémentaires auxquels manquerait l'appoint d'Anvers.

En outre, dans leur état actuel, les lignes Tilbourg-Turnhout-Aerschot-Louvain ne se prêtent pas à une circulation à grande vitesse, comme l'exige un service international. Il faudra nécessairement un certain nombre d'années avant que la situation des voies puisse être suffisamment améliorée à ce point de vue.

L'Administration étudie en ce moment la possibilité de substituer aux services organisés actuellement entre Anvers-Hérentals-Turnhout et entre Hérentals-Aerschot, un

service d'Aerschot à Turnhout en correspondance immédiate :

1° à Aerschot, avec les trains de et vers Louvain et Bruxelles;

2° à Hérenthals, avec les trains de la ligne d'Anvers à Gladbach, et 3° à Turnhout, avec les trains de et vers Tilbourg.

Si cette combinaison est réalisable, elle permettra aux voyageurs de la Campine de se rendre à Bruxelles par la voie la plus courte et elle leur évitera le détour qu'ils doivent faire aujourd'hui par Anvers ou par Contich (Est).

Si des relations directes étaient établies entre Amsterdam et Bruxelles, viâ Tilbourg, les prix, d'après les barèmes actuels, ne seraient pas plus élevés que ceux fixés par la route d'Esschen.

3° EXAMEN AU POINT DE VUE GÉNÉRAL DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, est de loin le plus important des Budgets, il occupe plus de 50,000 employés et ouvriers de toute espèce (1) et ses recettes se sont élevées en 1897 à plus de 170 millions de francs, constituant plus de 40 % du Budget des Voies et Moyens, c'est-à-dire des recettes totales de l'État.

Or, par suite de certaines circonstances fortuites qui pouvaient difficilement être évitées, le Budget des Chemins de fer pendant les dernières années, a toujours été discuté en fin de session à une époque où le Parlement ne pouvait lui consacrer qu'un temps restreint et non en rapport avec l'intérêt qu'il comporte.

La Section centrale a donc pensé que le moment était venu de se livrer à un examen approfondi de la situation.

(1) Le compte rendu des opérations pendant l'année 1896, renseigne :

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Fonctionnaires à employés | fr. 7,159 |
| Agrés | 1,583 |
| Ouvriers permanents | 38,373 |
| — en régie | 1,300 |
| TOTAL. | fr. 48,415 |

Le compte rendu des opérations pendant l'année 1897, ne donne plus cette statistique, probablement à cause du recensement des lignes reprises, il semble qu'elle soit assez intéressante pour reparaitre dans le compte rendu des opérations de l'année 1898.

Son rapporteur a fait un travail assez long :

1° Sur la comparaison entre le réseau de l'État et les Compagnies des Chemins de fer des pays voisins.

2° Sur la comparaison des différents résultats annuels obtenu sur le réseau de l'État depuis son origine. Ce travail est résumé dans les tableaux suivants.

Mais il doit faire d'abord une remarque importante.

Les chiffres relatifs aux réseaux étrangers ont été puisés dans la Revue générale des chemins de fer, ils ne sont donc pas extraits de documents officiels. Tous les chiffres cités par cette revue concordent en général et dans le cas de non-coïncidence les chiffres les moins avantageux ont été cités.

On ne peut donc attribuer à ces chiffres d'autre autorité que celle que possède la revue dans laquelle ils sont puisés. Mais malgré cette restriction, on est fondé à penser que leur comparaison avec ceux de l'État permet de tirer des résultats très intéressants et qu'en général on peut tenir pour exacts.

Les chiffres relatifs aux chemins de fer de l'État belge sont extraits exclusivement des comptes rendus des opérations des chemins de fer présentés aux Chambres par M. le Ministre des Chemins de fer, ils sont donc absolument officiels et peuvent être comparés avec une rigueur mathématique.

TABLEAU N° 1.

Tableau comparatif des résultats de l'exploitation

| DÉSIGNATIONS. | ÉTAT BELGE. | | Les six grandes compagnies françaises | | Chemins de fer allemands. | | |
|--|--|--------------------|---|--------------------|------------------------------|--------------------|--------|
| | 1897 | | 1896 | | 1894 | | |
| PREMIER ÉTABLISSEMENT. | | | | | | | |
| Nombre de kilomètres exploités | à simple voie | | 1,954 | | 28,240 | | |
| | à double voie et plus. | | 1,406 | | 15,257 | | |
| | ENSEMBLE . . . | | 3,340 | | 45,262 | | |
| Dépenses du premier établissement fr | 1,461,454,198 | par kilom. 438,000 | 12,088,425,562 | par kilom. 387,090 | 14,108,616,571 | par kilom. 326,679 | |
| EXPLOITATION | | | | | | | |
| Dépenses | Administration centrale fr | 5,914,440 | 1,172 | 56,067,866 | 1,721 | 106,426,856 | 2,459 |
| | Exploitation | 26,529,840 | 7,880 | 217,712,822 | 6,682 | 381,088,554 | 8,803 |
| | Matériel et traction (renouv ^l compris) . . | 50,024,900 | 14,978 | 216,032,535 | 6,631 | 256,548,875 | 5,928 |
| | Voie et bâtiments (id) | 21,254,580 | 6,360 | 121,453,135 | 3,728 | 254,140,524 | 5,410 |
| | Exercices clos et divers | 700,904 | 210 | 1,085,047 | 33 | .. | .. |
| | ENSEMBLE . fr. | 102,204,664 | 30,600 | 612,351,205 | 18,795 | 978,213,760 | 22,600 |
| Recettes brutes | 170,412,727 | 51,021 | 1,215,925,811 | 37,321 | 1,759,043,564 | 40,199 | |
| Produit net | 68,208,065 | 20,231 | 603,574,606 | 18,526 | 761,729,795 | 17,599 | |
| MATÉRIEL ROULANT. | | | | | | | |
| Effectif | Locomotives | 2,257 | 0,68 | 9,403 | 0,28 | 15,683 | 0,36 |
| | Voitures à voyageurs | 5,935 | 1,78 | 23,518 | 0,72 | 29,980 | 0,69 |
| | Wagons à marchandises | 48,572 | 14,45 | 251,818 | 7,66 | 321,166 | 7,42 |
| Dépense par train kilomètre | Administration centrale fr. | 0,085 | | 0,206 | | 0,288 | |
| | Exploitation | 0,556 | | 0,799 | | 1,056 | |
| | Matériel et traction | 1,057 | | 0,792 | | 0,700 | |
| | Voie et bâtiments | 0,428 | | 0,446 | | 0,656 | |
| | Exercices clos et divers | 0,036 | | 0,004 | | .. | |
| | ENSEMBLE . fr. | 2,160 | | 2,247 | | 2,660 | |
| Recette brute par train kilomètre | 3,067 | | 4,461 | | 4,750 | | |
| Produit net par train kilomètre fr. | 1,493 | | 2,214 | | 2,090 | | |
| Rapport % de la dépense à la recette ou au coefficient d'exploitation | 59 90 | | 50 56 | | 56 20 | | |
| Rapport % du produit net au capital de 1 ^{er} établissement. | 4 34 | | 4 60 | | 5 49 ¹ | | |
| Nombre de trains kilomètres | 47,324,905 | par kilom. 14,169 | 272,598,569 | par kilom. 8,311 | 366,637,875 | par kilom. 8,475 | |
| Nombre de gares, stations et haltes (*) | 1,510 | 0,39 | 4,893 | 0,15 | 8,892 | 0,20 | |

de certains réseaux de chemins de fer.

| AUTRICHE-HONGRIE. | | | | HOLLANDE | | | | Observations. |
|--------------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------|--|----------------------|---------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Chemins de fer exploités par l'Etat. | | Principales sociétés privées. | | Compagnie des chemins de fer hollandais. | | Chemins de fer de l'Etat néerlandais. | | |
| 1896 | | | | 1894 | | 1894 | | |
| 25,725 | | | | 700 | | 1,005 | | |
| 5,288 | | | | 210 | | 565 | | |
| 29,057 | | | | 910 (*) | | 1,569 | | (*) Dont 737 données à bail |
| 7,940,629,640 | | | | 157,064,052 | | — | | |
| | | par kilom | | par kilom. | | par kilom | | |
| | | 272,686 | | 588,237 | | — | | |
| 22,501,575 | 1,410 | 11,769,740 | 3,026 | 2,555,505 | 1,890 | 2,912,767 | 1,714 | |
| 85,915,623 | 5,433 | 59,570,195 | 10,172 | 7,159,405 | 5,792 | 10,598,596 | 6,120 | |
| 76,640,641 | 4,847 | 29,855,158 | 7,670 | 5,655,590 | 4,560 | 11,119,275 | 6,545 | |
| 61,085,656 | 3,863 | 20,614,623 | 5,299 | 5,542,602 | 2,704 | 5,088,851 | 3,525 | |
| " | " | " | " | " | " | " | " | |
| 245,941,295 | 15,553 | 101,789,696 | 26,167 | 18,472,902 | 14,946 | 50,419,267 | 17,904 | |
| 408,979,853 | 25,860 | 220,845,061 | 56,772 | 26,575,507 | 36,446 | 42,244,157 | 42,768 | |
| 165,058,558 | 10,307 | 119,053,565 | 30,605 | 8,102,405 | 21,500 | 11,824,870 | 24,864 | |
| 4,017 | 0,19 | 1,497 | 0,37 | 314 | 0,25 | 447 | 0,26 | |
| 8,855 | 0,42 | 5,140 | 0,81 | 795 | 0,61 | 1,145 | 0,66 | |
| 78,768 | 3,75 | 37,715 | 9,74 | 5,456 | 2,73 | 7,977 | 4,64 | |
| 0,208 | | 0,511 | | 0,258 | | 0,187 | | |
| 0,805 | | 1,047 | | 0,730 | | 0,665 | | |
| 0,717 | | 0,789 | | 0,574 | | 0,712 | | |
| 0,571 | | 0,545 | | 0,541 | | 0,585 | | |
| " | | " | | " | | " | | |
| 2,999 | | 2,692 | | 1,885 | | 1,957 | | |
| 3,335 | | — | | — | | — | | |
| 0,335 | | — | | — | | — | | |
| 60 10 | | 46 20 | | 69 50 | | 72 " | | |
| 106,936,831 | par kilom 4,985 | 37,803,472 | | 9,807,707 | par kilom. 10,778 | 15,621,526 | par kilom. 9,956 | |
| 5,484 | 0,18 | | | 557 | par kilom. 0,22 | | | |

(*) Voir annexe D.

Une remarque s'impose, *a priori*, c'est que dans la comparaison des chiffres du tableau n^o 1 qui précède, il y a lieu de tenir compte des situations différentes dans lesquelles se trouvent tous les réseaux et pour avoir des conclusions dont l'autorité s'impose, il ne faut comparer que des choses comparables.

Si l'on examine le tableau n^o 1, on constate que les dépenses de premier établissement, sauf pour les chemins de fer hollandais qui nécessitent de grands et nombreux travaux d'art, ont été plus élevés pour les chemins de fer de l'État belge que pour tous les chemins de fer voisins, et cependant, il semble que la Belgique soit vraiment le pays où le coût d'un kilomètre de chemins de fer devrait être le moins élevé. Mais il y a lieu de tenir compte du nombre de kilomètres à double voie et de la façon dont le chemin de fer est armé. Or si l'on examine l'effectif du matériel roulant, on voit que l'État l'emporte de loin sur toutes les autres Compagnies.

Il possède plus du double de locomotives et de wagons que les compagnies qui en ont le plus.

Cela est cependant insuffisant à expliquer le prix élevé des frais de premier établissement. En effet, en diminuant de celui-ci la valeur de tout le matériel qui s'élève à 327,864,580 francs, les frais de premier établissement pour la ligne seule, s'élèvent encore à environ 540,000 francs par kilomètre, c'est-à-dire plus que les chemins de fer voisins tout armés, exception faite pour la Hollande.

Mais il y a lieu de tenir compte aussi des dépenses plus grandes faites en Belgique pour le nombre beaucoup plus grand de gares, qui est plus que double de celui des compagnies les plus favorisées. L'État construisant plus solidement que les Compagnies parce qu'il se considère comme propriétaire et non concessionnaire, il a de ce chef une augmentation de dépenses.

On s'est aussi beaucoup préoccupé dans la construction des bâtiments de l'État des questions d'hygiène.

Le rachat du Grand Luxembourg et des lignes a été aussi une cause importante de l'augmentation des frais de premier établissement.

Le Grand Central et le Liégeois-Limbourgeois n'augmenteront pas le prix par kilomètre, au contraire. En effet, le coût total de la reprise du Grand Central est d'environ 219,000,000 de francs et le Liégeois-Limbourgeois environ 55,000,000 de francs, soit au total 254,000,000 de francs pour 486 kilomètres au Grand Central et 125 kilomètres au Liégeois-Limbourgeois, soit 417,000 francs par kilomètre. Mais après la transformation des lignes reprises il est certain que le prix par kilomètre sera plus élevé que la moyenne de l'État.

Quoi qu'il en soit, de toutes les circonstances qui précèdent, il serait impossible d'affirmer que si l'on avait actuellement à construire et armer un réseau équivalent à celui de l'État on n'arriverait pas comme dépense à un chiffre bien inférieur au coût actuel.

Il y a donc lieu de réduire dans la plus grande proportion possible les dépenses de premier établissement qui ne sont pas justifiées par une nécessité absolue ou qui n'auraient pas pour résultat d'augmenter les recettes dans une proportion notablement supérieure à l'intérêt de la somme dépensée, et à cet égard la Section centrale se rallie aux judicieuses observations faites les années précédentes sur les dépenses de luxe dans les bâtiments de recettes.

Si l'on examine les dépenses d'exploitation en comparant celle du chemin de fer de l'État avec celle des autres réseaux, la réserve faite plus haut est plus nécessaire encore que pour la comparaison des frais de premier établissement.

En effet, les conditions d'exploitation varient pour ainsi dire pour chaque élément de la dépense : main-d'œuvre, combustible, prix des matières premières.

Tout autre chose est d'exploiter un réseau composé d'un lacs de petites lignes s'entrecroisant comme le réseau belge avec les gares très rapprochées ou d'exploiter de grandes lignes avec des arrêts peu nombreux. Sous ces réserves, on peut tirer des comparaisons intéressantes.

Le trafic sur le réseau belge est de loin le plus intense. Nos recettes sont de beaucoup les plus élevées par kilomètre, malgré que nous ayons les tarifs les moins élevés, tarifs qui ont été réduits de plus de dix millions dans ces dernières années.

La dépense semble élevée en tenant compte des circonstances spéciales dans lesquelles se trouve la Belgique. Il faut cependant tenir compte du nombre de trains, qui est plus du double du réseau le plus favorisé, et de la difficulté d'exploiter qui existe en Belgique.

Quant au produit net du chemin de fer (4,34 % du capital), il peut être considéré comme très rémunérateur et, à ce point de vue, le rang est très honorable.

Quant au coefficient d'exploitation, il est très élevé, mais il faut encore cependant tenir compte des réductions de tarifs signalées plus haut, du grand nombre de trains de voyageurs qui donnent des facilités énormes de relations, mais dont les frais augmentent naturellement plus vite que le nombre de voyageurs de la réduction des tarifs et de l'amélioration du sort du personnel.

La comparaison entre le nombre des fonctionnaires et ouvriers permet de ne pas trop s'occuper des réclamations des personnes qui crient au surmenage dans le réseau de l'État belge.

La conclusion qui se dégage est donc la suivante :

C'est que si le réseau de l'État a coûté cher, si son exploitation est assez onéreuse, sur n'importe quel réseau on a autant de facilité de communication. Sur aucun, les personnes et les marchandises ne sont transportées à aussi bas prix. Les tarifs de faveur que l'État peut établir pour soutenir momentanément et quelquefois sauver de la ruine les industries menacées, sont aussi un argument de valeur en faveur de l'exploitation des chemins de fer par l'État, quoique celle-ci soit plus onéreuse.

TABLEAU N° 2.



RÉSULTATS ANNUELS.

de l'exploitation du réseau de l'État Belge depuis l'origine.



Résultats annuels de l'exploitation

| ANNÉES. | LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. | POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU. | | | | PAR | |
|-------------------------|---|----------------------------|------------------|-----------------------------|----------------|----------|--|
| | | Tonnage | Recettes brutes. | Dépenses d'exploitation. | Bénéfice brut. | Tonnage. | |
| 1855 | 13.5 | " | 269,562 50 | 168,847 44 | 100,515 06 | " | |
| 1856 | 35.7 | " | 825,594 01 | 451,135 67 | 594,458 54 | " | |
| 1857 | 90.8 | " | 1,417,875 18 | 1,189,988 72 | 227,886 46 | " | |
| 1858 | 202.6 | 5,300 | 3,098,267 65 | 2,768,616 64 | 329,651 01 | 50 | |
| 1859 | 273.5 | 54,556 | 4,282,886 86 | 3,082,994 25 | 1,199,892 65 | 126 | |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 125.2 | " | 1,978,797 24 | 1,528,516 54 | 450,480 70 | " | |
| 1840 | 324.7 | 104,892 | 5,555,946 58 | 5,077,994 08 | 2,277,952 50 | 525 | |
| 1841 | 340.5 | 176,722 | 6,281,809 09 | 4,469,587 95 | 1,812,421 14 | 519 | |
| 1842 | 398.5 | 192,910 | 7,501,812 49 | 4,479,474 51 | 3,022,558 18 | 484 | |
| 1843 | 485.5 | 559,140 | 9,028,821 87 | 5,595,854 52 | 3,654,967 35 | 740 | |
| 1844 | 559.8 | 560,906 | 11,247,460 76 | 5,977,027 03 | 5,270,433 72 | 1,003 | |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 421.8 | 278,914 | 7,885,170 11 | 4,679,547 58 | 3,205,622 54 | 614 | |
| 1845 | 559.8 | 691,288 | 12,420,850 21 | 6,506,285 15 | 6,114,565 06 | 1,256 | |
| 1846 | 559.8 | 778,897 | 15,599,571 22 | 7,069,950 78 | 6,529,620 44 | 1,379 | |
| 1847 | 569.6 | 1,005,677 | 14,776,588 10 | 9,066,476 92 | 5,709,911 18 | 1,767 | |
| 1848 | 594.9 | 876,515 | 12,502,826 29 | 8,605,178 47 | 3,699,647 82 | 1,475 | |
| 1849 | 624.6 | 1,054,842 | 15,291,528 55 | 7,984,754 75 | 5,306,775 80 | 1,658 | |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 581.7 | 887,444 | 15,278,252 87 | 7,806,129 21 | 5,472,508 66 | 1,505 | |
| 1850 | 624.6 | 1,261,155 | 15,106,596 54 | 9,045,253 59 | 6,061,563 15 | 2,021 | |
| 1851 | 624.6 | 1,271,405 | 16,558,291 49 | 8,371,975 74 | 7,966,515 75 | 2,027 | |
| 1852 | 624.6 | 1,479,544 | 17,408,068 15 | 8,255,721 18 | 9,152,546 97 | 2,371 | |
| 1853 | 651.4 | 1,841,107 | 19,745,912 06 | 9,783,350 28 | 9,962,581 78 | 2,917 | |
| 1854 | 656.6 | 2,545,892 | 22,748,574 52 | 11,031,968 49 | 11,716,606 03 | 3,688 | |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 628.4 | 1,650,820 | 18,269,488 35 | 9,297,645 82 | 8,971,842 74 | 2,607 | |

du réseau de l'État belge depuis l'origine.

| KILOMÈTRE EXPLOITÉ. | | | SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel | | | | COEFFICIENTS des frais d'exploita- tion |
|---------------------|-----------------------------|---------------|--|----------------|-------------------------|----------------|--|
| | | | POUR TOUT LE RÉSEAU | | PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ. | | |
| Recettes brutes | Dépenses d'exploitation. | Bénéfice brut | Bénéfices nets | Pertes sèches. | Bénéfices nets | Pertes sèches. | |
| 19,989 | 12,507 | 7,482 | 66,099 05 | ° | 4,962 90 | ° | 62 68 |
| 25,126 | 12,076 | 11,050 | 258,121 57 | ° | 7,250 50 | ° | 52 22 |
| 15,615 | 15,105 | 2,510 | ° | 182,494 55 | ° | 2,009 90 | 85 91 |
| 15,292 | 15,665 | 1,627 | ° | 716,567 59 | ° | 5,556 80 | 88 69 |
| 15 672 | 11,281 | 4,391 | ° | 421,285 47 | ° | 1,541 50 | 71 89 |
| 16,061 66 | 12,405 16 | 5,656 50 | ° | 995,244 99 | ° | 1,615 ° | 77 25 |
| 16,495 | 9,479 | 7,016 | 51,799 96 | ° | 159 50 | ° | 54 47 |
| 18,448 | 15,126 | 5,522 | ° | 865,450 47 | ° | 2,541 70 | 71 15 |
| 18,825 | 11,241 | 7,584 | ° | 411,807 52 | ° | 1,055 60 | 59 71 |
| 18,597 | 11,110 | 7,487 | ° | 1,011,442 95 | ° | 2,085 20 | 59 76 |
| 20,092 | 10,677 | 9,415 | ° | 614,524 17 | ° | 1,097 40 | 55 14 |
| 18,689 | 11,094 | 7,595 | ° | 2,851,514 95 | ° | 1,552 ° | 59 36 |
| 22,184 | 11,265 | 10,919 | ° | 54,465 81 | ° | 97 50 | 50 07 |
| 24,294 | 12,629 | 11,665 | 64,690 88 | ° | 115 60 | ° | 52 14 |
| 25,942 | 15,917 | 10,025 | ° | 1,402,864 41 | ° | 2,462 90 | 61 56 |
| 20,680 | 14,461 | 6,219 | ° | 5,511,099 52 | ° | 5,902 ° | 69 93 |
| 21,280 | 12,784 | 8,496 | ° | 2,115,274 98 | ° | 3,386 60 | 60 07 |
| 22,827 | 15,419 | 9,408 | ° | 7,019,011 84 | ° | 2,415 ° | 58 77 |
| 24,186 | 14,482 | 9,704 | ° | 1,519,621 42 | ° | 2,452 90 | 59 88 |
| 26,158 | 15,404 | 12,754 | 247,768 15 | ° | 596 70 | ° | 51 24 |
| 27,871 | 15,218 | 14,655 | 1,588,975 52 | ° | 2,225 80 | ° | 47 42 |
| 51,275 | 15,495 | 15,778 | 1,977,408 20 | ° | 5,131 80 | ° | 49 55 |
| 35,734 | 17,529 | 18,405 | 5,541,515 86 | ° | 5,249 ° | ° | 48 50 |
| 29,075 | 14,700 | 14,375 | 5,456,058 19 | ° | 1,750 ° | ° | 50 88 |

| ANNÉES. | LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. | POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU. | | | | PAR |
|-------------------------|---|----------------------------|------------------|-----------------------------|---------------|----------|
| | | Tonnage. | Recettes brutes. | Dépenses d'exploitation. | Bénéfice brut | Tonnage. |
| 1855 | 652.4 | 2,716,599 | 24,625,945 11 | 12,728,159 20 | 11,895,785 91 | 4,166 |
| 1856 | 715.1 | 2,618,658 | 24,705,088 82 | 14,526,567 07 | 10,578,721 15 | 5,072 |
| 1857 | 744.6 | 2,859,525 | 25,598,944 74 | 15,957,294 19 | 11,661,650 55 | 5,845 |
| 1858 | 745.7 | 3,271,054 | 27,580,806 51 | 14,552,526 94 | 12,828,279 57 | 4,590 |
| 1859 | 745.7 | 3,598,860 | 28,177,569 10 | 14,081,712 15 | 14,095,856 97 | 4,562 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 720.8 | 2,972,895 | 26,097,270 41 | 15,925,212 05 | 12,171,058 59 | 4,127 |
| 1860 | 747.2 | 3,770,615 | 29,685,919 55 | 14,095,529 50 | 15,592,590 05 | 5,047 |
| 1861 | 748.6 | 4,205,671 | 33,755,191 66 | 15,158,165 81 | 18,595,025 85 | 5,619 |
| 1862 | 748.6 | 4,574,995 | 32,601,721 57 | 14,925,162 78 | 17,756,558 59 | 5,849 |
| 1863 | 748.6 | 4,572,454 | 33,976,414 55 | 15,626,644 15 | 18,549,770 20 | 6,115 |
| 1864 | 748.6 | 5,552,505 | 36,529,916 90 | 17,284,050 25 | 19,045,866 65 | 7,155 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 748.5 | 4,454,808 | 35,277,452 77 | 15,415,510 50 | 17,865,922 27 | 5,957 |
| 1865 | 749.2 | 6,006,195 | 58,425,646 98 | 19,691,879 19 | 18,751,767 79 | 8,019 |
| 1866 | 789.5 | 6,648,566 | 58,506,956 * | 25,209,275 58 | 15,097,660 62 | 8,424 |
| 1867 | 862.7 | 6,661,064 | 40,166,558 67 | 24,154,058 65 | 16,052,520 02 | 7,727 |
| 1868 | 862.7 | 6,787,898 | 41,987,825 56 | 24,001,667 35 | 17,986,156 21 | 7,874 |
| 1869 | 867.7 | 7,248,814 | 45,509,529 65 | 24,416,542 77 | 19,092,986 88 | 8,560 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 825.4 | 6,670,467 | 40,478,898 97 | 25,090,680 67 | 17,588,218 50 | 8,079 |
| 1870 | 868.7 | 7,767,488 | 45,574,674 58 | 25,731,200 42 | 19,743,474 16 | 8,940 |
| 1871 | 1,422.2 | 11,204,691 | 66,970,757 76 | 55,007,040 06 | 51,965,717 70 | 7,879 |
| 1872 | 1,469.6 | 13,264,751 | 69,857,276 50 | 42,111,555 75 | 27,625,942 77 | 9,029 |
| 1873 | 1,871.1 | 16,235,822 | 85,975,964 84 | 62,610,562 71 | 23,565,402 13 | 8,704 |
| 1874 | 1,925.1 | 16,157,240 | 87,286,542 19 | 60,200,976 80 | 27,085,565 59 | 8,585 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 1,511.5 | 12,951,994 | 71,089,045 17 | 45,152,222 74 | 25,956,820 45 | 8,587 |
| 1875 | 1,966.5 | 14,585,841 | 89,295,935 59 | 58,172,851 58 | 31,125,084 21 | 7,516 |
| 1876 | 2,055.2 | 14,572,956 | 90,629,658 26 | 57,724,458 85 | 52,905,219 45 | 7,098 |
| 1877 | 2,143.7 | 14,554,854 | 90,415,561 85 | 55,252,284 05 | 55,181,077 78 | 6,788 |
| 1878 | 2,453.5 | 16,922,800 | 95,795,895 60 | 57,519,725 07 | 58,276,170 53 | 6,580 |
| 1879 | 2,552.0 | 17,545,255 | 100,190,870 55 | 58,997,677 59 | 41,195,192 74 | 6,796 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 2,550.5 | 15,575,941 | 95,265,145 92 | 57,529,594 98 | 55,755,748 94 | 6,917 |

| KILOMETRE EXPLOITE. | | | SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel | | | | COEFFICIENTS des frais d'exploita- tion |
|---------------------|----------------------------|---------------|--|---------------|-------------------------|----------------|--|
| | | | POUR TOUT LE RESEAU | | PAR KILOMETRE EXPLOITE. | | |
| Recettes brutes | Dépenses d'exploitation | Bénéfice brut | Bénéfices nets. | Pertes sèches | Bénéfices nets | Pertes sèches. | |
| 57,744 | 19,510 | 18,234 | 2,957,824 22 | " | 4,555 70 | " | 51 69 |
| 54,615 | 20,090 | 14,555 | 1,061,059 30 | " | 1,487 90 | " | 57 99 |
| 54,879 | 18,718 | 15,661 | 1,165,059 93 | " | 1,561 90 | " | 54 44 |
| 56,718 | 19,515 | 17,205 | 2,291,788 27 | " | 5,075 50 | " | 55 15 |
| 57,787 | 18,884 | 18,905 | 5,581,816 71 | " | 4,555 10 | " | 49 97 |
| 56,251 | 19,532 | 16,899 | 10,855,508 45 | " | 5,014 | " | 55 56 |
| 59,729 | 18,862 | 20,867 | 5,071,465 41 | " | 6,787 50 | " | 47 48 |
| 45,062 | 20,555 | 24,707 | 7,718,692 65 | " | 10,510 90 | " | 44 88 |
| 43,650 | 19,957 | 25,695 | 6,599,100 97 | " | 8,815 20 | " | 45 70 |
| 45,587 | 20,874 | 24,515 | 6,891,351 78 | " | 9,205 70 | " | 45 99 |
| 48,550 | 25,088 | 25,442 | 7,265,177 05 | " | 9,702 40 | " | 47 58 |
| 44,471 | 20,598 | 25,875 | 55,545,785 84 | " | 4,966 | " | 46 52 |
| 51,290 | 26,554 | 24,956 | 6,609,695 07 | " | 8,822 50 | " | 51 25 |
| 48,502 | 29,586 | 19,116 | 1,956,182 05 | " | 2,476 80 | " | 60 59 |
| 46,559 | 27,975 | 18,544 | 1,987,451 44 | " | 2,505 80 | " | 60 08 |
| 48,670 | 27,821 | 20,849 | 5,558,517 94 | " | 4,101 90 | " | 57 16 |
| 50,454 | 28,502 | 22,152 | 4,551,707 05 | " | 5,252 90 | " | 56 12 |
| 49,041 | 27,975 | 21,066 | 18,625,551 55 | " | 4,516 | " | 57 04 |
| 52,235 | 29,505 | 22,728 | 5,155,856 91 | " | 5,912 10 | " | 56 49 |
| 47,795 | 24,615 | 25,178 | 10,557,142 89 | " | 7,268 40 | " | 52 27 |
| 47,521 | 28,725 | 18,798 | 5,911,974 07 | " | 2,661 30 | " | 60 44 |
| 45,949 | 55,462 | 12,487 | " | 8,069,075 24 | " | 4,795 95 | 72 82 |
| 46,341 | 51,272 | 14,069 | " | 7,576,692 40 | " | 5,851 80 | 68 97 |
| 47,058 | 29,865 | 17,175 | 5,058,506 25 | " | 402 | " | 65 49 |
| 45,408 | 29,582 | 15,826 | " | 4,854,556 58 | " | 2,458 50 | 65 15 |
| 44,141 | 28,115 | 16,026 | " | 4,014,297 62 | " | 1,955 10 | 65 69 |
| 42,157 | 25,755 | 16,404 | " | 4,965,841 41 | " | 2,515 40 | 61 09 |
| 59,536 | 25,619 | 15,717 | " | 4,058,907 59 | " | 1,666 70 | 60 04 |
| 59,260 | 23,118 | 16,142 | " | 2,950,887 72 | " | 1,156 50 | 58 89 |
| 41,817 | 25,798 | 16,019 | " | 20,824,470 92 | " | 1,867 | 61 68 |

| ANNEES. | LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. | POUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU. | | | | PAR |
|--------------------------|---|----------------------------|------------------|-----------------------------|------------------|---------|
| | | Tonnage | Recettes brutes | Dépenses d'exploitation. | Bénéfice brut | Tonnage |
| 1880 | 2,724.0 | 19,085,786 | 113,874,074 41 | 66,189,784 16 | 45,684,290 25 | 7,006 |
| 1881 | 2,869 5 | 20,128,181 | 113,497,486 96 | 71,006,282 51 | 42,491,204 45 | 7,015 |
| 1882 | 3,004 0 | 21,709,587 | 119,346,452 78 | 74,495,746 84 | 44,850,685 94 | 7,227 |
| 1883 | 3,074 1 | 22,064,770 | 121,948,759 77 | 75,101,785 17 | 48,846,954 60 | 7,177 |
| 1884 | 3,129.0 | 21,647,575 | 120,105,486 53 | 71,498,119 45 | 48,695,567 08 | 6,918 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 2,960.1 | 20,926,740 | 117,772,044 09 | 71,658,545 63 | 46,115,700 46 | 7,069 |
| 1885 | 3,175 1 | 20,507,722 | 119,775,906 25 | 69,882,445 26 | 49,891,462 97 | 6,465 |
| 1886 | 3,199.0 | 22,905,259 | 116,529,508 66 | 65,910,292 95 | 50,619,215 71 | 7,160 |
| 1887 | 3,216.6 | 25,302,457 | 124,157,746 12 | 66,689,605 26 | 57,448,140 86 | 7,225 |
| 1888 | 3,226 8 | 25,475,037 | 131,612,616 45 | 69,971,528 50 | 61,641,287 95 | 7,895 |
| 1889 | 3,235.4 | 27,054,059 | 136,920,084 54 | 74,714,552 80 | 62,203,551 54 | 8,356 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 3,210 4 | 25,844,499 | 125,794,772 36 | 69,455,640 55 | 56,361,151 81 | 7,424 |
| 1890 | 3,248 6 | 27,177,116 | 141,151,819 07 | 84,045,525 46 | 57,206,295 61 | 8,367 |
| 1891 | 3,269.4 | 26,840,667 | 142,816,555 82 | 82,224,514 76 | 58,592,041 06 | 8,210 |
| 1892 | 3,275.8 | 26,584,525 | 140,056,549 80 | 82,480,428 76 | 57,545,921 04 | 8,056 |
| 1893 | 3,278 7 | 28,550,140 | 145,609,996 07 | 81,593,514 69 | 64,016,481 58 | 8,705 |
| 1894 | 3,288.6 | 29,611,186 | 152,974,889 18 | 86,557,469 59 | 66,457,419 79 | 9,005 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 3,272.2 | 27,708,727 | 144,555,921 99 | 85,776,280 21 | 60,759,651 78 | 8,468 |
| 1895 | 3,298.8 | 30,106,525 | 154,467,550 51 | 90,456,512 18 | 64,031,058 33 | 9,125 |
| 1896 | 3,330.4 | 31,908,887 | 160,434,763 26 | 90,757,305 51 | 69,677,457 75 | 9,582 |
| 1897 | 3,340.0 | 34,154,329 | 170,412,727 85 | 102,081,540 01 | 68,551,187 84 | 10,219 |
| MOYENNES QUINQUENNALES. | 3,325 1 | 32,049,846 | 161,771,612 87 | 94,425,052 57 | 67,546,561 51 | 9,642 |
| TOTAL | 96,141 5 | 684,600,625 | 3,955,915,925 95 | 2,299,650,717 98 | 1,654,285,205 97 | 355,828 |
| MOYENNES GÉNÉRALES . . . | 3,152 6 | 11,410,010 | 62,760,570 22 | 56,502,074 80 | 26,258,495 33 | 7,120 |

| KILOMÈTRE EXPLOITÉ | | | SOLDE en tenant compte des charges financières et des pensions accordées au personnel | | | | COEFFICIENTS des frais d'exploita- tion. |
|---------------------|----------------------------|---------------|--|---------------|------------------------|---------------|---|
| | | | POUR TOUT LE RÉSEAU. | | PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ | | |
| Recettes brutes. | Dépenses d'exploitation | Bénéfice brut | Bénéfices nets. | Pertes sèches | Bénéfices nets | Pertes sèches | |
| 41,804 » | 25 053 » | 16,771 » | » | 1,754,764 10 | » | 656 80 | 59 88 |
| 59,555 » | 24,742 » | 14,811 » | » | 8,056 522 59 | » | 2,807 60 | 62 56 |
| 59,722 » | 24,799 » | 14,925 » | » | 7,425,562 20 | » | 2,471 90 | 62 42 |
| 59,670 » | 24,776 » | 15,894 » | » | 5,460,567 20 | » | 1,776 30 | 59 94 |
| 58,415 » | 22,850 » | 15,565 » | » | 6,856,295 » | » | 2,191 20 | 59 40 |
| 59,786 » | 24,208 » | 15,578 » | » | 29,553,711 09 | » | 1,995 » | 60 84 |
| 37,747 » | 24,025 » | 15,724 » | » | 6,025,550 75 | » | 2,088 » | 58 55 |
| 50,417 » | 20,629 » | 15,788 » | » | 5,996,755 77 | » | 1,874 » | 56 56 |
| 58 595 » | 20,755 » | 17,860 » | 6,189,181 94 | » | 1,924 10 | » | 53 72 |
| 40,787 » | 21,684 » | 19,105 » | 10,005,915 01 | » | 3,100 50 | » | 53 16 |
| 42,319 » | 25,095 » | 19,226 » | 9,712,840 44 | » | 5,002 » | » | 54 57 |
| 59,182 » | 21,627 » | 17,555 » | 15,285,028 87 | » | 827 » | » | 55 19 |
| 45,481 » | 25,871 » | 17,610 » | 5,859,870 41 | » | 1,188 20 | » | 59 50 |
| 45,685 » | 25,761 » | 17,922 » | 4,399,162 16 | » | 1,545 60 | » | 58 97 |
| 42,746 » | 25,179 » | 17,567 » | 2,714,998 21 | » | 828 80 | » | 58 90 |
| 44,472 » | 24,886 » | 19,586 » | 8,457,910 12 | » | 2,607 10 | » | 56 04 |
| 46,517 » | 26,514 » | 20,205 » | 10,127 412 85 | » | 3,079 50 | » | 56 57 |
| 44,171 » | 25,602 » | 18,569 » | 29,559,555 75 | » | 1,805 » | » | 57 96 |
| 46,825 » | 27,415 » | 19,410 » | 6,966,854 74 | » | 2,111 90 | » | 58 55 |
| 48,175 » | 27,251 » | 20,922 » | 11,512,744 24 | » | 5,096 81 | » | 56 57 |
| 51,922 » | 30,565 » | 20,459 » | 9,109,085 07 | » | 2,727 50 | » | 59 90 |
| 48,675 » | 28,410 » | 20,268 » | 27,588,662 05 | » | 2,747 » | » | 58 57 |
| 2,501,902 » | 1,519,288 » | 982,614 » | 172,658,842 05 | 92,155,940 85 | 147,594 11 | 60,151 35 | 5,600 32 |
| 41,140 » | 29,918 » | 17,222 » | 1,277,558 11 | » | 857 18 | » | 58 16 |

TABLEAU N° 3.

A. — *Mouvement des marchandises en tonnes transportées*

| ANNÉES. | KILOMÈTRES exploités. | POIDS EN TONNES | | ANNÉES | KILOMÈTRES exploités. | POIDS EN TONNES | |
|---------|-----------------------|----------------------|----------------------|--------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | | PETITES MARCHANDISES | GROSSES MARCHANDISES | | | PETITES MARCHANDISES. | GROSSES MARCHANDISES. |
| 1838 | 256 | — | 5,500 | 1868 | 865 | 142,617 | 6,645,281 |
| 1839 | 309 | — | 54,536 | 1869 | • | 147,262 | 7,101,552 |
| 1840 | 532 | 2,738 | 102,154 | 1870 | 869 | 153,155 | 7,614,333 |
| 1841 | 378 | 11,004 | 165,718 | 1871 | 1,424 | 205,721 | 10,998,970 |
| 1842 | 450 | 15,516 | 170,594 | 1872 | 1,548 | 187,750 | 13,076,981 |
| 1843 | 551 | 25,686 | 355,454 | 1873 | 1,805 | 216,542 | 16,069,440 |
| 1844 | 539 | 40,483 | 520,423 | 1874 | 1,053 | 229,680 | 15,907,560 |
| 1845 | • | 45,786 | 645,592 | 1875 | 2,024 | 253,428 | 14,150,413 |
| 1846 | • | 43,007 | 755,890 | 1876 | 2,105 | 232,078 | 14,540,878 |
| 1847 | 569 | 41,128 | 961,549 | 1877 | 2,157 | 230,154 | 14,324,700 |
| 1848 | 604 | 52,160 | 844,355 | 1878 | 2,248 | 244,812 | 15,777,988 |
| 1849 | • | 20,698 | 1,014,144 | 1879 | 2,586 | 253,632 | 17,091,623 |
| 1850 | 625 | 22,269 | 1,258,886 | 1880 | 2,792 | 271,475 | 18,812,311 |
| 1851 | • | 25,116 | 1,248,287 | 1881 | 2,880 | 265,419 | 19,862,762 |
| 1852 | • | 24,605 | 1,454,939 | 1882 | 3,038 | 274,433 | 21,434,934 |
| 1853 | 638 | 43,087 | 1,798,020 | 1883 | 3,064 | 321,403 | 21,743,367 |
| 1854 | • | 60,502 | 2,285,390 | 1884 | 3,110 | 317,484 | 21,330,091 |
| 1855 | • | 67,105 | 2,649,494 | 1885 | 3,166 | 316,916 | 20,190,806 |
| 1856 | 715 | 73,452 | 2,545,206 | 1886 | 3,172 | 318,143 | 22,587,096 |
| 1857 | • | 76,249 | 2,783,076 | 1887 | 3,201 | 318,262 | 22,984,175 |
| 1858 | 746 | 80,673 | 3,190,361 | 1888 | 3,206 | 327,477 | 23,145,560 |
| 1859 | • | 84,115 | 3,314,745 | 1889 | 3,209 | 338,217 | 26,695,842 |
| 1860 | 749 | 92,615 | 3,678,002 | 1890 | 3,249 | 343,438 | 26,833,078 |
| 1861 | • | 98,642 | 4,105,029 | 1891 | 3,250 | 353,250 | 26,487,437 |
| 1862 | • | 98,515 | 4,276,480 | 1892 | 3,250 | 353,385 | 26,029,140 |
| 1863 | • | 95,813 | 4,478,641 | 1893 | 3,251 | 364,833 | 28,165,305 |
| 1864 | • | 95,998 | 5,256,307 | 1894 | 3,290 | 370,443 | 29,231,743 |
| 1865 | 755 | 107,547 | 5,898,648 | 1895 | 3,321 | 377,268 | 29,720,055 |
| 1866 | 795 | 115,326 | 6,353,040 | 1896 | 3,331 | 396,071 | 31,512,816 |
| 1867 | 863 | 131,755 | 6,529,311 | 1897 | 3,429 | 398,909 | 33,733,330 |

B. — *Parcours kilométrique des trains de l'État sur les lignes de l'État et quelques sections étrangères (années 1852 à 1897).*

| ANNÉES. | TRAINS de voyageurs. | TRAINS de marchandises. | TRAINS de route. | ENSEMBLE. | OBSERVATIONS. |
|----------------------|-------------------------|-------------------------------|---------------------|-------------|---|
| 1852 | 2,049,785 | 2,109,075 | — | 4,158,860 | Pour les années où le parcours des trains de route n'est pas indiqué, ce parcours est confondu avec celui des trains de marchandises. |
| 1853 | 2,074,440 | 2,117,265 | — | 4,191,705 | |
| 1854 | 2,137,270 | 2,569,545 | — | 4,706,815 | |
| 1855 | 2,216,805 | 2,981,625 | — | 5,198,428 | |
| 1856 | 2,394,179 | 2,866,599 | — | 5,260,778 | |
| 1857 | 2,555,752 | 2,727,229 | — | 5,282,981 | |
| 1858 | 2,645,754 | 2,674,597 | — | 5,320,351 | |
| 1859 | 2,675,950 | 2,645,584 | — | 5,321,534 | |
| 1860 | 2,850,890 | 2,588,735 | — | 5,439,625 | |
| 1861 | 2,911,530 | 2,835,120 | — | 5,746,650 | |
| 1862 | 3,076,146 | 2,920,096 | — | 5,996,242 | |
| 1863 | 2,809,822 | 3,571,108 | — | 6,380,930 | |
| 1864 | 3,741,495 | 3,717,279 | — | 7,458,774 | |
| 1865 | 4,614,985 | 4,041,655 | — | 8,656,640 | |
| 1866 | 5,571,954 | 4,666,287 | — | 10,238,241 | |
| 1867 | 4,844,224 | 4,810,570 | — | 9,654,794 | |
| 1868 | 4,817,181 | 4,451,716 | — | 9,268,897 | |
| 1869 | 5,069,001 | 4,569,976 | — | 9,638,977 | |
| 1870 | 5,177,104 | 4,697,206 | — | 9,874,310 | |
| 1871 | 6,952,792 | 6,615,055 | — | 13,567,847 | |
| 1872 | 7,369,475 | 7,953,805 | — | 15,323,280 | |
| 1873 | 8,071,141 | 8,748,244 | — | 16,819,385 | |
| 1874 | 8,428,560 | 8,500,867 | — | 16,929,427 | |
| 1875 | 9,681,999 | 10,902,197 | 227,694 | 20,811,890 | |
| 1876 | 10,024,442 | 11,153,479 | 266,992 | 21,444,913 | |
| 1877 | 10,621,524 | 11,048,831 | 361,808 | 22,032,163 | |
| 1878 | 11,304,952 | 11,128,719 | 415,251 | 22,848,922 | |
| 1879 | 12,512,653 | 12,512,003 | 597,150 | 25,621,806 | |
| 1880 | 14,837,925 | 14,190,471 | 402,545 | 29,430,941 | |
| A REPORTER | | | | 552,001,518 | |

| ANNÉES. | TRAINS de voyageurs. | TRAINS de marchandises. | TRAINS de route. | ENSEMBLE. | OBSERVATIONS. |
|---------|-------------------------|-------------------------------|---------------------|-------------|---------------|
| | | | REPORT. . . | 552,001,518 | |
| 1881 | 16,227,006 | 15,789,116 | 735,636 | 32,751,848 | |
| 1882 | 17,706,437 | 16,670,385 | 578,551 | 34,955,373 | |
| 1883 | 16,606,592 | 16,711,596 | 459,951 | 33,847,959 | |
| 1884 | 16,917,754 | 16,044,265 | 506,684 | 33,268,703 | |
| 1885 | 17,516,859 | 15,582,498 | 525,188 | 33,224,545 | |
| 1886 | 17,946,659 | 15,109,435 | 396,273 | 33,452,367 | |
| 1887 | 19,400,746 | 15,528,448 | 532,711 | 35,261,905 | |
| 1888 | 20,777,889 | 16,221,085 | 589,422 | 37,388,594 | |
| 1889 | 21,548,450 | 17,042,029 | 442,849 | 39,033,328 | |
| 1890 | 22,352,541 | 17,212,709 | 586,485 | 39,951,735 | |
| 1891 | 22,929,544 | 16,910,999 | 402,515 | 40,251,858 | |
| 1892 | 23,099,048 | 16,852,717 | 461,811 | 40,413,576 | |
| 1893 | 23,195,495 | 17,184,199 | 474,309 | 40,854,001 | |
| 1894 | 24,259,926 | 17,147,416 | 584,478 | 41,771,820 | |
| 1895 | 25,092,884 | 17,590,508 | 450,107 | 43,133,499 | |
| 1896 | 25,859,440 | 18,594,970 | 407,620 | 44,862,030 | |
| 1897 | 27,085,555 | 19,785,582 | 346,224 | 47,217,561 | |
| | | | TOTAL. | 985,621,800 | |
| | | | MOYENNE. | 20,928,189 | |

C. — *Parcours kilométrique du matériel de transport dans les trains de l'État sur les lignes de l'État et quelques sections étrangères.*

| ANNÉES. | MATÉRIEL CHARGE | | ENSEMBLE. | PARCOURS DES VÉHICULES en général. | Observations. |
|---------|--------------------------|---------------------------------------|-------------|--|--|
| | Voitures à voyageurs. | Fourgons et wagons à marchandises. | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1852 | 13,695,065 | 53,655,245 | 47,548,510 | 58,504,955 | La différence entre les chiffres des colonnes 4 et 5 représente le parcours des voitures-poste, des wagons vides et des traineaux. |
| 1853 | 14,014,475 | 56,278,405 | 50,202,880 | 61,212,765 | |
| 1854 | 14,265,975 | 41,268,085 | 55,552,060 | 68,508,550 | |
| 1855 | 14,860,435 | 44,036,331 | 58,896,764 | 72,415,025 | |
| 1856 | 15,568,912 | 42,321,594 | 57,890,506 | 70,899,705 | |
| 1857 | 16,565,412 | 44,176,927 | 60,742,559 | 75,155,028 | |
| 1858 | 16,548,175 | 47,594,488 | 64,142,661 | 80,119,560 | |
| 1859 | 16,814,529 | 49,156,291 | 65,970,820 | 82,141,405 | |
| 1860 | 18,053,052 | 53,258,082 | 71,311,154 | 88,188,454 | |
| 1861 | 20,085,656 | 59,865,685 | 79,949,359 | 99,588,796 | |
| 1862 | 21,982,809 | 64,777,904 | 86,760,775 | 106,248,072 | |
| 1865 | 25,877,350 | 71,424,609 | 95,301,959 | 118,075,257 | |
| 1864 | 26,044,841 | 82,624,965 | 108,669,804 | 135,657,559 | |
| 1865 | 31,564,147 | 123,547,516 | 154,911,665 | 185,345,605 | |
| 1866 | 38,552,549 | 102,964,448 | 141,496,797 | 175,248,686 | |
| 1867 | 38,550,963 | 107,007,405 | 145,558,568 | 179,959,849 | |
| 1868 | 40,944,228 | 106,210,245 | 147,154,475 | 178,907,246 | |
| 1869 | 42,046,891 | 105,375,906 | 147,420,797 | 181,055,740 | |
| 1870 | 45,797,171 | 102,700,402 | 148,497,575 | 181,565,336 | |
| 1871 | 56,274,458 | 150,144,212 | 186,418,670 | 227,166,551 | |
| 1872 | 59,198,467 | 148,206,806 | 207,405,275 | 261,775,679 | |
| 1873 | 65,914,500 | 173,135,729 | 239,050,029 | 290,854,662 | Non compris les lignes du Luxembourg. |
| 1874 | 70,056,271 | 173,207,154 | 243,245,405 | 295,482,501 | Id. |
| 1875 | 80,242,509 | 225,325,725 | 305,568,254 | 569,456,212 | |
| 1876 | 85,279,155 | 227,178,656 | 310,457,769 | 375,155,707 | |
| 1877 | 84,961,202 | 227,756,076 | 312,697,278 | 580,400,409 | |
| 1878 | 88,522,451 | 240,878,045 | 329,200,496 | 398,606,451 | Non compris les lignes des Flandres non fusionnées. |
| 1879 | 92,727,514 | 254,004,359 | 346,751,655 | 421,584,768 | Id. |
| 1880 | 106,740,090 | 282,980,759 | 389,720,858 | 472,245,451 | Id. |

| ANNÉES. | MATÉRIEL CHARGÉ | | ENSEMBLE. | PARCOURS DES VÉHICULES en général. | Observations. |
|---------|--------------------------|---------------------------------------|-------------|--|--|
| | Voitures à voyageurs. | Fourgons et wagons à marchandises. | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1881 | 111,075,955 | 300,685,259 | 412,557,192 | 506,846,705 | La différence entre les chiffres des colonnes 4 et 5 représente le parcours des voitures-poste, des wagons vides et des traineaux. |
| 1882 | 121,565,701 | 318,999,244 | 440,562,945 | 542,915,797 | |
| 1883 | 114,205,824 | 318,742,520 | 432,948,344 | 558,029,964 | |
| 1884 | 120,773,890 | 310,441,990 | 431,215,880 | 534,152,252 | |
| 1885 | 128,145,184 | 304,225,001 | 432,368,785 | 559,461,672 | |
| 1886 | 126,877,510 | 292,920,129 | 419,797,459 | 541,765,262 | |
| 1887 | 153,486,022 | 307,409,692 | 440,895,714 | 566,878,068 | |
| 1888 | 156,089,452 | 326,917,890 | 463,007,342 | 593,714,244 | |
| 1889 | 130,005,134 | 330,515,852 | 469,518,986 | 614,089,037 | |
| 1890 | 133,786,702 | 328,704,824 | 462,491,526 | 610,851,067 | |
| 1891 | 135,676,194 | 331,811,301 | 467,487,495 | 613,437,648 | |
| 1892 | 137,843,940 | 330,502,233 | 468,346,173 | 620,398,393 | |
| 1893 | 135,292,583 | 340,378,451 | 475,671,034 | 633,725,074 | |
| 1894 | 140,980,105 | 347,608,677 | 488,588,782 | 644,551,375 | |
| 1895 | 143,722,839 | 359,902,071 | 503,624,910 | 662,034,541 | |
| 1896 | 149,385,033 | 381,835,717 | 531,220,750 | 696,037,055 | |
| 1897 | 162,852,751 | 403,052,808 | 565,865,559 | 734,281,690 | |

N. B. — On a compris les fourgons avec les wagons, parce que précédemment ils étaient confondus avec les wagons fermés. On n'aurait pu les renseigner séparément pour toutes les années.

Tableau graphique

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

Les traits noirs représentent le solde annuel des recettes et des dépenses pour tout le réseau (1 centimètre représentant un million de francs.)

Les traits rouges représentent le solde annuel des recettes et des dépenses par kilomètre exploité (1 centimètre représentant un millier de francs.)

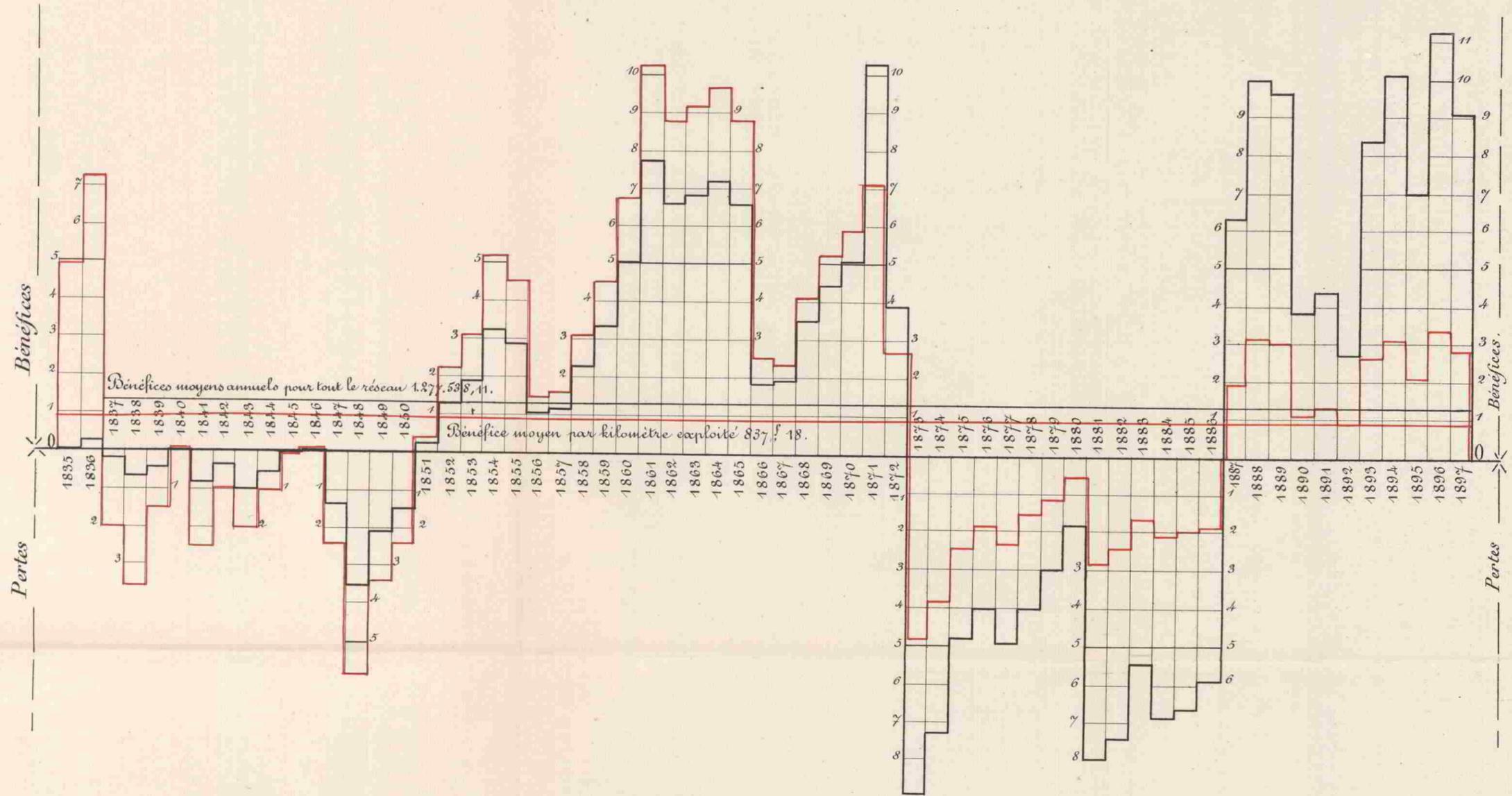


Tableau graphique donnant depuis l'origine, pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge.

Le tonnage, petites et grosses marchandises transporté sur tout le réseau.

{ 1 centimètre représente
1 million de tonnes.

Le tonnage, petites et grosses marchandises transporté par kilomètre.

{ 2 centimètres représentent
mille tonnes.

Le nombre de kilomètres-trains sur tout le réseau.

{ 1 centimètre représente
2 millions de kilomètres trains.

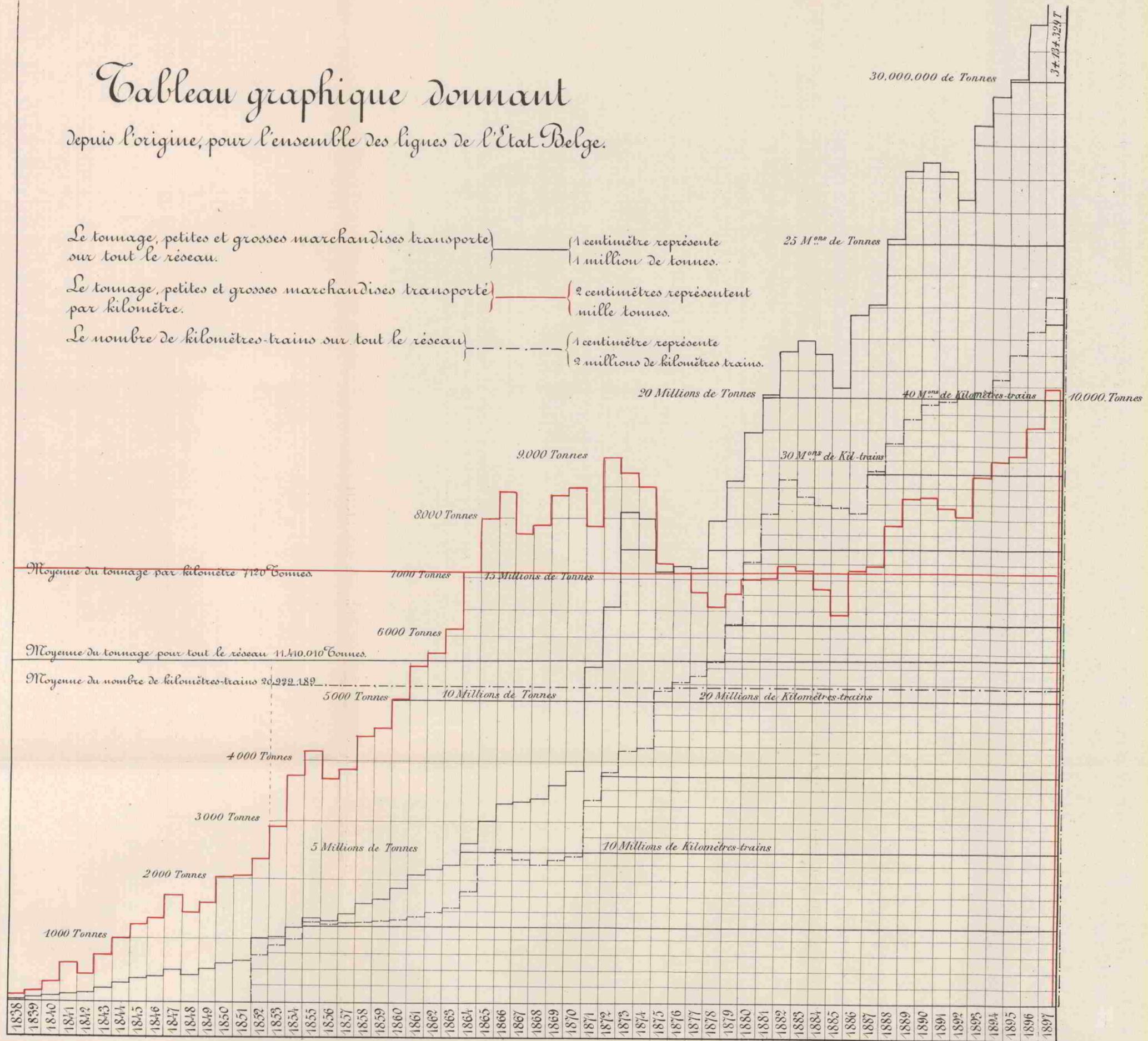


Tableau graphique donnant depuis l'origine, pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge

La recette brute par kilomètre exploité ———— } 1 millimètre représente
Les dépenses d'Exploitation par kilomètre exploité - - - - } 2000 francs.
Le coefficient des frais d'Exploitation }
2,5 millimètres représentent 1%

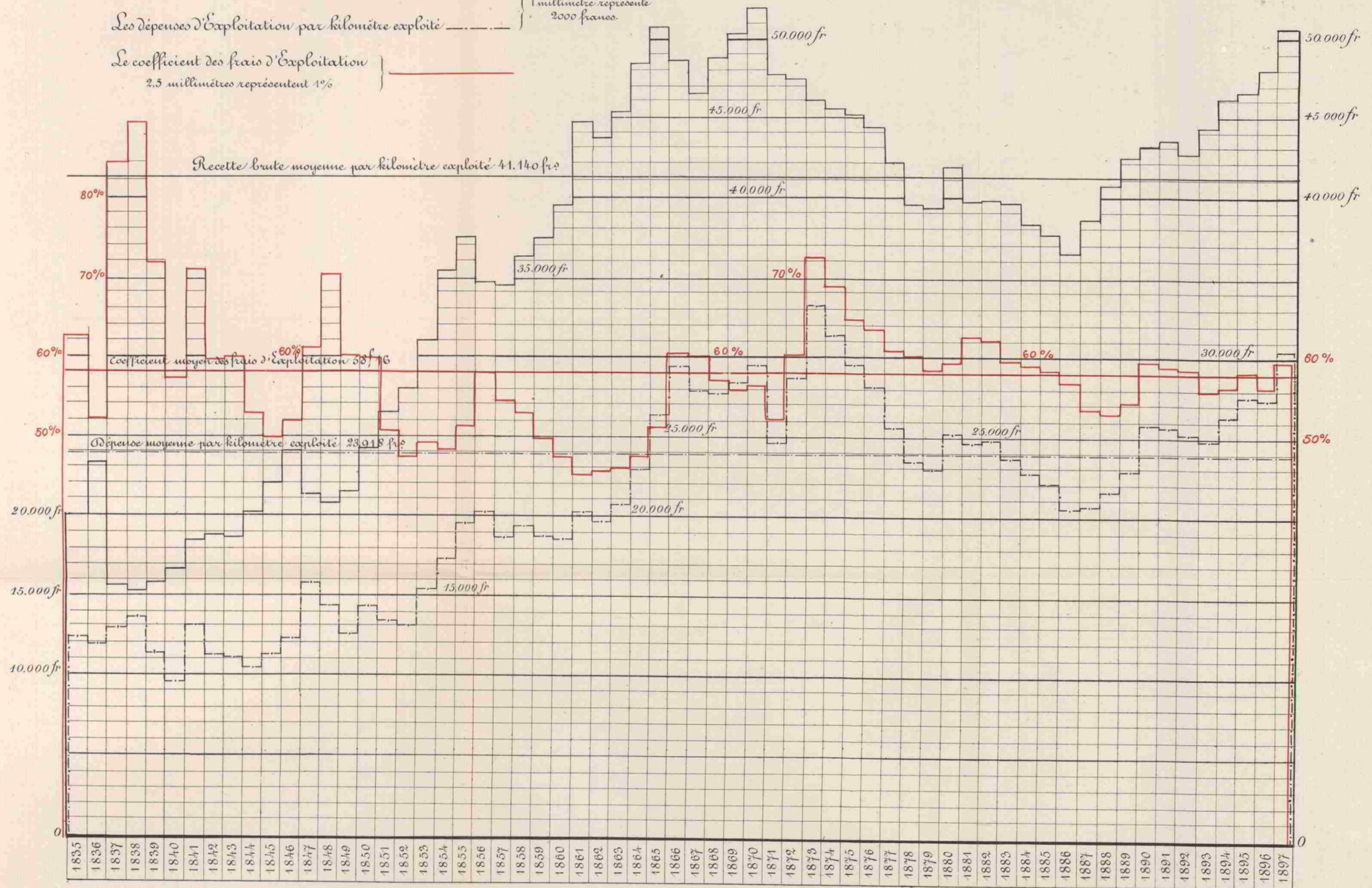
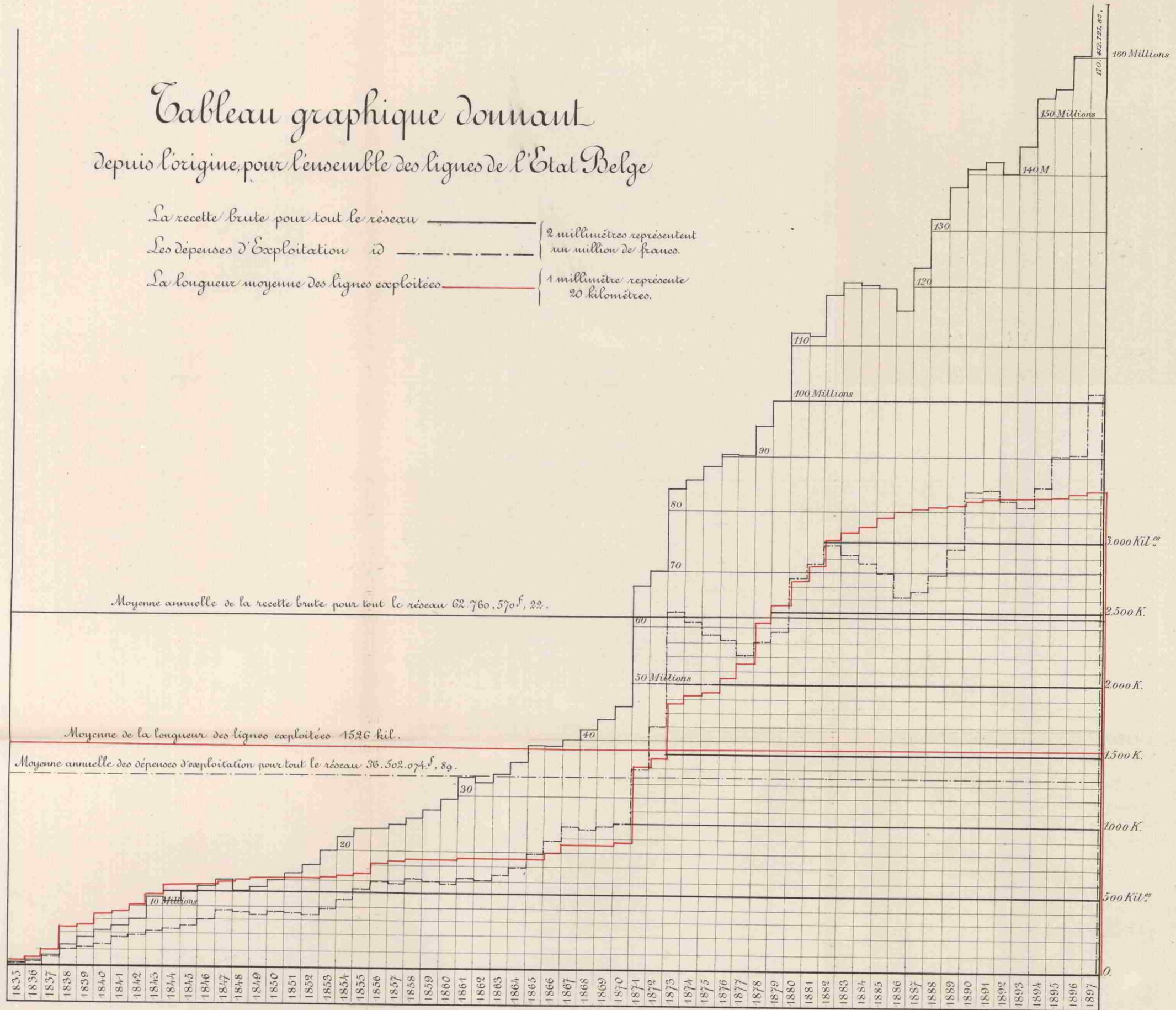


Tableau graphique donnant depuis l'origine, pour l'ensemble des lignes de l'Etat Belge

La recette brute pour tout le réseau ————
 Les dépenses d'Exploitation id - - - - -
 La longueur moyenne des lignes exploitées ————

{ 2 millimètres représentent
un million de francs.

{ 1 millimètre représente
20 kilomètres.



Le tableau n° 2 qui a été traduit en diagramme pour la facilité des comparaisons donne les résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer de l'État depuis l'origine. Les chiffres sont officiels et les comparaisons ont donc toute leur valeur.

On peut constater d'abord le développement du réseau qui, commencé en 1833 avec 13 kil. 5, a eu un brusque ressaut en 1871 et 1872 par le rachat de lignes et en est arrivé à 5,340 kilomètres en 1897 où le rachat du Grand Central donnera une nouvelle augmentation brusque. Les recettes brutes vont naturellement en augmentant pour l'ensemble du réseau. Mais il n'en est pas de même pour les recettes brutes par kilomètre exploité. Le rachat de nouvelles lignes, la construction de lignes moins productives, ont diminué la recette brute par kilomètre à partir de 1870 (sauf une interruption en 1880), jusque 1886. C'est à partir de 1886 seulement que les recettes kilométriques ont progressé et ce dans une proportion qui les ramènera bientôt, malgré la diminution des tarifs, au point le plus élevé qu'elles aient atteint. La situation est donc très belle pour le moment.

Le coefficient d'exploitation, après avoir un peu zigzagué dans le début, a subi à différentes reprises des fluctuations correspondantes à des hausses de matières premières et dans les derniers temps, sa courbe paraît régulière. Mais il est à remarquer qu'en thèse générale quand la recette kilométrique va en augmentant, le coefficient d'exploitation doit aller en diminuant, car il est des frais fixes, administration centrale, frais généraux de toute espèce frais de gares, qui restent les mêmes quel que soit le trafic et qui pèsent d'autant plus sur les recettes que celles-ci sont moins élevées.

Or malgré l'énorme augmentation des recettes par kilomètre qui sont passées depuis onze ans de 13 à 20,000 francs soit augmentée de 53 %, le coefficient d'exploitation n'a pas diminué, au contraire, la moyenne pour ces onze ans est de 57.03 et la dernière année en 1897, il s'est élevé à 59.90, alors que la moyenne depuis l'origine n'est que de 58,16. Ce fait est assez grave et si le coefficient d'exploitation devait continuer à s'élever, cela compromettrait le résultat financier du chemin de fer.

Il y a une double cause à cet état de chose :

1° D'abord la diminution des tarifs démontrée par la progression du tonnage transporté, beaucoup plus forte que la progression des recettes; la progression du tonnage pendant les onze dernières années a été de 60 %; la progression des recettes de 33 %.

2° L'amélioration des salaires et l'augmentation des dépenses.

La principale cause de cet état de choses, c'est le Parlement lui-même. A chaque instant un membre réclame des améliorations de service, des créations de gares ou de haltes nouvelles, des tarifs plus avantageux pour les industries qui l'intéressent. Et pour l'amélioration du sort des fonctionnaires, des employés et des ouvriers, malgré les sommes déjà dépensées de ce chef qui s'élèvent à dix millions, malgré la diminution des heures de services, que de plaintes et de réclamations ne se font pas jour ?

C'est là un mal inhérent à l'exploitation par l'État. Ce qui est l'argent de tous

semble n'être l'argent de personne. Mais il est temps d'attirer l'attention du Parlement sur une situation qui deviendrait bien grave si on progressait dans cette voie.

On croit généralement que les chemins de fer sont des bénéfices fantastiques, la situation a été brillante dans les derniers temps, il est vrai, mais en jetant un coup d'œil sur le diagramme établissant les bénéfices et pertes depuis l'origine, on constatera que la gestion de M. Vandenpeereboom, c'est-à-dire les bénéfices depuis 1886, ont à peine couvert les pertes de 1875 à 1886, de sorte que de 1875 à ce jour, c'est-à-dire pendant une période de plus de vingt-cinq ans, les chemins de fer n'ont payé que leurs charges financières. Certes l'État prête à un taux plus élevé que celui auquel il emprunte, mais c'est là toute la marge qui a existé pendant ces vingt-cinq dernières années.

Si l'on jette un coup d'œil sur le bénéfice réalisé par kilomètre dans cette période que l'on dit si prospère des dernières années, on est frappé de voir combien il est réduit. Autrefois, dans les périodes prospères de 1859 à 1872, on gagnait de 6 à 10,000 francs par kilomètre exploité; actuellement, on gagne de 2,000 à 2,500 francs, soit plus de moitié moins.

La cause de cette réduction de bénéfices est la même que celle donnée plus haut pour l'augmentation du coefficient d'exploitation, elle est toute à l'honneur de la gestion de M. le Ministre des Chemins de fer. Mais il n'en faut pas moins constater que l'on en est arrivé à la limite extrême et que si l'on ne veut pas compromettre la situation des chemins de fer, il est temps de s'arrêter dans cette voie.

Que si l'on considère le diagramme n° 3 au point de vue des bénéfices et des pertes depuis l'origine, il est très suggestif. En effet, après un bénéfice de deux ans, on constate une période de pertes de quatorze ans, suivie d'une période de prospérité de vingt-deux ans, suivie elle-même de pertes considérables pendant quatorze ans et enfin la période de prospérité actuelle, qui dure depuis 1887 et le tout se résume comme moyenne dans les deux chiffres suivants; depuis l'origine, après avoir payés ses charges financières, les chemins de fer de l'État ont gagné annuellement fr. 1,277,558 11 pour tout le réseau et fr. 837 18 par kilomètre.

Ces fluctuations proviennent de la situation de notre commerce et de notre industrie. Car quelle que soit l'habileté d'un Ministre des Chemins de fer, il y a quelque chose de plus fort que lui : ce sont les événements; et les résultats du chemin de fer sont essentiellement aléatoires. Les événements ont favorisé les dernières années, mais on est habitué à voir toutes les périodes de prospérité suivies de périodes de crise. Il semble donc que le moment est venu de songer aux temps mauvais qui viendront fatalement tôt ou tard.

Or il est un fait connu de tous, c'est que si le trafic vient à diminuer, les recettes diminuent d'autant, mais il est impossible de réduire le coefficient d'exploitation dans la même proportion — une foule de frais demeurent les mêmes — on sait que la première et même la seconde année de crise, grâce au matériel créé en prévision de la crise, grâce aux approvisionnements de toutes sortes faits à l'avance et dus à la prudence de M. le Ministre des Chemins de Fer, on subira victorieusement le choc. Mais les années de crise ne vont généralement pas par une ou deux, elles sont dues à un mal profond, à un mal général et souvent un temps assez long est nécessaire pour le guérir.

Supposez que le trafic qui a augmenté de 33 % en onze ans vienne seulement à fléchir de 10 %, cela fait un déficit de plus, près de 20,000,000 de francs dans les recettes, or les dépenses ne diminueraient pas de 3,000,000 de francs à beaucoup près, et voilà un trou de 15,000,000 de francs dans le Budget général de l'État

Il y a un autre point qui a bien son importance. Chaque année M. le Ministre des Chemins de fer verse au Trésor l'excédent de ses recettes sur les dépenses.

Il divise cette somme en intérêts du capital emprunté à 5 1/2 % — amortissement — pensions — et bénéfices nets.

En 1897, il y avait en bénéfices réels :

| | |
|--|--------------------|
| 1° En caisse libre | fr. 89,969,789 20 |
| 2° Amortissement | 91,876,019 40 |
| 3° Approvisionnements en réserve | 29,320,620 51 |
| 4° Travaux de construction supportés par le budget de l'exploitation | 11,090,458 79 |
| | <hr/> |
| ENSEMBLE | fr. 222,256,867 90 |

| | |
|---|-------------|
| A déduire le montant des pensions liquidées sur le Budget des Voies et Moyens | 9,484,888 » |
| | <hr/> |

BÉNÉFICE RÉEL fr. 212,771,979 90

Les sommes reprises sous les nos 3 et 4 sont disponibles.

L'amortissement est calculé de façon tout à fait régulière. En plaçant à 5 1/2 % l'amortissement actuel de 91,000,000 et en continuant à prélever chaque année comme on le fait actuellement, une annuité de 0,165,781 pour cent ceux du capital pour joindre à l'amortissement déjà effectué, on reconstituera le capital de premier établissement, soit fr 1.461,434,198 37 dans le délai d'environ soixante-cinq ans.

Mais l'intérêt, l'amortissement et le bénéfice sont versés chaque année dans le Budget ordinaire des Voies et Moyens. Ils sont donc absorbés chaque année.

On objectera peut-être que l'État étant un être qui ne doit pas mourir, il est inutile d'amortir. Si cette thèse peut se soutenir pour d'autres objets, il n'en est pas de même pour les chemins de fer

En effet, si ceux-ci n'étaient pas exploités par l'État, ils auraient été concédés à des compagnies et à la fin des concessions, ils seraient devenus la propriété de l'État sans bourse délier.

Si l'on continue le système actuel pendant soixante-cinq ans environ, on arrivera à céder aux générations futures un outil qui coûtera des milliards avec un amortissement de loin insuffisant — à une époque où des inventions nouvelles auront pu réduire considérablement sa valeur et en tous cas à une époque où elles l'auraient eu pour rien s'il avait appartenu à des compagnies concessionnaires. Ce point mérite d'attirer la très sérieuse attention du Parlement.

Il y aurait un moyen de remédier à cet état de chose inquiétant, ce serait de séparer le Budget des Chemins de fer du Budget de l'État, d'en faire un budget

industriel. Il serait fait un bloc de toutes les dépenses faites par l'État, soit directement soit indirectement pour le chemin de fer et les chemins de fer auraient de ce chef une redevance fixe à payer à l'État, le surplus appartiendrait au chemin de fer qui serait tenu d'effectuer annuellement un amortissement calculé comme il l'est actuellement de façon à ce que les lignes soient complètement amorties à l'époque où les concessions auraient expiré si elles avaient été concédées à des compagnies. Le solde, le chemin de fer pourrait en garder une partie par prévision des années de perte, constituer un Trésor de guerre et, s'il est trop considérable, il l'emploiera à payer une partie des frais de premier établissement qu'il ferait et il devrait comme cela emprunter d'autant moins à l'État.

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

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

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

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

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

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

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

L'Administration des Postes et Télégraphes a continué à donner toute satisfaction au public. Son service, si important, se développe de jour en jour et les nombreuses sous-perceptions créées à la campagne ont été bien favorablement accueillies.

La Section centrale se joint à la 4^e section en demandant l'extension du réseau téléphonique à toutes les communes et son unification. L'Angleterre vient de nous donner un exemple précieux à suivre.

La Section centrale à l'unanimité, sauf une abstention, admet le projet du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et vous propose de l'adopter.

Le Rapporteur,
HUBERT.

Le Président,
L. DE SADELEER.

(48)

ANNEXES

ANNEXE A.

| DEMANDE. | RÉPONSE. |
|--|---|
| <p>Parmi les amendements au Budget, il est porté différentes sommes augmentant les traitements et salaires.</p> <p>Détailler la justification qui figure au Document parlementaire IX, n° 3.</p> | <p>Treize annexes.</p> <p>Les notes ci-jointes contiennent les renseignements demandés ci-contre.</p> |

SECTION 1^{re}. — Services communs.

ART. 7. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.

AUGMENTATIONS :

Dépenses engagées :

| | |
|---|---------|
| 1 ^o Extension de cadre de quatre emplois de commis (4 × 1,550) fr. | 5,800 » |
| 2 ^o Transformation d'un emploi de facteur en emploi de chef-facteur | 1,200 » |

TRANSFERTS

| | |
|---|---------|
| de l'article 8, en vue de la transformation d'un emploi d'auto- graphe en emploi de chef-expéditionnaire | 2,400 » |
| TOTAL. fr. | 9,400 » |

SECTION 2. — Voies et travaux.**ART. 14. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.****AUGMENTATIONS :***Dépenses engagées :***1° Extensions de cadre nécessitées par la reprise de lignes concédées :**

| | | |
|---|--------|-----------|
| 1 directeur de service fr. | 8,250 | » |
| 1 chef de section principal. | 5,850 | » |
| 1 chef de section | 4,150 | » |
| 12 commis techniques | 34,800 | » |
| 2 chefs de bureau | 8,100 | » |
| 4 commis-chefs | 12,600 | » |
| 14 commis | 20,500 | » |
| 2 commis-auxiliaires. | 2,100 | » |
| 5 dessinateurs | 7,200 | » |
| 8 dessinateurs-expéditionnaires | 10,000 | » |
| 8 surveillants | 14,800 | » |
| | <hr/> | 125,200 » |

2° Augmentation de dépenses résultant des promotions accordées au 30 décembre 1897 au personnel repris d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo-Bruges 160 »

3° Insuffisance des crédits alloués pour application de l'article 130 du règlement organique (promotions de fin de carrière) 25,700 »

TOTAL. fr. 149,060 »

ART. 13. — Salaires des agréés et des agents de surveillance et de police de la route.

| LIGNES, STATIONS, ETC. | MOTIFS. | AGENTS ADMIS. | | DÉPENSE annuelle. |
|--|---|---------------|-----------------|-------------------|
| | | Nombre. | Qualité. | |
| | <i>1° Extensions et réorganisation du personnel.</i> | | | |
| Tournai à Courtrai | Mise en marche de nouveaux trains, octroi de $\frac{1}{4}$ supplémentaires | » | » | 285 50 |
| P. N. à Elene | Remplacement de la veuve C., devenue folle, par son fils. | » | » | 511 » |
| Soignies | Importance du service | 1 | signaleur. | 1,257 80 |
| Haine-S'-Pierre à Soignies. | Mise en marche d'un nouveau train, octroi de $\frac{1}{4}$ supplémentaires | » | » | 658 75 |
| Spécial | Service des paratonnerres | 1 | contremaître. | 2,760 » |
| Malines | Réorganisation du service le dimanche. | » | » | 405 66 |
| P. N. Chaussée d'Haecht à Schaerbeek | Importance du P. N. | 1 | g.-b.-block. | 1,100 40 |
| Raccordement de la gare aux bois à Anvers. | Mise en service; gardiennage d'un P. N. | 1 | garde-barrière. | 1,151 50 |
| Corbeek-Loo | Importance du service | 3 | gardes-block. | 1,021 80 |
| P. N. 77. Braine-le-Comte-Luttre. | Danger du P. N. | 1 | g.-b. femme | 235 80 |
| P. N. du Casino à Verviers. | Modifications dans les heures du gardiennage. | » | » | 54 90 |
| Athus | Augmentation du trafic | 1 | garde-excentr. | 1,100 40 |
| P. N. 51. Denderleeuw-Alost | Modifications dans le gardiennage | » | » | 21 » |
| Bruxelles-Midi | Remaniement complet dans la signalisation. | 5 | gardes-excentr. | 6,288 » |
| P. N. 52. à Berchem | Remplacement d'une garde-barrière femme par un homme. Démolition de la maisonnette | » | » | 707 40 |
| Gand-Ecclou-Bruges | Extension d'un piqueur | 1 | piqueur. | 1,807 » |
| Rhisnes | Extension d'un agent pendant la période des forts transports | 1 | garde-excentr. | 254 80 |
| P. N. 106. Mons à Saint-Ghislain. | Importance du P. N. | 1 | g.-b. femme. | 375 » |
| P. N. 65. Halte de Petit-Rosière. | Importance du service | 1 | g.-b. homme. | 864 60 |
| P. N. 11. Tubize à Rognon. | Modifications dans les heures de gardiennage. | » | » | 82 15 |
| Bruxelles (Q.-L.) | Mise en service de nouvelles voies. | 2 | gardes-excentr. | 2,515 20 |
| P. N. 68. Tubize à Rognon. | Importance du P. N. | 1 | g.-b. homme. | 1,562 95 |
| Anzin à Péruwelz. | Prolongement des trains nos 15 et 2 de la Compagnie jusqu'à Péruwelz, $\frac{1}{4}$ supplémentaires | » | » | 182 50 |
| Rixensart | Importance du service | 1 | garde-excentr. | 552 40 |

| LIGNES, STATIONS, ETC. | MOTIFS. | AGENTS ADMIS. | | DÉPENSE annuelle. |
|-------------------------------------|---|---------------|-----------------|----------------------|
| | | Nombre. | Qualité. | |
| Anvers (B. E.) Local. | Mise en service de nouvelles installations. | 10 | signaleurs. | 12,969 » |
| Bruxelles-Nord. | Installation du service de M. Bruneel | 1 | aide-messenger. | 1,200 » |
| Quiévrain. | Transformation d'emploi par suite de réorganisation | " | " | 73 » |
| P. N. Rue du Lion, à Schaerbeck. | Danger du P. N. | 2 | g.-b. homme. | 2,200 80 |
| P. N. Station de Zarren | Importance du service, Gardiennage du P. N. | 1 | g.-b. femme. | 219 » |
| Bruxelles (Q.-L.) à Tervuren | Organisation de nouveaux trains, $\frac{1}{4}$ supplémentaires | " | " | 172 15 |
| P. N. Grand-Poirier à Régissa | Danger du P. N. | 1 | g.-b. homme. | 1,100 40 |
| Luttre | Établissement de nouvelles voies | 3 | gardes-excentr. | 3,772 80 |
| Courtrai | Installation d'une nouvelle cabine. Réorganisation du service. | " | " | 148 » |
| P. N. Station de Gembloux | Danger du P. N. | 1 | g.-b. homme. | 1,100 40 |
| Chastre. | Augmentation du trafic. | 1 | g.-b.-excentr. | 1,100 40 |
| Renaix | Installation d'appareils de sécurité | 1 | garde-excentr. | 923 50 |
| Hooglede | Remplacement de la garde-barrière femme par un homme. Transformation en halte du point d'arrêt. | " | " | 628 80 |
| Meirelbeke | Installations nouvelles | 2 | signaleurs. | 2,200 80 |
| P. N. n° 104 à Moortzeele | Gardiennage complémentaire | " | " | 109 50 |
| P. N. Station de Merchtem | Remplacement de la garde-barrière femme par un homme. Importance du P. N. | " | " | 584 » |
| Péruwelz à Anzin | Organisation de nouveaux trains. Octroi de $\frac{1}{4}$ supplémentaires | " | " | 490 » |
| Ostende à Ichteghem | Organisation de nouveaux trains. Octroi de $\frac{1}{4}$ supplémentaires | " | " | 2,628 » |
| Jemeppe-sur-Sambre | Aménagement de la station | 1 | garde-excentr. | 1,179 » |
| P. N. Halte Bormenville | Danger du P. N. | 1 | g.-b. homme. | 1,052 70 |
| Esneux à Rivage | Mise en service du block-système. | 4 | gardes-block. | 4,401 60 |
| P. N. 40, à Gammerages. | Gardiennage pendant la période des moissons. | " | " | 204 60 |
| Anvers (B. E.) | Augmentation du trafic. | 4 | gardes-excentr. | 4,401 60 |
| Bruges-Eecloo-Gand | Organisation de nouveaux trains. Octroi de $\frac{1}{4}$ supplémentaires | " | " | 395 60 |
| Gand (Sud) | Augmentation du trafic. | 2 | gardes-excentr. | 448 80 |
| Ciney à Spontin | Ouverture de la ligne. | 1 | " | 1,022 » |
| Meirelbeke | Extension du trafic | 2 | " | 2,201 » |

| MOTIFS. | | DÉPENSE annuelle. | | |
|--|--|----------------------|---------------|---|
| Augmentations de salaires aux piqueurs suivant de nouvelles bases | | 6,360 | • | |
| Création d'un cadre permanent de 25 piqueurs de bâtiments | | 61,500 | • | |
| <i>2° Mesures prises en faveur des ouvriers.</i> | | | | |
| Augmentations de salaires aux contremaitres fr. | | 840 | • | |
| — | — aux piqueurs (majoration de crédit) | 10,059 | • | |
| — | — de gardes-barrières femmes, veuves | 1,825 | • | |
| — | — à six agents importance des postes | 532 | • | |
| Barèmes des salaires. Application du minimum | | 27,121 | • | |
| Agents blessés en service. Application de l'ordre de service n° 26 de 1898 | | 1,415 | 50 | |
| Agents invalides utilisés dans des postes compatibles avec leur état physique tout en conservant leur ancien salaire | | 3,561 | 80 | |
| | | 46,054 | 80 | |
| <i>3° Exploitation des lignes reprises.</i> | | | | |
| LIGNES | Somme indiquée à la note du 14 octobre 1897, n° B/20561. | Dépenses réelles. | Insuffisance. | Observations. |
| Grand Central . . . | 150,607 • | 380,067 • (1) | 220,460 • | (1) Dépense calculée suivant la moyenne journalière de juillet. |
| Anvers-Gand . . . | 68,025 • | 77,121 • (2) | 9,098 • | (2) Cadre approuvé. |
| Gand-Bruges-Eecloo. | 44,506 • | 62,996 • (3) | 18,490 • | (3) Somme établie suivant la dépense du 2 ^e semestre 1897. |
| | | TOTAL . fr. | 257,048 • | Pour le Liégeois-Limbourgeois la somme prévue parait suffisante. |
| Chiffre égal à celui indiqué ci-dessus fr. | | | 257,048 | • |
| Pour accorder aux gardes-excentriques des lignes reprises les indemnités allouées aux anciens agents pour services irréprochables, une somme de 7,500 francs est nécessaire, soit une indemnité annuelle moyenne de 50 francs pour les 150 gardes-excentriques des lignes reprises | | | 7,500 | • |
| Pour les piqueurs, il faut prévoir (29 × 108) 3,132 francs, soit en chiffres ronds . . . | | | 3,150 | • |
| | | | 267,698 | • |
| | | TOTAL . . . fr. | 454,050 | • |

ART. 17. — Outils, ustensiles et objets divers, etc., travaux d'entretien, etc.

| LIGNES, STATIONS, ETC. | MOTIFS. | AGENTS ADMIS. | | DEPENSE annuelle. |
|--|---|---------------|---------------------------------|----------------------|
| | | Nombre. | Qualité. | |
| | <i>1° Extensions et réorganisation du personnel.</i> | | | |
| Anseremme à Dinant . . . | Ligne nouvelle : complément de crédit. . . | | • | 257 60 |
| Bruxelles (Midi). 1 ^{re} section. | Extension des installations | 1 | ajuteur. | 1,679 • |
| Service spécial des appareils de sécurité. | Organisation du service. | 1 | poseur. | 1,587 • |
| Anvers (Est) | Surveillance des ouvrages d'art | 1 | piocheur. | 1,021 80 |
| Bruxelles (Nord) | Augmentation du nombre de bureaux . . . | 1 | écureuse. | 750 • |
| Bureaux du chemin de fer vicinal à Charleroi. | Transfert des bureaux de Binche à Charleroi | 1 | écureuse. | 961 40 |
| | | 1 | boute-feu. | |
| 5 ^e section du groupe d'Arlon | Suppléance de l'ajuteur par l'aide-forgeron | • | • | 108 • |
| Bruxelles (Nord) | Augmentation du nombre des bureaux . . | 1 | boute-feu. | 656 • |
| Anvers (Bassins) | Mise en service des installations nouvelles . | 5 | piocheur. | 4,745 • |
| Bureaux du chemin de fer vicinal à Mons. | Transfert des bureaux dans un nouveau local | 1 | écureuse | 750 • |
| Service spécial des appareils de sécurité. | Extension du réseau | 5 | poseurs d'appareil. | 4,161 • |
| Plateaux de Herve | Réduction des heures de service. Admission d'un provisoire pendant quatre mois . . | • | • | 317 20 |
| Ciney à Spontin | Ouverture de la ligne | 1 | chef-piocheur. | 3,869 • |
| | | 5 | piocheurs. | |
| Jodoigne | Réduction des prestations des gardes-excen- triques | 1 | piocheur. | 976 80 |
| Bureaux du chemin de fer vicinal à Namur. | Utilisation pendant la saison d'été, de la femme boute-feu | • | • | 170 80 |
| Service spécial des appareils de sécurité. | Extension du réseau | 1 | horloger. | 1,460 • |
| | | | TOTAL. . .fr. | 23,210 60 |
| | <i>2° Mesures prises en faveur des ouvriers.</i> | | | |
| | Augmentations de salaires aux agents réceptionnaires. | | 480 • | |
| | Barèmes des salaires. Application du minimum | | 12,095 • | |
| | Agents blessés en service Application de l'ordre de service n° 26 de 1898. | | 53 40 | |
| | Agents invalides utilisés dans des postes incompatibles avec leur état physique tout en conservant leur ancien salaire | | 3,257 • | |
| | Agents invalides maintenus en surcadre et remplacés dans le cadre permanent. | | 11,315 • | |
| | | | | 28,100 40 |
| | | | TOTAL. . .fr. | 51,311 • |
| | Somme figurant dans la note préliminaire | | | 60,611 • |
| | | | La différence soitfr. | 9,300 • |

représente des sommes qui auraient dû être transférées des articles 21 et 25 mais que la direction de la traction et du matériel n'a plus comprises dans ses évaluations de dépenses sur ces articles.

SECTION 3. — Traction et matériel.**ART. 18. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.****AUGMENTATIONS :***Dépenses engagées :*

1° Allocation d'un traitement supplémentaire à deux chefs de section, chef d'atelier fr. 1,000 »

2° Extensions de cadre et transformations d'emplois nécessitées par la reprise de lignes concédées :

Extensions de cadres :

10 commis-auxiliaires fr. 10,500 »

Transformations d'emplois :

1 ingénieur principal en inspecteur de direction 1,500 »

1 ingénieur en directeur de service 3,800 »

2 ingénieurs en ingénieurs principaux 4,600 »

1 chef de division en inspecteur de direction 2,700 »

1 dessinateur-chef en chef de bureau 2,264 »

1 commis en chef de bureau 2,350 »

2 commis en 2 contrôleurs 6,700 »

Fr. 34,414 »

Economie réalisée par suppression d'emploi. 4,964 »

RESTE. fr. 29,450 »

3° Insuffisance des crédits alloués pour l'application de l'article 130 du règlement organique. (Promotions de fin de carrière.) 15,700 »

4° Augmentation de dépense résultant des promotions accordées au 30 décembre 1897 au personnel repris d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo-Bruges 600 »

TOTAL fr. 46,750 »

ART. 19. — *Salaires des agrées et des ouvriers.*

| | |
|---|---------------|
| Insuffisance du crédit accordé pour les lignes d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges. | fr. 116,457 » |
| Extension de deux serre-frein à Monceau | 2,400 » |
| — d'un serre-frein à Arlon. | 1,200 » |
| Augmentation de salaire au sieur D. | 365 » |
| Extension d'un visiteur de matériel à Renaix | 1,380 » |
| Augmentation de salaire P. | 120 » |
| Utilisation P. | 342 » |
| Extension d'un brigadier serre-frein au district de Liège | 1,620 » |
| — d'un manœuvre à Liège | 1,080 » |
| Utilisation S. | 744 » |
| — H. | 264 » |
| — D. | 144 » |
| Extension d'un visiteur de locomotives à Termonde | 2,100 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Namur | 3,240 » |
| — — — à Charleroi. | 3,240 » |
| Utilisation D. comme messenger en extension | 1,200 » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Liège | 3,240 » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur et d'un serre-frein à Tirlemont. | 4,440 » |
| Extension de deux nettoyeurs de voitures à Gand et à Bruges (reprise des lignes) | 1,898 » |
| Utilisation J. | 96 » |
| Transformation d'un poste de manœuvre en emploi d'agréé | 636 » |
| Extension d'un lampiste d'hiver à Luttre | 468 » |
| — d'un visiteur de matériel à Comines. | 1,380 » |
| Utilisation V. | 40 » |
| Extension d'un machiniste de machine fixe à Welkenraedt. | 1,320 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Liège | 3,240 » |
| Extension de deux nettoyeurs de locomotives à Saint-Nicolas et deux à Eecloo | 4,745 » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Anvers-Est. | 3,240 » |
| — de deux serre-frein à La Louvière | 2,400 » |
| — de cinq serre-frein à Warquignies | 6,000 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Schaerbeek. | 3,240 » |
| — d'un machiniste instructeur à Gand | 2,760 » |
| — — — à Liège | 2,760 » |
| Augmentation de salaire F.-J. D. | 240 » |
| Extension de quatre serre-frein à Ronet | 4,800 » |
| Utilisation G. | 1,080 » |
| Extension de deux personnels machinistes et chauffeurs et de quatre serre-frein à Tournai | 11,280 » |

| | |
|---|----------|
| Extension d'un lampiste à Alost. | 1,008 » |
| Utilisation R. | 536 » |
| Maintien toute l'année du lampiste d'hiver de Ramillies . . . | 437 » |
| Augmentation de salaire V. | 73 » |
| Extension de treize ouvriers pour nouvelle remise de Courtrai. | 6,600 » |
| — d'un menuisier à Trois-Ponts | 1,080 » |
| — de trois portiers à Liège. | 4,500 » |
| Utilisation S. | 300 » |
| Augmentation de salaire D. | 60 » |
| Extension de deux personnels machinistes et chauffeurs à Schaerbeek. | 6,480 » |
| Extension de neuf ouvriers à Arlon | 8,820 » |
| — d'un lampiste d'hiver à Lessines | 504 » |
| Utilisation V. | 960 » |
| Extension de deux personnels machinistes et chauffeurs à Anvers (Station) et de quatre serre-freins à Anvers (Dam) . | 11,280 » |
| Augmentation de salaire B. | 240 » |
| Extension de trois manœuvres à Bruxelles (Nord) | 3,285 » |
| — d'un visiteur de locomotives à Verviers. | 2,100 » |
| Extension d'un machiniste de machine fixe à Tamines, chaque période d'hiver (de septembre à janvier) | 390 » |
| Utilisation T. | 300 » |
| Transformation de treize emplois d'apprentis chauffeurs en postes de chauffeurs à Tamines | 8,580 » |
| Extension d'un personnel machiniste et de chauffeurs à Bruxelles (Nord). | 3,240 » |
| Extension d'un manœuvre aux calorifères, chaque hiver, à Bruxelles (Nord). | 540 » |
| Augmentation de salaire E. | 240 » |
| Extension de neuf chaufferettiers pour les lignes reprises d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges | 3,755 » |
| Transformation d'un poste de manœuvre en emploi de chef- manœuvre à Ans | 530 » |
| Extension d'un peintre à Arlon | 960 » |
| Utilisation S. | 399 » |
| Extension d'un visiteur de matériel et d'un manœuvre à Athus. | 2,388 » |
| — de deux serre-freins à Mons | 2,400 » |
| — d'un manœuvre à Gand (Waes) | 1,440 » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur et de deux serre-frein à l'atelier de Schaerbeek | 5,640 » |
| Extension d'un manœuvre à Termonde | 1,022 » |
| — d'un lampiste à Monceau | 1,022 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Luttre. | 3,240 » |
| — de cinq ouvriers à Bruxelles (Nord). | 5,466 » |

| | | |
|--|--------|---|
| Extension d'un lampiste à Meirelbeke. | 1,022 | » |
| Extension d'un chauffeur de machine fixe, chaque hiver, à Arlon. | 480 | » |
| Extension d'un brigadier-lampiste au district de Gand . . . | 2,040 | » |
| Utilisation J.-F. L. | 70 | » |
| Extension d'un aide-préparateur à Malines | 1,440 | » |
| Extension de trois personnels machinistes et chauffeurs à Bruxelles (Nord) et d'un personnel à Schaerbeek | 12,960 | » |
| Extension d'un chaufferettier à Malines | 417 | » |
| Extension de quatre personnels machinistes et chauffeurs à Bruxelles (Midi) | 12,960 | » |
| Utilisation A. L. | 12 | » |
| Extension de deux machinistes-instructeurs au district de Namur | 3,520 | » |
| Utilisation J. D. | 72 | » |
| Extension de deux chaufferettiers à Jemelle. | 834 | » |
| — d'un lampiste à Ath | 1,022 | » |
| Augmentation de salaire C. | 120 | » |
| Utilisation H.-J. P. | 336 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Montigny. | 3,240 | » |
| Transformation d'un emploi d'ajusteur en poste de visiteur de locomotives et utilisation de deux visiteurs de locomotives invalides à Mons | 3,096 | » |
| Extension de trois personnels machinistes et chauffeurs et de huit serre-freins aux districts de Liège, Gand et Namur . . | 19,320 | » |
| Augmentation de salaires aux huissiers, messagers, etc. . . . | 840 | » |
| Extension de six serre-freins à Quaregnon | 7,200 | » |
| Maintien définitif d'un lampiste provisoire à Gand (Sud) . . | 1,022 | » |
| Extension d'un visiteur de matériel à Ostende | 1,380 | » |
| Utilisation S., M., B. et V. de Malines (voitures) | 2,340 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Alost . . | 3,240 | » |
| Extension, chaque hiver, d'un visiteur de matériel à Bruxelles (Nord) | 440 | » |
| Transformation d'un emploi de serre-freins en poste de visiteur de matériel à Rumes. | 180 | » |
| Maintien définitif d'un personnel machiniste et chauffeur à Trois-Ponts | 3,240 | » |
| Extension d'un chaufferettier à Braine-le-Comte | 417 | » |
| — de deux lampistes à Anvers (Sud) | 2,190 | » |
| — d'un lampiste à Charleroi | 1,022 | » |
| Maintien définitif d'un serre-frein à Virton | 1,200 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Arlon . . | 3,240 | » |
| Augmentation de 40 centimes au manoeuvre T. d'Arlon. . . | 144 | » |
| Mutation P.-J. V., serre-frein à Termonde, prof. nett. hl. . . | 528 | » |

| | |
|--|----------|
| Extension définitive d'un personnel à Ostende, h. k. 3331 et 8372 | 3,240 » |
| Mutation T.-J. L., serre-frein, proposé manoeuvre | 600 » |
| Extension définitive d'un personnel à Malines pour manoeuvres Proposition J.-B. A., portier à Anvers (O. S. 134 de 1897) | 3,240 » |
| Maintien définitif de deux serre-freins à Haine-Saint-Pierre h. k. 7/34 nouveau 6631 | 30 » |
| Maintien définitif de quatre serre-freins à Gand, accordés le 8 septembre 1897, n° 45430 | 2,400 » |
| Augmentation de salaire V., bacheur à Gentbrugge | 4,800 » |
| Extension d'un ouvrier aux m. o. à Montigny (utilisation B.) | 120 » |
| Extension de quinze nettoyeurs de hl. aux districts de Bruxelles (Midi) et Namur | 1,260 » |
| Maintien définitif d'un personnel à Braine, h. k. 1910/114 ^a | 14,746 » |
| — de vingt-huit nettoyeurs de voitures | 3,240 » |
| Mutation E. U., serre-frein qui passe manoeuvre | 28,616 » |
| Maintien définitif d'un lampiste à Tervueren | 37 » |
| Extension de cinq chaufferettiers à Ottignies, Bruges, Anvers et Saint-Nicolas | 1,093 » |
| Extension d'un chaufferettier à Ostende | 2,086 » |
| Mutation P.-J. B., serre-frein, passe manoeuvre à Anvers | 417 » |
| Mutation J. K., chaudronnier en cuivre à Welkenraedt, qui passe manoeuvre | 436 » |
| Extension d'un ouvrier à Piéton, les dimanches et les fêtes pour accorder repos aux lampistes | 360 » |
| Extension définitive de trois manoeuvres à Anvers, pour la désinfection du linge | 146 » |
| Maintien définitif de deux manoeuvres pour la réorganisation du service de la visite à Halanzy et Signcalx | 3,064 » |
| Mutation J.-V. T., serre-frein qui passe manoeuvre à Bruxelles (Allée-Verte) | 2,320 » |
| Augmentation de salaire au sieur F. (O. S. 26 de 1898). | 576 » |
| Mutation L.-V. S., chef-ajusteur qui passe chef-manoeuvre à Schaerbeek (O. S. 26 de 1898) | 120 » |
| Mutation E.-J. D., serre-frein qui passe manoeuvre à Bruxelles (Midi) | 120 » |
| Mutation M. E., visiteur à Landen, qui passe manoeuvre à Tirlemont | 312 » |
| Mutation S. (transformation d'un emploi de manoeuvre d'Ostende) en poste de machiniste de machine fixe à Eerneghem. | 840 » |
| Augmentation et indemnité L.-J. S., manoeuvre à Namur (O. S. 26 de 1898) | 936 » |
| Mutation J.-J. P., chauffeur qui passe serre-frein à Virton (O. S. 26 de 1898). | 6 » |
| | 164 » |

| | | |
|---|--------|---|
| Mutation L. M., guide des plans, passé manoeuvre à Liège . . . | 143 | » |
| Mutation du machiniste S.. | 1,080 | » |
| Extension d'un instructeur à Courtrai. | 2,760 | » |
| — d'un personnel définitif pour réserve à Quaregnon . | 3,240 | » |
| Utilisation B. | 144 | » |
| Extension définitive de quatre ajusteurs et quatre manoeuvres à Haine-Saint-Pierre | 8,592 | » |
| Extension définitive d'un personnel à Schaerbeek, hl. manoeuvre à Bruxelles (Nord) | 3,240 | » |
| Mutation L. B., forgeron à Jemelle | 480 | » |
| Proposition P., ouvrier aux m. o. à Monceau (O. S. 26 de 1898). | 31 | » |
| Maintien définitif d'un personnel à Arlon, allège hkm. | 3,240 | » |
| Proposition F.-J. M. (O. S. 26 de 1898) | 157 | » |
| Mutation W., garnisseur à Schaerbeek | 180 | » |
| — V., lampiste à Saint-Ghislain (O. S. 26 de 1898). | 384 | » |
| — J. R., chauffeur à Luttre (O. S. 26 de 1898). | 16 | » |
| — P. V., ajusteur à Tournai (O. S. 26 de 1898) | 240 | » |
| Autorisation d'utiliser, tous les dimanches de l'année, à Bruxelles, N. le chaudronnier, autorisé du 1 ^{er} juillet au 30 septembre par note 59998 du 29 décembre 1896 | 102 | » |
| Extension de deux machinistes de machine fixe pour l'usine électrique de Bruxelles (Allée-Verte), dont un provisoire l'hiver et un définitif | 1,880 | » |
| Maintien définitif d'un personnel à Arlon, allège hk. 6932 . . . | 3,240 | » |
| Autorisation de faire travailler un nettoyeur de hl. à Quare- gnon, la nuit du dimanche au lundi, deux fois par mois . . . | 62 | » |
| Extension de quatre personnels, un serre-frein, un nettoyeur de hl. pour section nouvelle à Ciney-Spontin. | 16,058 | » |
| Maintien définitif pour hk. 7036/7 à Namur, quatre personnels et trois serre-freins, à Arlon deux personnels et deux serre- freins. | 25,440 | » |
| Proposition G.-J. D., chauffeur à Ans (O. S. 26 de 1898). | 660 | » |
| Maintien définitif à Luttre, d'un personnel et quatre serre-freins hk. 6339/40. | 8,040 | » |
| Extension définitive de deux personnels et deux serre-freins à Tournai | 8,880 | » |
| Extension définitive d'un machiniste de machine fixe à Luttre (utilisation M). | 2,160 | » |
| Utilisation F. R. d'Angleur (O. S. 26 de 1898). | 240 | » |
| Maintien définitif du lampiste de Bleyberg | 475 | » |
| Utilisation T. R., visiteur à Bruxelles (Allée-Verte) | 840 | » |
| Maintien définitif de deux personnels et deux serre-freins à Tournai et Ath | 8,880 | » |

| | |
|--|----------|
| Maintien définitif d'un personnel et deux serre-freins à Braine, hk 6415/6 | 5,640 » |
| Extension définitive d'un lampiste à Tournai | 1,022 » |
| Utilisation U. (O. S. 26 de 1898). | 72 » |
| — L. (O. S. 26 de 1898). | 61 » |
| Extension définitive d'un lampiste à Spa. | 949 » |
| Extension d'agents pour la nouvelle usine électrique de Bruxelles (Midi) | 13,771 » |
| Extension de deux chauffeurs de machine fixe et un machiniste-électricien à Berchem-Anvers | 3,600 » |
| Mutation du chauffeur P. V. | 312 » |
| — du machiniste de machine fixe B. de Bertrix | 431 » |
| Transformation d'un ajusteur en visiteur hl. à Audenarde | 804 » |
| Maintien définitif d'un chauffeur de machine fixe à Bruxelles (Nord) | 660 » |
| Extension d'un lampiste à Pepinster | 1,022 » |
| Maintien définitif du lampiste de Trois-Ponts | 517 » |
| Extension d'un personnel définitif à Manage | 3,240 » |
| — d'un lampiste à Gembloux | 1,022 » |
| — d'un nettoyeur de hv. à Braine | 1,022 » |
| — d'un personnel définitif à Ostende | 3,240 » |
| Extension de deux personnels à Jemelle et deux à Tamines, hk. Jemelle-Dinant | 12,960 » |
| Reprise de la manutention des combustibles à Luttre et Monceau. | 18,209 » |
| Mutation du serre-frein E.-J. B. de Tournai. | 647 » |
| — du machiniste P. P. de Bruxelles (Midi). | 1,122 » |
| Extension définitive de deux personnels et deux serre-freins à Verviers hkm. | 11,580 » |
| Utilisation F.-J. R. (O. S. 26 de 1898) | 212 » |
| Extension d'un personnel définitif à Monceau, allège hk. 9048/9 | 3,240 » |
| Indemnité L. G., chauffeur à Bruxelles (Midi) (O. S. 26 de 1898) | 56 » |
| Mutation du forgeron W. de Schaerbeek | 360 » |
| Maintien définitif du lampiste de Grimde. | 445 » |
| Maintien définitif d'un personnel et deux serre-freins à Tournai, hk. 4519/20 | 5,640 » |
| Utilisation P.-H. D., chauffeur à Anvers | 384 » |
| — du chauffeur D. de Schaerbeek | 432 » |
| Augmentation de salaire au chef-manœuvre L.-V. S. | 120 » |
| Extension d'un personnel définitif à Courtrai, hl. de manœuvres | 3,240 » |
| — d'un ajusteur à Ciney pour la visite des hl. | 1,387 » |
| Utilisation du sieur B. | 540 » |
| Transformation d'un ajusteur en visiteur de hl. à Quaregnon | 640 » |
| Maintien définitif d'un lampiste à Anvers (Est). | 1,095 » |

| | |
|---|---------|
| Utilisation J. S., chauffeur à Jemelle | 336 » |
| — S., machiniste à Anvers. | 984 » |
| Extension d'un nettoyeur de voitures à Dinant | 949 » |
| Transformation de six guides des plans en brigadiers | 2,520 » |
| Extension d'un électricien à Anvers | 2,040 » |
| — d'un aide-électricien à Liège | 1,224 » |
| — d'un personnel à Welkenraedt | 3,240 » |
| — d'un contremaitre à Anvers. | 2,760 » |
| Utilisation E. A., serre-frein à Schaerbeek | 33 » |
| — E. S., — — | 144 » |
| Augmentation de salaire V. | 60 » |
| Extension d'un agréé à Ciney | 1,300 » |
| Restitution ancien salaire C. | 216 » |
| Extension d'un personnel définitif à Tournai, hk. 173/6. | 3,240 » |
| — d'un aide-électricien à Ostende | 1,240 » |
| Augmentation de salaire aux huissiers, messagers. etc. | 960 » |
| Utilisation L. K., chauffeur à Schaerbeek. | 144 » |
| — V.-A. R., chauffeur prop. aide-forgeron | 80 » |
| — R.-G. D. | 128 » |
| Proposition en faveur de l'ajusteur W. | 118 » |
| Extension d'un personnel et deux serre-freins à Jemelle, hk. 5869/70. | 5,640 » |
| Régularisation du personnel Anvers-Gand et Gand-Eecloo-Bruges | 1,468 » |
| Extension d'un chef-lampiste à Alost | 1,387 » |
| Extension de deux machinistes et 1 chauffeur à Gand pour réorganisation du service des voyageurs sur la ligne Grand Central belge | 5,160 » |
| Maintien définitif du lampiste d'Angleur | 475 » |
| Extension d'un personnel à Charleroi, hl. de manœuvres | 3,240 » |
| Dépense supplémentaire (3 francs au lieu de fr. 2.60) au nettoyeur hv. à Dinant | 146 » |
| Mutation P. | 192 » |
| Nomination R. | 61 » |
| Augmentation de salaire H.-J. T. de Jemelle. | 68 » |
| Proposition J.-B. W. d'Arlon | 146 » |
| — et mutation D. | 120 » |

Grand Central belge.

| | |
|--|-----------|
| Insuffisance du crédit de 1,012,060 francs compris dans l'allocation pour le chemin de fer Grand Central belge | 208,740 » |
| Création d'un cadre de chaufferettiers. | 8,530 » |
| Primes diverses | 7,400 » |

Extensions :

| | | |
|---|--------|---|
| Onze nettoyeurs de locomotives | 9,089 | » |
| Quatre instructeurs et trois brigadiers serre-freins | 15,900 | » |
| Trente-cinq machinistes, dix-huit chauffeurs et vingt-trois serre-freins | 90,840 | » |
| Un visiteur de locomotives à Hasselt | 2,100 | » |

Liégeois-Limbourgeois.

| | | |
|---|-------|---|
| Création d'un cadre de chaufferetiers | 900 | » |
| Primes diverses | 2,625 | » |

Extensions :

| | | |
|--|--------|---|
| Dix-sept machinistes, vingt chauffeurs et dix serre-freins | 69,840 | » |
| Remplacement de deux agents de surveillance qui n'ont pas accepté leur utilisation à l'État | 4,380 | » |
| Un visiteur de locomotives à Liers | 2,100 | » |

TOTAL. . . . fr. 1,117,046 »

A déduire :

| | | |
|---|--------|---|
| Excédent du crédit de 196,680 francs compris dans l'allocation pour le chemin de fer Liégeois-Limbourgeois | 20,680 | » |
|---|--------|---|

Crédit porté au Budget de 1898 et non approuvé dans la
suite fr. 3,256 »

| | | |
|---|--------|---|
| Suppression d'un personnel et de deux serre- freins à Schaerbeek | 5,640 | » |
| — de l'atelier de Lokeren | 4,320 | » |
| — d'un personnel à Alost | 3,240 | » |
| — de deux personnels et deux serre- freins à Namur | 8,880 | » |
| — d'un serre-frein à Schaerbeek | 1,200 | » |
| — — à Liège | 1,200 | » |
| — de serre-frein à Eecloo-Gand (Waes), Saint-Nicolas et Anvers | 11,400 | » |
| — d'un personnel et deux serre-freins à Gand | 5,640 | » |
| | 44,776 | » |

RESTE. . . . fr. 1,051,590 »

ART. 20. — *Primes d'économie et de régularité.*

EXTENSIONS DÉFINITIVES RÉALISÉES.

| Remises. | Nature. | Sommes. |
|-----------------------|---|---------|
| Liège | 2 machinistes et 2 chauffeurs | 684 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 instructeur | 210 » |
| Remory | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| Verviers | 2 — 2 — | 684 » |
| Welkenraedt | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 serre-frein | 52 » |
| | 2 — | 104 » |
| Aus | 1 machiniste de machine fixe | 50 » |
| | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| Tirlemont | 2 serre-freins | 104 » |
| | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 1 serre-frein | 52 » |
| Statte | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 2 serre-freins | 104 » |
| Landen | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 1 lampiste | 100 » |
| Angleur | 1 brigadier serre-frein | 152 » |
| Trois-Ponts | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| Gand | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 instructeur | 210 » |
| Ostende | 2 machinistes et 2 chauffeurs | 684 » |
| | 1 lampiste | 100 » |
| | 1 — | 100 » |
| Ostende | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 1 — 1 — | 327 » |
| | 1 serre-frein | 52 » |
| | 1 — | 52 » |
| | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 » |
| | 2 serre-freins | 104 » |
| | 1 lampiste | 100 » |

| | | |
|---------------------------|---------------------------------------|--------|
| Alost | 1 lampiste | 100 » |
| Meirelbeke | { 1 serre-frein | 52 » |
| | { 1 — | 52 » |
| Audenarde | 1 — | 52 » |
| Anvers (T. F.) | { 1 machiniste de machine fixe . . . | 50 » |
| | { 4 serre-freins | 208 » |
| Saint-Nicolas | { 6 machinistes et 6 chauffeurs . . . | 1962 » |
| | { 1 — 1 — | 527 » |
| Eecloo | { 3 serre-freins | 156 » |
| | { 5 machinistes et 5 chauffeurs . . . | 1638 » |
| Gand (Waes) | { 5 serre-freins | 260 » |
| | { 3 — | 156 » |
| Termonde | 1 machiniste et 1 chauffeur . . . | 327 » |
| Bruxelles-Midi | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 2 — 2 — | 654 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| Luttre | { 2 serre-freins | 104 » |
| | { 2 machinistes et 2 chauffeurs . . . | 654 » |
| Monceau | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 1 — 1 — | 527 » |
| | { 2 — 2 — | 654 » |
| Monceau | 4 serre-freins | 208 » |
| Monceau | 2 serre-freins | 104 » |
| Montigny | { 2 machinistes et 2 chauffeurs . . . | 654 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| Charleroi | { 1 lampiste | 100 » |
| | { 2 machinistes et 2 chauffeurs . . . | 654 » |
| Braine | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| Mons | { 3 serre-freins | 156 » |
| | { 1 brigadier serre-frein | 152 » |
| | { 1 machiniste et 1 chauffeur . . . | 327 » |
| Courtrai | { 2 — 2 — | 654 » |
| | { 1 — 1 — | 327 » |
| | { 1 lampiste | 100 » |
| Haine-St-Pierre | { 4 serre-freins | 208 » |
| | { 1 lampiste | 500 » |
| St-Ghislain | { 1 instructeur | 210 » |
| | { 1 machiniste et 1 chauffeur . . . | 327 » |

| | | | | |
|---|---|---|-------|---|
| Ath | 1 | machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| Quiévrain | 1 | lampiste | 100 | » |
| Manage | 1 | serre-frein | 52 | » |
| La Louvière | 2 | — | 104 | » |
| Warquignies | 5 | — | 260 | » |
| Namur | { | 2 machinistes et 2 chauffeurs | 654 | » |
| | | 3 — 3 — | 981 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| Ronet | { | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 4 — 4 — | 1308 | » |
| | | 4 serre-freins | 208 | » |
| Arlon | { | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| | | 4 — 4 — | 1308 | » |
| | | 1 — de machine fixe | 50 | » |
| Jemelle | { | 1 serre-frein | 52 | » |
| | | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| Tamines | { | 4 — 4 — | 1308 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 serre-freins | 104 | » |
| | | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| Bertrix | 1 | lampiste | 100 | » |
| Ramillies | 1 | — | 100 | » |
| Bruxelles-Nord | { | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 — 2 — | 654 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 lampistes | 200 | » |
| | | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 — 2 — | 654 | » |
| Schaerbeek | { | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 serre-freins | 104 | » |
| | | 1 machiniste et 1 chauffeur | 327 | » |
| | | 1 machiniste de machine fixe | 50 | » |
| Malines (remise) | { | 4 — 4 chauffeurs | 1,308 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| | | 2 — 2 — | 654 | » |
| | | 1 — 1 — | 327 | » |
| Malines Économat) | { | 1 — de machine fixe | 50 | » |
| | | 1 — — | 50 | » |
| Malines (at. c st des hl). | 1 | — — | 50 | » |

| | | |
|---|-------------------------------------|---------|
| | 4 machinistes et 4 chauffeurs . . . | 1,308 » |
| | 1 — 1 — . . . | 327 » |
| | 1 — 1 — . . . | 327 » |
| Anvers-ord . . . | 1 instructeur . . . | 210 » |
| | 1 machiniste et 1 chauffeur . . . | 327 » |
| | 2 lampistes . . . | 200 » |
| | 2 machinistes et 2 chauffeurs . . . | 634 » |
| | 4 serre-freins . . . | 208 » |
| Anvers-Est . . . | 2 machinistes et 2 chauffeurs . . . | 634 » |
| | 1 — 1 — . . . | 327 » |
| Anvers-Sud . . . | 2 — 2 — . . . | 634 » |
| Louvain . . . | 1 lampiste . . . | 100 » |
| Extension de deux serre-freins à Mons . . . | | 104 » |
| Extension d'un lampiste à Monceau . . . | | 100 » |
| Extension d'un machiniste, d'un chauffeur et de deux serre-freins à Schaerbeek . . . | | 431 » |
| Extension d'un machiniste et d'un chauffeur à Luttre . . . | | 327 » |
| — d'un lampiste à Meirelbeke . . . | | 100 » |
| — d'un brigadier lampiste au district de Gand . . . | | 50 » |
| — de quatre personnels machinistes et chauffeurs à Bruxelles-Midi . . . | | 1,308 » |
| Extension de quatre personnels machinistes et chauffeurs : trois à Bruxelles-Nord et un à Schaerbeek . . . | | 1,308 » |
| Extension de deux machinistes instructeurs au district de Namur . . . | | 420 » |
| Extension d'un lampiste à Ath . . . | | 100 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Montigny . . . | | 327 » |
| — de trois personnels machinistes et chauffeurs et de huit serre-freins aux districts de Liège, Gand et Namur . . . | | 1,397 » |
| Extension de six serre-freins à Quaregnon-Central . . . | | 312 » |
| Maintien à titre définitif du lampiste accordé à Gand-Sud . . . | | 100 » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Alost . . . | | 327 » |
| — de deux lampistes à la station d'Anvers-Sud . . . | | 200 » |
| Maintien à titre définitif du personnel provisoire machiniste et chauffeur accordé à Trois-Ponts . . . | | 327 » |
| Extension d'un lampiste à Charleroi . . . | | 100 » |
| — d'un serre-frein à Virton Saint-Marc . . . | | 52 » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Arlon . . . | | 327 » |
| — — — Ostende . . . | | 327 » |
| — — — Malines . . . | | 327 » |
| — de deux serre-freins à Haine-Saint-Pierre . . . | | 104 » |
| Maintien à titre définitif de quatre serre-freins provisoires accordés à Gand . . . | | 208 » |

| | | |
|---|-------|---|
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Braine. | 327 | » |
| Maintien à titre définitif du lampiste provisoire accordé à Tervueren | 100 | » |
| Extension d'un machiniste de hl. fixe à Eerneghem. | 50 | » |
| — — instructeur à Courtrai | 210 | » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Quaregnon. | 327 | » |
| — — — à Bruxelles-Nord. | 327 | » |
| Maintien à titre définitif du personnel provisoire machiniste et chauffeur accordé à Arlon | 327 | » |
| Extension d'un machiniste de hl. fixe et une extension d'un machiniste de hl. fixe pendant 7 mois d'hiver à Bruxelles (Allée-Verte) | 79 | » |
| Extension de quatre personnels machinistes et chauffeurs et d'un serre-frein à Namur | 1,360 | » |
| Maintien à titre définitif du personnel provisoire machiniste et chauffeur accordé à Arlon | 327 | » |
| Extension d'un machiniste de hl. fixe à Luttre | 50 | » |
| Maintien en service pendant toute l'année du lampiste provisoire recruté à Bleyberg pour la période d'hiver | 50 | » |
| Maintien à titre définitif du personnel machiniste et chauffeur et de 4 serre-freins provisoires accordés à Luttre | 535 | » |
| Extension de deux personnels machinistes et chauffeurs et de deux serre-freins à Tournai. | 758 | » |
| Extension d'un lampiste à Tournai. | 100 | » |
| Maintien à titre définitif du personnel provisoire machiniste et chauffeur et de deux serre-freins provisoires accordés à Braine | 451 | » |
| Extension d'un lampiste à Spa | 100 | » |
| — de deux machinistes de hl. fixes à Bruxelles-Midi | 100 | » |
| — — — Anvers-Est | 100 | » |
| Maintien définitif de deux personnels machinistes et chauffeurs et de deux serre-freins à Ath et à Tournai | 758 | » |
| Maintien pendant toute l'année du chauffeur de hl. fixe recruté chaque hiver à Bruxelles-Nord | 50 | » |
| Maintien pendant toute l'année du lampiste provisoire accordé à la station de Trois-Ponts pour la période d'hiver | 100 | » |
| Extension d'un lampiste à la station de Pepinster | 100 | » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Manage | 327 | » |
| — d'un lampiste à Gembloux | 100 | » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur à Ostende | 327 | » |
| — de quatre personnels machinistes et chauffeurs à Jemelle et à Tamines. | 1,508 | » |

| | | |
|--|--------|---|
| Maintien définitif de quatre personnels machinistes et chauffeurs et de trois serre-freins à Namur : deux personnels machinistes et chauffeurs et de deux serre-freins à Arlon | 2,222 | » |
| Extension de deux personnels machinistes et chauffeurs et de deux serre-freins à Anvers. | 758 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Monceau | 327 | » |
| Maintien pendant toute l'année du lampiste provisoire recruté chaque hiver à la station de Grimde | 100 | » |
| Maintien définitif d'un personnel machiniste et chauffeur et de deux serre-freins à Tournai | 431 | » |
| Majoration de l'allocation budgétaire de 1898, du chef de la reprise des lignes d'Anvers à Gand et Gand-Eecloo-Bruges. | 6,736 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Courtrai. | 327 | » |
| Maintien définitif du lampiste provisoire accordé à Anvers-Est. | 100 | » |
| Transformation de six emplois de guides en postes de brigadiers-guides à Liège. | 258 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur et de deux serre-freins à Jemelle | 425 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à la remise de Welkenraedt | 331 | » |
| Extension de deux machinistes et d'un chauffeur à Gand | 606 | » |
| Maintien pendant toute l'année du lampiste provisoire recruté à Angleur pour la période d'hiver | 100 | » |
| Extension de personnels accordées pour la reprise des lignes du Grand Central belge et Liégeoises-Limbourgeoises | 19,228 | » |
| Extension d'un personnel machiniste et chauffeur à Tournai. | 327 | » |
| d'un lampiste à Alost. | 100 | » |
| d'un personnel machiniste et chauffeur à Charleroi. | 331 | » |
| | <hr/> | |
| TOTAL. . . . fr. | 96,510 | » |

A déduire :

| | | |
|---|--------|---|
| Transformation d'un emploi de serre-frein en visiteur de matériel à Tournai | 52 | » |
| Suppression de deux personnels machinistes et chauffeurs et de deux serre-freins à Namur. | 758 | » |
| — d'un serre-frein à Schaerbeek | 52 | » |
| — — Liège | 52 | » |
| — d'un personnel machiniste et chauffeur et de deux serre-freins à Gand. | 431 | » |
| | <hr/> | |
| | 1,345 | » |
| | <hr/> | |
| RESTE. . . . fr. | 95,165 | » |

ART. 22. — *Entretien, réparation et renouvellement de matériel.*

N. B. — Le montant des dépenses ci-dessous s'élevant à fr. 21,636 ne figure pas dans le détail de l'augmentation pétitionnée à l'article 22, parce qu'il est compensé par des réductions afférentes aux salaires dans l'allocation totale portée au projet primitif.

| | | | |
|---|--------------|--------|---|
| Transformation d'emploi à Gentbrugge | fr. | 840 | » |
| Augmentation de salaire D. | | 240 | » |
| Transformation d'un brigadier en contremaître à Bruxelles (Quartier-Léopold) | | 660 | » |
| Augmentation de salaire aux huissiers, messagers, etc | | 840 | » |
| Utilisation du menuisier D. | | 780 | » |
| Extension pour six mois de chaque année de cinq manœuvres à Malines, pour le service de l'Économat | | 1,950 | » |
| Augmentation du salaire J.-A. E., ouvrier au m. o à Malines . | | 60 | » |
| Transformation d'un menuisier en aide-chaudronnier à Ans (mutation R.) | | 360 | » |
| Maintien définitif de sept ouvriers à Cuesmes | | 7,520 | » |
| Travail d'ensemble (O. S. 26 de 1898) | | 52 | » |
| Augmentation de salaire J.-F. S. de Malines. | | 180 | » |
| — — J.-J. W. du R. S. | | 240 | » |
| Mutation W. A. et R. de Malines | | 4,500 | » |
| Indemnité D | | 60 | » |
| Transformation de deux brigadiers en contremaîtres à Gent- brugge et Malines | | 1,320 | » |
| Utilisation G. de Cuesmes (O. S. 26 de 1898) | | 50 | » |
| Transformation d'un manœuvre en veilleur à Gentbrugge (utilisation du machiniste V. | | 1,926 | » |
| Mutation D. aide-forgeron à Cuesnes | | 120 | » |
| — E.-H. W. serre-frein à Gentbrugge | | 32 | » |
| — V. P. (O. S. 26 de 1898). | | 240 | » |
| — P.-J. P. (O. S. 26 de 1898). | | 180 | » |
| — M. | | 192 | » |
| — G. | | 240 | » |
| Proposition J.-A. L., machiniste ff. ajusteur. | | 74 | » |
| Extension d'un aide-messager au service des A. C. des wagons (affaire D.) | | 1,200 | » |
| Extension d'une écoreuse au service des A. C. des wagons . . | | 750 | » |
| Augmentation de salaire aux huissiers, messagers, etc. . . . | | 240 | » |
| | | <hr/> | |
| | TOTAL. . fr. | 21,636 | » |

SECTION 4. — Transports. — Direction commerciale et surveillance de chemins de fer concédés.

ART. 23. — Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés

AUGMENTATIONS :

Dépenses engagées :

1° Extensions de cadre nécessitées par l'extension du trafic et la reprise des lignes concédées :

| | | | |
|---|-----|---------|------------------|
| 13 commis. | fr. | 18,850 | » |
| 8 commis-auxiliaires | | 8,400 | » |
| 3 premiers chefs-gardes | | 15,500 | » |
| 79 chefs-gardes | | 161,950 | » |
| 32 gardes à 1,250 francs | | 40,000 | » |
| et 76 gardes à 1,100 francs (G. C. B.) | | 83,600 | » |
| 1 garde à l'essai. | | 1,080 | » |
| Frais de découper au nouveau personnel des trains | | 5,466 | » |
| | | | 334,846 » |

2° Transformations d'emplois :

| | | | |
|---|-----|--------|-----------------|
| 4 commis en 4 chefs de bureau | fr. | 11,200 | » |
| 1 — 1 contrôleur | | 4,000 | » |
| 1 inspecteur en inspecteur de direction | | 1,500 | » |
| 1 agréé en 1 commis auxiliaire | | 100 | » |
| 110 gardes en chefs-gardes. | | 60,500 | » |
| 2 gardes à l'essai en 2 chefs-gardes | | 2,400 | » |
| | | | 79,740 » |

3° Bureaux de stations :

| | | | |
|--|-----|--------|-----------------|
| a) Diffusion des services du chemin de fer et de la poste à Blandain et à Lembecq. | fr. | 2,750 | » |
| b) Relèvement de la classification du bureau d'Anvers-Sud et d'Anvers-Bassins (local) | | 2,000 | » |
| c) Création des bureaux de Bruxelles, place Liedts, Ponderôme-Quevaucamps, Bruxelles, rue des Boîteux, Romedenne et Spontin | | 12,450 | » |
| d) Insuffisance du crédit affecté à désignation de chefs de station gérant un bureau d'une classe inférieure à celle de leur grade | | 5,100 | » |
| e) Création de postes de sous-chefs de station. | | 600 | » |
| f) Création d'un bureau de distribution de coupons au château royal d'Ardenne | | 250 | » |
| | | | 21,150 » |

4° Augmentation de dépense à résulter des promotions accordées au 30 décembre 1897 au personnel repris d'Anvers-Gand et de Gand-Eccloo-Bruges

REPORT. fr. **443,286** »

| | | | |
|--|-----|----------------|---|
| A REPORTER. | fr. | 443,286 | » |
| 5° Insuffisance des crédits alloués pour l'application de l'article 130 du règlement organique (promotions de fin de carrière) | | 18,750 | » |
| 6° Frais de représentation alloués aux titulaires d'agences commerciales nouvellement créées. | | 2,400 | » |
| TOTAL. | fr. | <u>464,436</u> | » |

TRANSFERTS.

a) De l'article 24 à l'article 23 de fr. 30,980 »
se décomposant comme suit :

1° Salaire des chefs-facteurs et facteurs repris du Grand Central belge et dont la rémunération avait été primitivement inscrite à l'article 24 fr. 26,280 »

2° Transformation d'un emploi de chef-traducteur salarié en emploi de chef de bureau 4,700 »

b) De l'article 23 à l'article 29 10,210 »
représentant le traitement moyen d'un commis-chef 3,500 »
et le traitement de quatre commis. 6,710 »

Transférés au service des recettes par suite de l'installation de la comptabilité contradictoire à Liège-Vivegnis.

c) 1 De l'article 23 à l'article 36 :

Relèvement des stations de 5° classe (2° quart) 1,575 »

Fusion des services du chemin de fer et de la poste à Avins, Handzaeme, Okegem, Ermeton, Ruyen, Mellier, Schoonaerde 7 × 1,050 7,350 »

8,925 »

2° De l'article 36 à l'article 23. 425 »
par suite de la diffusion de ces services au bureau de Blandain.

RESTE. fr. 8,500 »

à transférer de l'article 23 à l'article 36.

| | | | | |
|--------------------------|--------|----------------|--------|---|
| | 18,710 | » | 30,980 | » |
| | | | 12,270 | » |
| EXTENSIONS, ETC. | fr. | 464,436 | » | |
| TOTAL. | fr. | <u>476,706</u> | » | |

ART. 24. — Salaires des agréés et des ouvriers, camionnage, etc.

AGRÉÉS : Renfort du personnel dans les stations et haltes dénommées ci-après :

| BUREAUX. | Salaire moyen des agréés. | A déduire salaire des distributions. | Dépense. | |
|--|---------------------------------|---|----------|------------------------------|
| Fonteny | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Henripont | 1,500 " | 73 " | 1,427 " | |
| Houppertingen | 1,500 " | 146 " | 1,354 " | |
| Thollembeek | 1,500 " | 202 " | 1,298 " | |
| Haren (Nord) | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Jemeppe-s/Sambre | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Profondsart | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Bruxelles (rue des Boiteux) | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Hooglede | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Gembloux | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Spontin | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Bruxelles (rue des Boiteux) | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Waereghem | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Schaerbeek | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Ardenne | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Tervueren | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Leval | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Mery | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Louvain | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Liège (Guillemins) | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Bossuyt | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Anvers (Bassins et E.), 4 agréés | 6,000 " | " | 6,000 " | |
| Maestricht | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Lanaeken | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Pondrôme | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Bruxelles (Allée-Verte) | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Hove | 1,500 " | 109 " | 1,391 " | |
| Linth | 1,500 " | 365 " | 1,135 " | |
| Roosbeek | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Achel | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| Maestricht | 1,500 " | " | 1,500 " | |
| TOTAUX . . .fr. | 51,000 " | 985 " | 50,015 " | 50,015 " |
| | | | | A REPORTER . . .fr. 50,015 " |

REPORT. . . . fr.

50,015 .

AGRÉÉS : Transformation d'emplois d'ouvrier en emplois d'agréé dans les stations dénommées ci-dessous :

| STATIONS. | Salaire moyen des agréés. | Salaire des ouvriers supprimés | Augmentation de dépense. |
|--|---------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Malines | 1,500 . | 949 . | 551 . |
| Tournai | 1,500 . | 1,587 . | 113 . |
| Braine-le-Comte | 1,500 . | 1,027 . | 473 . |
| Bruxelles (Entrepôt) | 1,500 . | 1,241 . | 259 . |
| Lommel (Grand Central Belge) | 1,500 . | 900 . | 600 . |
| TOTAL fr. | 7,500 . | 5,504 . | 1,996 . |

1,996 .

Limitation des heures de service du personnel des agréés et octroi des repos dans les stations :

| | |
|---|----------|
| A) Du groupe de Namur, 6 agréés | 0,000 . |
| B) Id. Bruxelles (Midi), 5 — | 7,500 . |
| C) Id. Hasselt, 16 — | 24,000 . |

40,500 .

Désignation de deux agréés pour le groupe de Hasselt et d'un agréé pour le groupe de Charleroi pour assurer le service des intérimis. fr.

4,500 .

OUVRIERS : Extensions du cadre des ouvriers, etc., régulièrement autorisées :

| LOCALITÉS | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget |
|---|---|---------------------------|
| <i>A. — Dépenses résultant d'extension de personnel par suite de l'accroissement du trafic.</i> | | |
| Bruxelles, rue des Tanneurs | Un ouvrier, deux heures par jour, à 35 centimes l'heure | 256 . |
| Dépôt des objets trouvés (Division centrale). | Un classeur | 1,200 . |
| Maret | Augmentation de 20 centimes à la distribution pour service nouveau. | 10 40 |
| Falisolle | Un chargeur | 949 . |
| Etterbeek (chaussée Saint-Pierre) | Un chargeur | 1,022 . |
| Bruxelles (Ouest) | Service de la désinfection des wagons | 4,445 . |
| Luttre | | |
| Rouet | | |

A REPORTER. . . . fr.

97,011 .

REPORT. . . . fr. 97,011 •

| LOCALITÉS. | NATURE DE L'EXTENSION | Sommes à porter au Budget. |
|--|--|-------------------------------------|
| Bruxelles (Midi) | Un surveillant | 2,007 • |
| Bruges | Un chargeur | 1,022 • |
| Pepinster | Un manœuvre | 1,152 • |
| Louvain | Deux manœuvres | 2,044 • |
| Berchem (Anvers) | Un chargeur | 1,022 • |
| Bruxelles (Midi) | Deux gardes-salles | 2,263 • |
| Dison | Un peseur | 1,278 • |
| Charleroi | Un boute-feu nettoyeur | 1,022 • |
| Jemeppe-sur-Sambre | Un manœuvre | 940 • |
| Velthem | Un chargeur | 706 • |
| Mons | Deux chargeurs, le dimanche en été | 65 • |
| Bruxelles (Nord) | Huit chargeurs, deux nettoyeurs | 10,220 • |
| Bruxelles (rue des Boiteux) | Un chargeur, un aide-peseur remplaçant un porteur | 1,423 50 |
| Marche lez-Écaussines | Un manœuvre | 940 • |
| Gand (Canal de Terneuzen) | Un manœuvre. | 1,152 • |
| Bruxelles (Nord) | Deux manœuvres | 2,263 • |
| Id. id. | Un annotateur | 1,241 • |
| Termonde | Deux chargeurs | 1,808 • |
| Libramont | Un chargeur, un manœuvre. | 1,971 • |
| Tervueren. | Un manœuvre, une écureuse, un récoleur, du 1 ^{er} mai au 30 septembre | 1,748 • |
| Mons (bureau du chemin de fer vicinal) | Un aide-messager, un boute-feu, du 1 ^{er} octobre au 31 mai | 1,734 • |
| Direction E. (Service des trains) | Un classeur | 1,200 • |
| Liège (Guillemins) | Deux chargeurs | 2,044 • |
| Anvers (Sud) | Un transbordeur. | 1,022 • |
| Landen. | Deux gardiens de dortoirs | 2,044 • |
| Bruxelles (Nord) | Un surveillant et un manœuvre | 3,139 • |
| | | 55,420 90 |
| Koekelberg | Un chargeur | 1,022 • |
| Angleur | Un chargeur | 511 • |
| Anvers (Est) | Quatre chargeurs | 3,066 • |
| | TOTAL. . . . fr. | 60,019 90 |

A REPORTER. . . . fr. 97,011 •

REPORT. . . . fr.

97,011 *

| LOCALITÉS. | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget. |
|---|---|----------------------------|
| <i>B. — Dépense pour distribution de coupons à de nouveaux points d'arrêts.</i> | | |
| Soignies (Carrières) | 20 centimes au nouveau distributeur et 40 centimes à sa femme, du 1 ^{er} mai au 30 septembre | 154 20 |
| Florée | Deux agents à 20 centimes | 146 » |
| Beveren-s/Lys. | 40 centimes à la garde-barrière | 146 » |
| Bois Madame | 40 centimes à la garde-barrière | 146 » |
| Ansuelle | 1 franc à la distributrice. | 365 » |
| Saint-Amand lez-Fleurus | 40 centimes au piocheur E. pour distribution. | 146 » |
| Bois de Nivelles | 50 centimes à la femme du cabinier et 40 centimes à la femme de l'ouvrier de Commune. | 328 50 |
| Biesme-sous-Thuin | 40 centimes à la garde-barrière qui assurera la distribution des coupons. | 146 » |
| TOTAL. . . . fr. | | 1,557 70 |
| <i>C. — Dépense nouvelle résultant de l'octroi des repos réglementaires.</i> | | |
| Marche | Un ouvrier demi-jour par semaine. | 73 » |
| Chemin Puissant | Remplacement de la distributrice un dimanche sur deux, par un porteur à 1 franc. Remplacement de ce porteur pendant deux heures, moyennant 40 centimes. | 50 40 |
| Oppuers et Sauvegarde | Remplacement de chaque agréé au dernier train. | 219 » |
| Moere | Remplacement du chef de halte le dimanche pendant deux heures | 28 » |
| Chappelle-Dieu | Remplacement de la distributrice à partir de 18 heures. | 73 » |
| Landen. | Un ouvrier deux jours par mois. | 57 60 |
| Thy | Remplacement de la distributrice pendant ses repas et deux heures le dimanche | 89 60 |
| Edegem | 50 centimes au piocheur B. | 110 » |
| Herchies | 20 centimes à la fille du chef de halte | 73 » |
| Thollembeek | 20 centimes à la femme du chef de halte | 73 » |
| Boussu-Haine | 20 centimes de supplément au fils du chef de halte. | 73 » |
| Schaffen | 1 ouvrier (25 centimes) au dernier train. | 92 » |

A REPORTER. . . . fr.

97,011 *

REPORT. . . .fr. 97,011 *

| LOCALITÉS. | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget. |
|--------------------------------------|---|----------------------------|
| Thollebeck | 50 centimes d'augmentation à la femme du chef de halte. | 110 " |
| Leers (Nord) | 40 centimes à la femme du chef de halte | 146 " |
| Cierreux | 50 centimes d'augmentation au sieur H, qui distribuera les coupons au premier train | 110 " |
| Jurbise | Un ouvrier deux jours par mois. | 67 20 |
| Gontroux | 20 centimes au chef-piocheur (distributeur et récoleur pendant deux heures). | 75 " |
| Bleret | Supplément de 50 centimes au mari de la distributrice. | 110 " |
| Sauvegarde | 50 centimes le dimanche au mari de la chef de halte. | 16 80 |
| Bruxelles (rue Royale Sainte-Marie). | Un ouvrier de 20 à 23 heures. | 185 " |
| Corswarem | Fr. 2.60 le dimanche et le lundi à un piocheur de Wareme | 146 " |
| Péronnes | 20 centimes à la femme de l'agréé pour distribution des coupons à un train. | 75 " |
| Petit-Wasmes | 20 centimes à la femme du distributeur | 75 " |
| Cappellen | Utilisation, le lundi matin jusqu'à 7 heures, du chargeur H., d'Anvers (Bassins). | 36 " |
| Donck | 50 centimes au père du chef de halte le dimanche. | 28 " |
| Dergneau | 50 centimes par jour au garde-barrière remplaçant le chef de halte de 19 à 20 1/4 heures. | 110 " |
| Woluwe-Ayenne. | Remplacement du distributeur les dimanches et jours fériés | 33 " |
| Wasmes | Un freineur remplaçant récoleur en repos, ainsi que le dimanche pendant deux heures. | 95 20 |
| Esemael | Un porteur ff. agréé le matin, porteur l'après-midi. Un porteur à 50 centimes. | 1,565 " |
| Neerwinden | Un ff. agréé le matin, chargeur l'après-midi. | |
| Jurbise. | Deux ouvriers dimanches et fêtes | 268 80 |
| Profondsart | Remplacement du chef de halte pendant deux heures les dimanches et fêtes (70 centimes) | 59 20 |
| Jemeppe-s/S | Deux ouvriers les dimanches et fêtes | 217 60 |
| Maret | 50 centimes à la sœur de la distributrice pour service au premier train | 110 " |
| Pieton | Remplacement, quatre jours par mois, du chargeur assurant le service du veilleur. | 124 80 |
| Oostham | Un ouvrier au dernier train. | 75 " |
| TOTAL. . . .fr. | | 4,620 20 |

A REPORTER. . . .fr. 97,011 *

| LOCALITÉS. | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget. |
|---|--|-------------------------------------|
| <i>D. — Dépense nouvelle résultant des mesures ayant pour objet de ramener le travail à douze heures.</i> | | |
| Ghlin | 40 centimes au porteur utilisé de 14 à 16 heures pendant la période de mise en marche du D 278, 1 ^{er} juillet au 1 ^{er} octobre. | 5 • |
| Boussu | Un ouvrier un quart de jour le dimanche . . | 31 • |
| TOTAL. . . .fr. | | 36 • |
| <i>E — Mesures diverses.</i> | | |
| Hédenge | Augmentation de 60 centimes à l'aide-char- geur | 219 • |
| Wilbeaurox. | Augmentation de 20 centimes à la distributrice. | 73 • |
| Mons | Transformation d'un emploi d'aide-peseur en emploi de peseur | 256 • |
| Bruxelles (Nord). | Un emploi de récoleur transformé en emploi de chef-récoleur | 1,533 • |
| Henne | Le sieur H remplace le distributeur R. . . . | 385 • |
| Courtrai | Remplacement du garde L. ff. récoleur par le chef-manœuvre D | 1,387 • |
| Sart-Bernard. | 15 centimes d'augmentation à la distributrice. | 55 • |
| Soignies | 15 centimes d'augmentation au manœuvre B , dont le salaire avait été porté de 5 francs à fr. 3.10 | 36 50 |
| Neerliuter (Ouest) | 20 centimes d'augmentation à la distributrice. | 75 • |
| Hony | 20 centimes d'augmentation à la distributrice. | 75 • |
| Bruxelles (Ouest). | Deux emplois de chargeurs transformés en emplois de chefs-chargeurs. | 1,022 • |
| Momalle | Le chef de station est autorisé à disposer de 30 centimes (augmentation accordée le 18 avril 1896 à la distributrice) | 75 • |
| Bois de Breux | 20 centimes de supplément à la distributrice. | 75 • |
| Familleureux | Un emploi de porteur à la course, transformé en emploi de porteur à 1 franc (indépen- damment d'un transfert de fr 2 40 du litt. C au litt. A de l'art. 23) | 308 • |
| Bleret | 20 centimes d'augmentation à la distributrice. | 75 • |
| Carlsbourg | Un emploi de porteur à la course transformé en emploi de porteur à 1 franc | 206 • |
| A REPORTER. . . .fr. | | 97,011 • |

REPORT. . . . fr. 97,011

| LOCALITÉS. | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget. |
|-------------------------------|--|-------------------------------------|
| Thy | Une distributrice à fr. 1.20 à son père | 292 . |
| Pont du canal | 20 centimes au distributeur | 75 . |
| Boussu-Haine | 25 centimes d'augmentation le dimanche au fils du chef de halte | 14 . |
| Harnant | 40 centimes le dimanche à la femme du chef de halte | 22 40 |
| Mous | 20 centimes de supplément à l'ouvrier désin- fectant les wagons | 75 . |
| Spa | Un chargeur et un porteur au lieu de deux porteurs d'express | 1,130 . |
| Nylen | Un emploi de porteur à la course transformé en emploi de porteur à salaire fixe (indé- pendamment d'un transfert de 180 francs du littera C au littera A de l'article 23) | 568 . |
| Fonteny | 40 centimes à la garde-barrière pour récole- ment | 146 . |
| Anhée | 20 centimes d'augmentation du garde-barrière (service à Anhée J.) | 75 . |
| Hoboken (Chapelle). | Salaire de fr. 1.50 au distributeur | 185 . |
| Aelbeke | Remplacement de la garde-barrière au ser- vice de la distribution des coupons par le sieur H. à 1 franc, 20 centimes à un sup- pléant | 219 . |
| Cappellen | Un emploi de porteur à la course transformé en emploi d'aide-chargeur (indépendamment d'un transfert de 276 francs du littera C au littera A de l'article 23). | 272 . |
| Linkebeek | Du 1 ^{er} mai au 30 septembre, 15 centimes à la femme de l'agréé : un train en plus | 23 . |
| Profondsart | 40 centimes à la femme du garde-block pour distribution de coupons | 146 . |
| Huccorgne | Supplément de 10 centimes aux ouvriers J. et P., avec effet rétroactif au 1 ^{er} janvier 1896, pour compenser la perte de quarts supplémentaires | 75 . |
| Masnuy Saint-Pierre | Le porteur d'avis prend la qualification de chargeur | 94 . |
| Opwyck | Ouvrier utilisé pendant deux heures au lieu d'une heure supplémentaire portée de 20 à 40 centimes | 75 . |
| Verviers | Un emploi de portier devenant emploi de garde-salle | 146 . |
| Petite-Hollande | 40 centimes d'augmentation à la distribu- trice | 146 . |
| Battice | Un emploi de chargeur transformé en emploi de manœuvre | 75 . |

A REPORTER. . . . fr. 97,011

| | | REPORT.fr. | 97,011 » |
|--|--|------------------------------------|------------------|
| LOCALITÉS | NATURE DE L'EXTENSION. | Sommes à porter au Budget | |
| Saint-Jean-Geest. | Transformation de l'emploi de porteur en emploi d'aide-chargeur | 131 » | |
| Thulin | 60 centimes par dimanche au porteur d'avis, distribution de coupons d'ouvriers le di- manche | 31 30 | |
| TOTAL.fr. | | 9,735 20 | |
| Récapitulation. | | | |
| Littera <i>A</i>fr. | | 60,019 90 | |
| — <i>B</i> | | 1,557 70 | |
| — <i>C</i> | | 4,620 20 | |
| — <i>D</i> | | 36 » | |
| — <i>E</i> | | 9,735 20 | |
| | | | 75,969 » |
| Octroi d'augmentations de salaires et d'indemnités pour pertes de primes.fr. | | | 2,170 » |
| Augmentation de dépense résultant : | | | |
| A) De l'utilisation d'ouvriers à titre d'extension provisoirefr. | | 17,660 » | |
| B) Du remplacement d'ouvriers blessés en service et jouissant du salaire intégral pendant leur incapacité de travail | | 19,600 » | |
| C) De l'utilisation d'ouvriers invalides en surcadre. | | 10,850 » | |
| D) De l'utilisation d'ouvriers en remplacement d'agréés, de facteurs, etc., éloignés momentanément du service | | 9,350 » | |
| | | | 57,460 » |
| Augmentation de dépense afférente à l'octroi du salaire minimum aux ouvriers proprement dits dont la rémunération était inférieure à ce minimum | | | 33,251 » |
| TOTAL.fr. | | | 285,861 » |
| <i>Observation.</i> — De cette somme est à déduire l'excédent (171,251 francs) que présentent les allocations afférentes aux lignes reprises | | | 171,251 » |
| RESTE.fr. | | | 94,610 » |

ART. 28. — *Primes pour encourager la marche régulière des convois.*

Tandis que le personnel repris des lignes concédées (Grand Central Belge, Liégeois-Limbourgeois, etc.), touche comme primes, suivant le régime de l'État, une somme de fr. 71,678 »

les crédits inscrits au Budget du chef de l'annexion de ces lignes à l'ancien réseau de l'État ne s'élèvent qu'à 66,781 »

Il y a donc une insuffisance de fr. 4,897 »

Accroissement de charges provenant des extensions et transformations d'emplois réalisées en 1897 et pour lesquelles aucun crédit n'a été pétitionné 17,589 »

Accroissement de charges provenant des extensions et transformations d'emplois réalisées en 1898 et pour lesquelles aucun crédit n'a été pétitionné 4,048 »

TOTAL. . . fr. 26,504 »

SECTION 5. — *Perception des recettes et contrôles.*ART. 29. — *Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.*

AUGMENTATIONS.

Dépenses engagées :

1° Extensions de cadre et transformation d'emplois par suite de l'extension du trafic et de la reprise des lignes concédées.

Extensions de cadres :

1 directeur de service. fr. 8,250 »
 1 commis-chef 3,150 »
 2 commis 2,900 »
 7 commis auxiliaires 7,350 »

Transformations d'emplois :

2 commis-chefs en 2 chefs de bureau . . . 2,400 »
 4 commis en 4 commis-chefs 4,600 »

28,650 »

2° Insuffisance des crédits alloués pour l'application de l'article 130 du règlement organique (promotions de fin de carrière) fr. 5,100 »

3° Augmentation de dépense à résulter de promotions accordées au 30 décembre 1897 au personnel repris d'Anvers-Gand et de Gand-Eecloo-Bruges 720 »

TOTAL. . . fr. 34,470 »

REPORT. . . . fr. 34,470 »

TRANSFERTS.

De l'article 29 à l'article 30 d'une somme de fr. 15,840 »
pour transformation de 10 emplois de commis
et 2 de commis-auxiliaires en auxiliaires.

De l'article 23 à l'article 29 10,210 »

5,630 »

représentant le traitement moyen d'un commis-chef (fr. 3,500)
et celui de 4 commis (fr. 6,710) transférés du service de
l'exploitation par suite de l'installation de la comptabilité
contradictoire à Liège-Vivegnis.

RESTE. . . . fr. 28.840 »

ART. 50. — *Salaires des agréés et des ouvriers.*

Création d'un emploi de messenger pour le bureau du chef de service de
la nouvelle circonscription des recettes et des matières . . fr. 1,200 »

DEMANDE.

Parmi les amendements au Budget, il
est porté différentes sommes augmentant
l'article « outils, ustensiles et objets divers. »

Détailler la justification qui figure au
Document parlementaire IX, n° 5.

RÉPONSE.

L'augmentation portée à l'article « outils,
ustensiles et objets divers » se justifie ainsi
qu'il suit :

A. — *Dépenses engagées :*

Extensions et réorganisa-
tions de personnel . . . fr. 23,210 60

Mesures prises en faveur
des ouvriers 28,100 40

Augmentation résultant de
l'insuffisance des crédits pré-
vus pour la rémunération du
personnel des lignes reprises. 188,284 »

Substitution d'appareils in-
tensifs au pétrole aux appa-
reils ordinaires . fr. 77,872

Création d'un bu-
reau pour la vente
de billets à Londres. 20,000

Approvisionne-
ments d'objets et
matières, précédem-
ment fournis par le
service de la Trac-
tion et du Matériel. 50,000

147,872 »

A REPORTER. . fr. 387,467 »

| | | |
|---|----------------|-----------|
| | REPORT. . fr. | 587,467 » |
| Augmentation résultant des fluctuations des prix des matériaux et matières : | | |
| Littera b . . . | 219,500 | |
| Littera c . . . | 7,500 | |
| | <hr/> | 227,000 » |
| Organisation du service spécial des appareils de sécurité : sommes transférées : | | |
| De l'article 21 . . . | 340 | |
| — 25 . . . | 8,760 | |
| | <hr/> | 9,500 » |
| et que la Direction de la Traction et du Matériel n'a plus comprises dans ses évaluations de dépenses sur ces articles. | | |
| B. — Transferts. | | |
| Transfert de l'article 8 (salaires de gens de service des bureaux du Grand Central Belge, rue Belliard, 76) . . . | | |
| | | 4,020 » |
| | | <hr/> |
| | | 627,787 » |
| RÉDUCTIONS. | | |
| Transfert à l'article 15 par suite de l'organisation du service spécial des appareils de sécurité | | |
| | | 8,500 » |
| | | <hr/> |
| | RESTE. . . fr. | 619,487 » |
| chiffre égal à l'augmentation signalée. | | |

DEMANDE.

Parmi les amendements au Budget, il est porté différentes sommes augmentant l'article « combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois ».

Détailler la justification qui figure au Document parlementaire IX, n° 5.

RÉPONSE.**AUGMENTATIONS :**

a) Renchérissement du prix des charbons (0.714 à la tonne pour les charbons menus et 0.86 pour les charbons gailleteux) :

| | | |
|--|---------|-----------|
| 886,000 tonnes menus à fr. 0.714 . . . fr. | 632,604 | |
| 7,000 tonnes gailleteux à 0.86. | 6,020 | |
| | <hr/> | 658,624 » |

A REPORTER. . fr. 658,624 »

REPORT. . fr. 658,624 »

b) Accroissement des consommations :

| | | |
|-----------------------|---------|-----------|
| 34,300 tonnes menus à | | |
| fr. 10.12 . . . | 349,140 | |
| 3,300 tonnes | | |
| gailleteux à 12.35. | 45,135 | |
| | <hr/> | 392,295 » |

c) Le crédit prévu au projet de Budget primitif pour l'exploitation de l'ancien réseau du Grand Central était insuffisant. De ce chef, il a été sollicité une augmentation de 37,394 »

Total de l'augmentation. fr. 1,068,513 »

RÉDUCTIONS :

a) Manutention des combustibles (chargement et déchargement de charbon, débitage de vieilles billes, etc.)

Par suite de la mise en régie des travaux de l'espèce, dans les localités où les entrepreneurs ne remplissaient pas convenablement leurs marchés ou déclinaient le renouvellement de leur contrat, le crédit pétitionné de ce chef à l'article 24 (combustibles) a pu être réduit de fr. 30,000 »

b) Transport de charbon sur les lignes de Braine-le-Comte à Gand, Hal à Ath, etc.

L'État n'ayant plus de redevance à payer pour les transports empruntant les lignes du plateau de Herve, ce poste a pu être réduit de. 33,000 »

c) Divers 4,736 »

Total des réductions . fr. 69,736 »

Reste une augmentation de 998,777 francs.

DEMANDE.

Parmi les amendements au Budget il est porté différentes sommes augmentant l'article « Entretien, réparation et renouvellement du matériel ».

Détailler la justification qui figure au *Document parlementaire IX, n° 3.*

RÉPONSE.

AUGMENTATIONS :

| | |
|--|------------------|
| a) Constitution d'un plus fort approvisionnement de chaudières en rapport avec l'accroissement du nombre des démolitions | fr. 342,000 » |
| b) Substitution de tubes en laiton aux tubes en fer lors du renouvellement des tubulures des locomotives . . . | 220,000 » |
| c) Transformation des voitures par suite de la suppression de la 1 ^{re} classe . . . | 213,000 » |
| d) Hausse des prix du combustible | 60,000 » |
| e) Hausse du prix du pétrole et de l'huile de lin | 13,000 » |
| f) Extension de personnel, transformation d'emplois, augmentations de salaires . . . | 21,636 » |
| Total. . . fr. | <u>869,636 »</u> |

RÉDUCTIONS :

| | |
|---|----------------------|
| a) Le crédit porté au projet de Budget primitif pour la part « salaires » de l'article 22 (litt. b et c) se rapportant aux lignes reprises du Grand Central est trop élevé. De ce chef, le projet de Budget peut être réduit de | 102,898 » |
| b) Réduction des dépenses de consommation de gaz . . | 20,000 » |
| par suite de l'installation de l'éclairage électrique dans certains ateliers. | |
| | <u>fr. 122,898 »</u> |

Reste une augmentation de 746,738 francs.

ANNEXE B.

1° Relevé des réductions et des améliorations de tarifs (marchandises) accordées depuis le 10 février 1898 jusqu'au 28 février 1899;

2° Tableau indiquant :

a) Le nombre de réductions, de tarifs spéciaux et de tarifs exceptionnels concédés depuis 1884 jusqu'au 28 février 1899;

b) L'évaluation approximative des réductions de recettes provoquées par ces mesures.

TABLEAU

des réductions de prix de transport des marchandises
accordées du 10 février 1898 au 28 février 1899.

ANNÉE 1898.**A. — MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE.****I. — Services intérieur et mixtes.****a) CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

- 20 mai 1898. — Déclassement des écorces à tan, indigènes, entières, réunies en bottes de la 5^e à la 4^e classe.
1^{er} juillet » — Classification des poussières et cendres de radicales au tarif spécial n° 36 et à la 4^e classe.
» » — Déclassement du sulfate de potasse de la 5^e à la 4^e classe.

b) TARIFS SPÉCIAUX.*Tarif spécial n° 30.*

- 1^{er} mars 1898. — Admission de la chicorée en poudre.
1^{er} avril » — » des poussières de coton pour engrais.
20 mai » — » du houblon.

Tarif spécial n° 36.

- 1^{er} avril 1898. — Admission des poussières de laine et de coton pour engrais
1^{er} juillet » — » des poussières et cendres de radicales.
17 août » — » du phosphate de chaux (phosphorite).
» » — » du superphosphate de chaux.
8 déc. » — » des terres de bruyères.

Tarif spécial n° 37.

1^{er} juillet 1898. — Introduction des résidus charbonneux du raffinage du salpêtre (nitrate de potasse) pour engrais.

Tarif spécial n° 42.

1^{er} juillet 1898. — Création du tarif applicable, en service intérieur de l'État, aux porcs maigres de plus de 20 à 30 kilogrammes expédiés par wagon complet des diverses stations du pays vers les ports de mer belges et destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation par navire de mer.

17 mars 1898. — Le tarif réduit pour les matériaux d'empierrement destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole est étendu aux relations dans lesquelles le chemin de fer Grand Central Belge est intéressé.

II. — Services internationaux.**A) BELGE-NÉERLANDAIS.****CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

- 20 mai 1898. — Classification des vidanges en wagons-citernes à fournir par les expéditeurs au tarif spécial II.
- 1^{er} juillet » — Classification des semences et graines de betteraves à la 3^e classe.
- » » — Déclassement des semences fourragères non dénommées de la 2^e à la 3^e classe.

B) FRANCO-BELGE-NORD.**CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.**

- 1^{er} avril 1898. — Déclassement sur le parcours belge, des chicorées blanches dites « Witloof », de la 1^{re} à la 2^e classe de la petite vitesse, tout en assurant à ces envois un régime de faveur au point de vue de la célérité.
- » » — Classification des pommes de terre *en vrac*.

N. B. — Toutes les mesures prises en services intérieur et mixtes sont également acquises, sur le parcours belge, aux envois des services franco-belge-nord, franco-belge-est, belge-suisse, etc.

B. — AUTRES MESURES.

I. — Services intérieur et mixtes.

a) CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 1^{er} mars 1898. — Déclassement des scories, cendres ou crasses de plomb de la 3^e à la 4^e classe.
- » » — Déclassement de la mine de plomb de la 2^e à la 3^e classe.
- » » — Classification de l'hyposulfite de soude à la 3^e classe.
- » » — Classification des verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.) aux tarifs spéciaux n^{os} 6 et 7 et à la 2^e classe.
- 25 avril » — Déclassement des merrains pour tonneaux de la 2^e à la 3^e classe.
- 20 mai » — Classification de la farine de viande Liebig à la 3^e classe.
- » » — Classification du fil de fer ou d'acier cuivré aux tarifs spéciaux n^{os} 7 et 7^{bis} et à la 2^e classe.
- 1^{er} juillet » — Classification des veloutes (claires en paille) pour houillères à la 3^e classe.
- » » — Déclassement des dames-jeannes en verre de la 2^e à la 3^e classe.
- » » — Déclassement des sacs vides ayant servi de la 1^{re} à la 2^e classe.
- » » — Classification du pain au tarif spécial n^o 50 et à la 1^{re} classe.
- » » — Classification de la potasse brute (résidu de vinasses) à la 3^e classe.
- 25 juillet » — Classification du bisulfate de soude (sulfate monosodique, sulfate acide de soude) à la 4^e classe.
- » » — Déclassement du sulfate monosodique de la 3^e à la 4^e classe.
- 1^{er} sept. » — Classification de la lessive de soude à la 2^e classe.
- » » — Déclassement du sulfate d'alumine de la 2^e à la 3^e classe.

b) TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n^o 3.

1^{er} avril 1898. — Introduction du plâtre.

Tarif spécial n^o 5.

25 avril 1898. — Introduction des lentilles et des pois secs.

Tarif spécial n° 6.

- 1^{er} mars 1898. — Admission des verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.).
 » » — Admission de l'acétate de soude.
 1^{er} juillet » — » des touries en grès ou en terre cuite.

Tarif spécial n° 7.

- 1^{er} mars 1898. — Admission des bouteilles vides.
 » » — Admission des verres spéciaux (verres martelés, losangés, etc.
 20 mai » — Admission du fil de fer ou d'acier cuivré.
 1^{er} juillet » — » des dames-jeannes en verre.

Tarif spécial n° 7^{bis}.

- 1^{er} mars 1898. — Extension à la station d'Hérinnes lez-Enghien.
 1^{er} avril » — » de Lambusart.
 20 mai » — Admission du fil de fer ou d'acier cuivré.
 17 août » — Extension à la station de Jumet (La Coupe).

Tarif spécial n° 9.

- 25 avril 1898. — Admission des lentilles et des pois secs.
 8 déc. » — » des oranges et des citrons.

Tarif spécial n° 11.

- 25 avril 1898. — Extension aux stations de Chénée et de Godarville.

Tarif spécial n° 12.

- 1^{er} oct. 1898. — Admission des craies brutes.

Tarif spécial n° 13.

- 1^{er} oct. 1898. — Extension à la station de Jumet-la-Coupe.
 1^{er} nov. » — » de Ransart.

Tarif spécial n° 15.

- 1^{er} oct. 1898. — Le tonnage de 160,000 kilogrammes exigé pour l'application de ce tarif est réduit à 100,000 kilogrammes.

Tarif spécial n° 22.

- 14 déc. 1898. — Extension à la station de Falisole.

Tarif spécial n° 23.

1^{er} juillet 1898. — Publication du tarif applicable aux transports de sable en vrac, par expédition de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, effectués dans certaines relations

Tarif spécial n° 36.

1^{er} oct. 1898. — Introduction des craies brutes (phosphatées ou non).

Tarif spécial n° 37.

1^{er} oct. 1898. — Introduction des craies brutes (phosphatées ou non).

Tarif spécial n° 44.

1^{er} mars 1898. — Création du tarif applicable aux expéditions de coton brut en balles, effectuées par quantités de 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids dans certaines relations.

» » — Le tonnage de ce tarif est réduit à 10,000 kilogrammes.

Tarif spécial n° 43.

25 juillet 1898. — Création du tarif applicable aux transports de kaolin, china-stove, china-clay, ball-clay, comportant 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, importés par les ports belges.

c) TARIFS EXCEPTIONNELS PROVISOIRES.

Tarif exceptionnel provisoire n° 6.

25 avril 1898. — Extension à la station de Hooglede.

1^{er} oct. » — » de Saint-Nicolas (Waes).

1^{er} nov. » — » aux stations de Peisegem et de Roosbeek.

10 déc. » — » à la station d'Ingelmunster.

Tarif exceptionnel provisoire n° 12.

24 déc. 1898. — Le tonnage de ce tarif est abaissé de 150,000 kilogrammes à 100,000 kilogrammes.

Tarif exceptionnel provisoire n° 34.

25 juillet 1898. — Ce tarif est rendu applicable à l'argile.

Tarif exceptionnel provisoire n° 50.

1^{er} juillet 1898. — Création du tarif, applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination de Bouwel, Niel, Norderwyck-Morekhoven et Reeth.

Tarif exceptionnel provisoire n° 51.

1^{er} août 1898. — Création du tarif, applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines à destination d'Assenede.

Tarif exceptionnel provisoire n° 52.

25 juillet 1898. — Création du tarif, applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Quenast à destination d'Épeghem.

Tarif exceptionnel provisoire n° 53.

1^{er} sept. 1898. — Création du tarif, applicable aux transports de pavés à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines ou de Lessines (carrières) à destination d'Astène.

II. — Services internationaux.

A) BELGE-NÉERLANDAIS.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 15 mai 1898. — Classification du fil de fer ou d'acier cuivré au tarif spécial n° I.
 „ „ — Classification des mélasses ordinaires (résidu de la fabrication du sucre) à la 4^e classe.
 „ „ — Classification des ronces artificielles au tarif spécial n° I.
 „ „ — Classification des scories de hauts fourneaux en poudre au tarif spécial n° XXVI.
 20 mai „ — Classification des tubes en acier à la 3^e classe.
 1^{er} oct. „ — Déclassement de la pâte à papier et de la pâte de bois de la 2^e à la 3^e classe.
 „ „ — Classification des poutres et poutrelles en acier aux tarifs spéciaux n° I et XXVI.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° III.

15 mai 1898. — Extension à la station de Valburg.

Tarif spécial n° IV.

15 mai 1898. — Admission des pointes et des rivets.
8 déc. » — » des boulons.

Tarif spécial n° VIII.

1^{er} oct. 1898. — Extension à la station de Liège (Meuse).

Tarif spécial n° XII.

1^{er} oct. 1898. — Admission des harengs saurs et salés.

Tarif spécial n° XXIV.

9 avril 1898. — Admission des ciments.

Tarif spécial n° XXVI.

1^{er} oct. 1898. — Admission des poutres et des poutrelles en acier.

B) SERVICES ANGLO-BELGES.

1° VIA OSTENDE-TILBURG.

1^{er} juillet 1898. — Publication d'une nouvelle classification des marchandises, accordant des réductions de prix à un grand nombre de produits.
1^{er} sept. » — Classification de la fonte ouvrée.

2° VIA ANVERS-HARWICH.

1^{er} juillet 1898. — Classification du pain d'épice à la 3^e section.

C) BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND ET BELGE-PRINCE-HENRI.

1^{er} avril 1898. — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport entre les stations belges, d'une part, et Ulm, station des chemins de fer de l'État de Wurtemberg, d'autre part, des engrais suivants : phosphates minéraux naturels, cendre de plâtre, poussière de laine, fumier et vidanges, scories de fours convertisseurs, chaux ayant servi à l'épuration du gaz et cendres de chaux.

- 1^{er} juin 1898. — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *crasses de hauts fourneaux* par expédition de 10,000 et 50,000 kilogrammes de Mons (station) à Esch.
- 31 déc. » — Réduction des prix exceptionnels applicables aux transports de *phosphates de chaux* (phosphorite) à effectuer entre les stations belges, d'une part, les gares des chemins de fer de l'Alsace-Lorraine, du Guillaume-Luxembourg, Bâle et Delle (transit), d'autre part.

D) FRANCO-BELGE-NORD.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

- 25 déc. 1898. — Application de la 4^e classe du tarif n° 3 sur le parcours belge aux transports de plaques de blindage expédiés de la France par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids et qui sont destinés à l'embarquement immédiat pour l'exportation maritime par les ports belges ou par le port de Terneuzen.

TARIFS EXCEPTIONNELS.

- 4 juillet 1898. — Extension à Lommel (raccordement) et à Nessonvaux-Fraipont du tarif commun exceptionnel P. V. n° 6.
- 1^{er} août » — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour les transports de chaux effectués par quantités de 50,000 kilogrammes de Berzée (raccordement de M. Min) et de Couvin (station) à Momignies (frontière) pour Anor.
- 22 déc. » — Introduction du point de Lille (Porte d'Arras) dans le tarif commun P. V. n° 6.

E) FRANCO-BELGE-EST.

TARIFS SPÉCIAUX.

- 21 avril 1898. — Mise en vigueur d'un tarif spécial provisoire applicable aux transports de laines brutes à effectuer par quantité d'au moins 5,000 kilogrammes ou payant pour ce poids au départ des gares desservant les ports belges et Terneuzen en destination de la France, via Vierves.
- 1^{er} juillet » — Mise en vigueur d'un tarif spécial applicable au trafic de transit maritime échangé entre les ports de mer belges et Terneuzen, d'une part, et les gares du chemin de fer de l'Est-Français, d'autre part.

- 21 juillet 1898. — Publication d'un nouveau tarif spécial provisoire applicable aux transports de laines brutes, en remplacement de celui indiqué plus haut sous la date du 21 avril.
- 15 oct. » — Mise en vigueur d'un huitième supplément au tarif spécial des houilles franco-belge-est, comportant une réduction de 25 centimes par tonne sur les prix applicables aux combustibles par expédition de 50 tonnes, au départ des Bassins de Mons, du Centre, de Charleroi et de la Basse-Sambre par les routes de Vierves et de Givet.

F) BELGE-BAVAROIS.

TARIFS EXCEPTIONNELS.

- 15 janv. 1898. — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport du malt de la Bavière vers la Belgique, par wagon complet de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon.
- 1^{er} mars » — Nouveau tarif exceptionnel pour le transport des articles de la Thuringe, de la Bohême et de Nuremberg vers les stations ports de mer, applicable tant pour le trafic local que pour le trafic de transit.
- » » — Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des ardoises de la Belgique vers la Bavière, par wagons complets de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids par wagon.
- 1^{er} oct. » — Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport de *pâte de bois* et de *cellulose de bois* par wagons complets de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids au départ de la Bavière vers la Belgique.
- 1^{er} janv. 1899. — Nouveaux prix réduits mis en vigueur pour les envois par charges incomplètes en *grande* et en *petite vitesse* entre la Bavière et la Belgique.

G) BELGE-ITALIEN.

- 7 déc. 1898. — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles réduites pour le transport au départ de Mouscron de la laine peignée et des déchets de laine, par wagons de 5,000 et de 10,000 kilogrammes à destination de l'Italie via Gothard.

H) FRANCO-AUSTRO-HONGROIS.

- 1^{er} mai 1898. — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles réduites pour le transport à petite vitesse des chevaux de la Galicie et au delà, pour Paris-la-Chapelle, via Myslowitz, et la Belgique.

1) BELGE-SUISSE ORIENTALE.

1^{er} juillet 1898. — Mise en vigueur d'un nouveau fascicule II, prévoyant l'extension à un grand nombre de nouvelles relations suisses, pour le trafic de transit maritime échangé entre la Belgique et la Suisse orientale.

ANNÉE 1899.

A. — MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'AGRICULTURE.

I. — Services intérieur et mixtes.

Néant.

II. — Services internationaux.

A) BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND ET BELGE-PRINCE-HENRI.

15 février 1899. — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport des *pommes de terre* entre les stations belges, d'une part, et les stations des chemins de fer du Palatinat, d'autre part.

B) FRANCO-BELGE-NORD.

27 janv. 1899. — Abaissement à 40 tonnes du minimum de 50 tonnes prévu par le tarif commun exceptionnel P. V. n° 3, applicable aux transports de matériaux pour la construction et la réparation des routes (cailloux, gravier, pierres à macadam, sable, etc.).

B. — AUTRES MESURES.

I. — Services intérieur et mixtes.

CLASSIFICATION GÉNÉRALE DES MARCHANDISES.

15 février 1899. — Classification des tubes en acier au tarif spécial n° 6 et à la 2^e classe.

TARIFS SPÉCIAUX.

Tarif spécial n° 6.

15 février 1899. — Admission des tubes en acier.

II. — Services Internationaux.

A) BELGE-NÉERLANDAIS.

15 février 1899. — Extension à la station de Harlem du tarif spécial n° XXIV.

B) BELGE-SUD-OUEST-ALLEMAND ET BELGE-PRINCE-HENRI.

15 février 1899. — Réduction des prix exceptionnels applicables aux transports de *phosphate de chaux naturel* (phosphorite) à effectuer entre les stations belges, d'une part, et les stations des chemins de fer de l'État de Wurtemberg et de l'État de Bade, d'autre part.

» » — Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour le transport de la *pâte de bois* et de la *cellulose de bois* de stations des chemins de fer du Palatinat, de l'État de Bade et de l'État de Wurtemberg vers des stations belges et Terneuzen.

TRAFFIC DES MARCHANDISES.

a) Réductions de tarifs depuis 1884 jusqu'au 28 février 1899.

| SERVICES. | NOMBRE DE | | |
|--|----------------|-----------|----------------|
| | DECLASSEMENTS. | TARIFS | |
| | | spéciaux. | exceptionnels. |
| 1. Intérieur et mixte | 485 | 20 | 56 |
| 2. Belge-néerlandais | 159 | 18 | 10 |
| 3. Anglo-belges (via Ostende-Tilbury, via Anvers-Harwich et avec Grimsby) | 15 | " | " |
| 4. Belge-allemand et belge rhéno-westphalien | 12 | " | 10 |
| 5. Belge-Sud-Ouest-allemand et belge Prince-Henri | 70 | " | 70 |
| 6. Services avec la France | 114 | 76 | 38 |
| 7. Belge-bavarois | 12 | " | 5 |
| 8. Belge-italien | " | " | 2 |
| 9. Belge-austro-hongrois | 21 | " | 41 |
| 10. Belge-allemand-russe | 12 | " | 13 |
| ENSEMBLE | 878 | 123 | 254 |

b) Diminution annuelle de recettes provoquée par les réductions de tarifs consenties depuis 1884 jusqu'au 28 février 1899.

| SERVICES. | DIMINUTIONS CONSENTIES EN FAVEUR DE | | | | TOTALS. |
|---|-------------------------------------|---------------|----------------|--|-----------|
| | L'INDUSTRIE. | | L'AGRICULTURE. | autres branches du commerce et de l'industrie. | |
| | charbonnière. | métallurgique | | | |
| 1. Intérieur et mixtes | 2,581,700 | 1,406,000 | 1,916,450 | 1,004,650 | 6,708,800 |
| 2. Belge-néerlandais | 47,000 | 35,500 | 22,500 | 105,950 | 270,950 |
| 5. Belge-allemand et belge-rhénan-westphalien | • | 59,545 | 37,670 | 79,251 | 156,466 |
| 4. Belge-Sud-Ouest-allemand et belge-Prince-Henri | 462,000 | 699,000 | 34,500 | 101,740 | 1,298,140 |
| 5. Services avec la France | 595,000 | 65,000 | 38,000 | 62,000 | 760,000 |
| 6. Services avec la Bavière | • | • | • | 11,000 | 11,000 |
| 7. Services avec l'Italie | • | • | • | 5,600 | 5,600 |
| 8. Belge-austro-hongrois | • | • | • | 44,450 | 44,450 |
| ENSEMBLE fr. | 5,486,600 | 2,245,015 | 2,049,120 | 1,474,641 | 9,255,406 |

ANNEXE C, N° 1.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Note pour l'Administration des chemins de fer.

Bruxelles, le 19 octobre 1898.

En exécution d'une décision de M. le Ministre, j'ai l'honneur de porter à la connaissance de l'Administration des chemins de fer que les dispositions suivantes ont été adoptées en vue d'assurer le sort du personnel repris des Compagnies concessionnaires et de la famille des intéressés.

Les différences de régime consacrées par certaines de ces décisions résultent de l'importance relative des sacrifices directs et indirects consentis par les sociétés dont les agents sont originaires.

A. — GRAND CENTRAL BELGE.

Fonctionnaires et employés. — La reprise par l'État de la Caisse d'assurance et de retraite assure à ces agents ou à leurs ayants droit un patrimoine ou une rente viagère dans les conditions prévues par les statuts et par l'arrêté royal du 30 juin 1898 (R. 2852).

Ouvriers. — Tous les services rendus à la compagnie sont validés au point de vue de la pension personnelle des intéressés et de la pension de leurs veuves et orphelins.

Une retenue supplémentaire de 2 % sera perçue pendant une période double de la durée des services à valider.

Il est entendu que si la liquidation des droits vient à se produire pendant la période d'application de la retenue, il sera tenu compte des services à la Compagnie, bien que la dette ne soit pas apurée. En aucun cas, il ne peut être fait de retenue sur la pension.

Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables aux ouvriers qui, à cause de leur âge ou de leur état de santé, n'ont pu prendre possession de leur emploi à l'État. Leurs titres à une pension doivent être examinés d'après leur situation à la date du 30 juin 1898 et les errements suivis par le Grand Central, et il y aura lieu éventuellement de déduire du montant des termes des pensions à servir pour la période écoulée depuis le 1^{er} juillet 1898, les secours touchés par les intéressés à charge de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'État.

B. — PAYS-BAS.

Fonctionnaires et employés. — Les agents qui avaient dépassé l'âge de 55 ans à la date du 1^{er} janvier 1896 ont été désintéressés par la compagnie. Ils ne recevront, en cas de mise à la retraite, aucune allocation de l'État.

Ceux d'un âge moindre seront traités conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 30 novembre 1893 (N° 2479 R).

Ouvriers. — Les ouvriers qui avaient dépassé l'âge de 55 ans à la date du 1^{er} janvier 1897 ou leurs ayants droit recevront, dans les conditions stipulées par la convention du 13 décembre 1897, la dotation versée par la compagnie à leur profit à la Caisse de retraite et de secours.

Quant aux autres agents, leurs services à la compagnie sont validés au point de vue des pensions sans qu'ils aient à subir de ce chef aucune retenue supplémentaire.

C. — GAND-ÉCLOO-BRUGES.

Fonctionnaires et employés. — La situation des fonctionnaires et employés qui avaient dépassé l'âge de 55 ans à la date du 1^{er} janvier 1897 est réservée.

Ceux d'un âge moindre seront traités conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 30 novembre 1893 (N° 2479 R).

Ouvriers. — Les services rendus à la compagnie sont validés au point de vue des pensions.

Les intéressés subiront, dans les conditions indiquées pour le personnel du Grand Central, une retenue supplémentaire qui sera au minimum de 2 % et qui devra être appliquée provisoirement sur cette base.

D. — LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS.

Une convention a été conclue avec la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais les 21/28 novembre 1898. (Exemplaire joint)

Une communication spéciale sera adressée à l'Administration des chemins de fer dès que les négociations actuellement en cours avec la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais seront terminées.

Aucune retenue supplémentaire ne sera, en attendant, exigée des intéressés.

E. — LIGNES CONCÉDÉES REPRISÉS PAR L'ÉTAT DANS LE PASSÉ.

(Société générale d'exploitation, Grand Luxembourg, etc.)

Comme corollaire des mesures qui précèdent, les services rendus aux compagnies par les agents repris dans le passé d'autres exploitations de chemins de fer sont également validés, moyennant une retenue supplémentaire de 2 % pendant un temps double de la période à valider.

Cette mesure devra toutefois être limitée au nombre d'années strictement nécessaire pour permettre aux intéressés d'atteindre le maximum de pension prévu par les statuts.

* * *

M. le Ministre a décidé, en outre, que la Caisse de retraite et de secours assurera le paiement :

1° Des pensions allouées par le Grand Central aux anciens agents de la compagnie renseignés dans la liste qui accompagnait la note du secrétaire général du 30 juillet dernier n° 199 C., abstraction faite des agents repris à l'annexe IV à l'arrêté royal du 30 juin 1898, dont la pension sera imputée sur les fonds de la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central.

2° Des pensions allouées aux veuves et orphelins d'anciens agents de cette compagnie renseignées à la liste annexée à ma note du 27 septembre dernier.

Les mandats créés depuis le 1^{er} juillet dernier et dont l'imputation a été réservée devront être pris en charge par la Caisse de retraite et de secours.

* * *

Afin de dédommager la caisse des charges à résulter des dispositions qui précèdent et qui ne sont pas couvertes par les contributions des affiliés, le subside alloué par l'État sera augmenté dans la mesure nécessaire à partir de l'exercice prochain et un crédit supplémentaire sera pétitionné pour l'année en cours.

Le Secrétaire général,

CH. RAMAECKERS.

ANNEXE N° 2.
—CHEMIN DE FER
DE L'ÉTAT BELGE.
—SERVICE GÉNÉRAL.
—Ordre de service n° 257.
—

Caisse de retraite et de secours des ouvriers. — Admissibilité des services rendus par le personnel ouvrier, aux anciennes Compagnies concessionnaires reprises par l'État, en vue du règlement des droits vis-à-vis de l'Institution.

—

Bruxelles, le 10 novembre 1898.

En exécution d'une décision de M le Ministre, les dispositions suivantes ont été adoptées en vue d'assurer le sort du personnel ouvrier repris des Compagnies concessionnaires de chemins de fer et de la famille des intéressés

Les différences de régime consacrées par certaines de ces dispositions résultent de l'importance relative des sacrifices directs et indirects consentis par les sociétés dont les ouvriers sont originaires.

I. — GRAND CENTRAL BELGE ET GAND-EGGLOO-BRUGES

Tous les services rendus à ces Compagnies sont validés au point de vue de la pension personnelle des intéressés et de la pension de leurs veuves et orphelins, à charge de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers.

Une retenue supplémentaire de 2 % sera opérée, au profit de l'Institution, pendant une période double de la durée des services à valider. (En ce qui concerne les ouvriers repris des lignes Gand-Egloo et Egloo-Bruges, la retenue de 2 % constitue un minimum, qui devra être appliqué provisoirement.)

Si la liquidation des droits vient à se produire pendant la période d'application de la retenue, il sera intégralement tenu compte des services, bien que la dette ne soit pas apurée. En aucun cas, il ne sera fait de retenue sur la pension.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux ouvriers du Grand Central belge, qui, à cause de leur âge ou de leur état de santé, n'ont pu prendre possession de leur emploi à l'État.

Leurs titres à une pension seront examinés d'après leur situation à la date du 30 juin 1898 et les errements suivis par le Grand Central.

Seront éventuellement déduits du montant des termes de pensions à servir pour la période écoulée depuis le 1^{er} juillet 1898, les secours touchés par les intéressés à charge de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'État.

II. — PAYS DE WABES.

Les services rendus à cette compagnie par les ouvriers nés depuis le 1^{er} janvier 1844 sont validés au point de vue des pensions sans qu'ils aient à subir de ce chef aucune retenue supplémentaire.

Quant aux ouvriers qui avaient dépassé l'âge de 55 ans à la date du 1^{er} janvier 1896, il sera liquidé à leur profit lorsqu'ils cesseront d'appartenir à l'administration, ou, en cas de décès, au profit de leurs ayants droit, la dotation qui a été constituée individuellement en leur faveur par le Comité de liquidation de la Compagnie du chemin de fer d'Anvers à Gand. Cet avantage représentera le solde de tous les droits à charge de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers, à laquelle le montant total des dotations a été versé.

III. — LIÉGEOIS-LIMBOURGEAIS.

Aucune retenue supplémentaire ne sera exigée des ouvriers repris en attendant que les négociations actuellement en cours avec la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais soient terminés.

IV. — LIGNES CONCÉDÉES REPRIS PAR L'ÉTAT DANS LE PASSÉ.

(Société générale d'exploitation, Grand Luxembourg.)

Comme corollaire des mesures qui précèdent, les services rendus aux compagnies par les agents repris dans le passé d'autres exploitations de chemins de fer, et encore en fonctions actuellement, sont également validés, moyennant une retenue supplémentaire de 2 % pendant un temps double de la période à valider.

Cette mesure sera, toutefois, limitée au nombre d'années strictement nécessaire pour permettre aux intéressés d'atteindre le maximum de pension prévu par les statuts de la Caisse des ouvriers.

*
* *

En exécution des dispositions qui précèdent, la retenue supplémentaire de 2 % sera appliquée dans les états du mois courant (col « Contributions facultatives ») sur les salaires de tous les ouvriers intéressés.

Des indications seront ultérieurement données, pour chaque ouvrier individuellement, quant à la durée pendant laquelle la retenue supplémentaire devra être opérée.

Les chefs immédiats porteront le présent ordre de service à la connaissance du personnel en cause.

L'administrateur,

A. DUBOIS.

| DESIGNATIONS. | GAND-EECLOO-BRUGES. | ANVERS-GAND. |
|--|---|---|
| 1. Reprise du personnel ouvrier | Tous les ouvriers âgés de moins de 65 ans ont été repris. Il a été constitué directement par le Comité de liquidation de la Compagnie au profit de ceux qui avaient dépassé l'âge de 65 ans, un capital convertible, au besoin, en rente viagère. | Tous les ouvriers nés depuis le 1 ^{er} janvier 1811 ont été repris. Ceux nés avant cette date sont <i>maintenus en service</i> , mais les avantages à leur concéder, lorsqu'ils cesseront de faire partie de l'administration, ou à leurs ayants droit en cas de décès, ont été constitués par le Comité de liquidation de la Société, au moyen d'un versement de 141,250 francs à la caisse des ouvriers. |
| 2. Affiliation complète à la Caisse des ouvriers | A partir du 1 ^{er} août 1897 | A partir du 1 ^{er} août 1897. |
| 3. Affiliation restreinte à la Caisse des ouvriers | | |
| 4. Affiliation à des institutions spéciales | | |
| 5. Immatriculation | Le bénéfice de l'immatriculation est acquis aux ouvriers réunissant les conditions de validité requises, sans autres conditions d'âge que celle d'avoir atteint 18 ans. | Idem. |

ouvrier.

| GRAND CENTRAL BELGE. | LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS. | LIÈGE-MAESTRICHT. | LIGNES CONCÉDÉES REPRISES DANS LE PASSÉ. |
|--|---|-------------------|---|
| Tous les ouvriers ont été repris, à l'exception de ceux qui, à raison de leur âge ou de leur infirmité, n'ont pu prendre <i>effectivement</i> possession de leur emploi au 1 ^{er} juillet 1898. | Tous les ouvriers ont été repris. | ..... | ..... |
| A partir du 1 ^{er} juillet 1898, pour tout le personnel ouvrier, à l'exception des chefs de dépôt (chefs d'atelier), contremaîtres, surveillants principaux et surveillants de la voie, serre-freins, annotateurs et pointeurs de la traction, qui restent affiliés à la Caisse d'assurance et de retraite du Grand Central belge (Ordre de service 178 de 1898.) | A partir du 1 ^{er} juillet 1898. | ..... | ..... |
| Les ouvriers qui continuent à participer à la Caisse d'assurance et de retraite du Grand Central belge, subissent, en outre, au profit de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer de l'État, une retenue de 1 %, moyennant laquelle celle-ci leur assure les soins médicaux et pharmaceutiques gratuits. (Ordre de service n° 249 de 1898.) | ..... | ..... | ..... |
| Voir n° 2 ci-dessus. | Sont affiliés à la Société <i>Voorzorg- en Toelagefonds</i>. | ..... | ..... |
| Idem | Idem. | ..... | Par voie de conséquence, les ouvriers repris dans le passé et qui n'avaient pu être immatriculés à cause de leur âge, bénéficient actuellement de cet avantage. |

| DÉSIGNATIONS. | GAND-EECLOO-BRUGES. | ANVERS-GAND. |
|---|--|--|
| 6. Validation des services antérieurs à la reprise, au point de vue de la pension des intéressés ou de leurs veuves et orphelins | <p>Sont validés entièrement moyennant une retenue supplémentaire de 2 % à opérer sur les salaires pendant une période double de la durée des services à valider. Cette retenue constitue un minimum à appliquer provisoirement.</p> <p>En aucun cas, cette retenue supplémentaire ne peut être faite sur la pension.</p> | <p>Sont entièrement validés sans aucune retenue supplémentaire en ce qui concerne les ouvriers nés depuis le 1^{er} janvier 1841.</p> <p>Quant aux ouvriers nés avant cette date, voir au n° 1 ci-dessus</p> |
| 7. Pensions servies à d'anciens ouvriers. | | |
| 8. Pensions aux ouvriers n'ayant pu, par suite de leur âge ou de leur état de santé, prendre possession de leur emploi lors de la reprise | | |

| GRAND CENTRAL BELGE. | LIÉGEOIS-LIMBOURGEOIS. | LIÈGE-MAESTRICHT. | LIGNES CONCÉDÉES REPRISES DANS LE PASSÉ. |
|---|---|-------------------|--|
| <p>Sont validés entièrement moyennant une retenue supplémentaire de 2 % à opérer sur les salaires pendant une période double de la durée des services à valider.</p> <p>En aucun cas, la retenue supplémentaire ne peut être faite sur la pension.</p> | <p>Sont validés sans aucune retenue supplémentaire, la compagnie ayant effectué à la caisse un versement de 255,000 francs.</p> | <p>.....</p> | <p>Sont validés, en ce qui concerne les ouvriers encore en fonctions au 1^{er} octobre 1898, moyennant une retenue supplémentaire de 2 % à opérer sur les salaires pendant une période double de la durée des services à valider. Toutefois, la durée de la retenue ne doit pas dépasser le temps strictement nécessaire pour permettre aux intéressés de faire valoir une contribution admissible totale de 30 ans, donnant droit au maximum de la pension.</p> <p>En aucun cas, la retenue supplémentaire ne peut être faite sur la pension.</p> |
| <p>Les pensions que servait le Grand Central belge à 16 anciens ouvriers et à 10 veuves et orphelins ont été mises à charge de la Caisse de retraite et de secours. Elles sont payées par mois.</p> <p>Certains de ces ouvriers sont maintenus, quoique pensionnés, dans un service facile de garde-barrière, moyennant une modeste rémunération journalière.</p> <p>Elle n'est pas soumise à la retenue au profit de la caisse, mais lorsque les intéressés sont définitivement congédiés, le taux de leurs pensions peut être majoré.</p> | <p>.....</p> | <p>.....</p> | <p>.....</p> |
| <p>Leur situation est réglée d'après les errements qui étaient suivis au Grand Central belge par l'octroi de pensions établies à raison de fr. 0,75, 1,00 ou 1,50 par jour.</p> | <p>.....</p> | <p>.....</p> | <p>.....</p> |

ANNEXE N° 4.

Entre les soussignés

de première part, le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, agissant au nom de l'État belge,

de seconde part, la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais, a été faite la convention suivante en vue d'assurer l'avenir du personnel du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois, repris par l'État belge le 1^{er} juillet 1898.

ARTICLE PREMIER.

Tout *fonctionnaire* et *employé* transféré à l'État, quel que soit son âge au moment de la reprise, pourra obtenir un traitement de disponibilité à charge du Trésor public de l'État belge à l'âge de 65 ans, ou avant cet âge s'il est reconnu définitivement hors d'état de continuer ses fonctions par suite d'infirmités. Ce traitement de disponibilité sera égal à la pension qui serait allouée d'après les dispositions de la loi sur les Pensions civiles (loi du 21 juillet 1844, modifiée par celles du 17 février 1849 et du 10 janvier 1886), si l'intéressé pouvait faire valoir les services rendus à la compagnie contractante depuis l'âge de 21 ans dans des positions équivalentes à celles qui confèrent des droits à la pension aux employés de l'État belge. La date à laquelle les années de service à la compagnie commencent à compter est indiquée à l'annexe A I.

Il n'est toutefois tenu compte des services rendus à la compagnie contractante et à l'État qu'à concurrence d'un maximum de 50 ans.

Pour tout fonctionnaire ou employé repris qui a appartenu pendant au moins vingt années consécutives au personnel immatriculé de la compagnie contractante, le traitement de disponibilité à servir par l'État belge conformément à ce qui vient d'être dit, sera déduit à concurrence du montant de la pension, indiquée à l'annexe BI, qui sera servie aux intéressés par la Caisse de retraite de la Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais

Toutefois, si le traitement de disponibilité est alloué avant l'âge de 65 ans, la déduction ne sera faite qu'à partir du jour où l'intéressé aura atteint cet âge.

ART. 2

Les dispositions de l'article précédent ne sont pas applicables aux fonctionnaires et employés repris qui compteront à l'État belge 50 ans ou plus de services admissibles pour la pension. Les agents se trouvant dans ce cas seront admis à la retraite conformément aux dispositions de la loi sur les pensions civiles.

ART. 3.

Tout *fonctionnaire* ou *employé* repris sera affilié à partir du 1^{er} juillet 1898 à la *Caisse des Veuves et Orphelins du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes*, conformément aux dispositions statutaires.

La retenue au profit de la Caisse du premier mois ou de la moitié du premier mois de tous traitements, suppléments de traitement, etc., prévue par l'article 18, 1^o des Statuts de la Caisse, sera répartie sur une période de quatre ans

ART. 4.

Tous les *ouvriers* repris sont considérés, à partir du 1^{er} juillet 1898, comme *associés* de la *Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* et comme tels admis à profiter de tous les avantages de la caisse.

Au point de vue de l'application des dispositions statutaires de la caisse, les années passées par l'ouvrier repris au service de la compagnie contractante depuis l'âge de 18 ans, seront comptées comme années de contribution à la caisse et de service à l'État belge et les dispositions du § 2 de l'article 79 des statuts ne seront éventuellement appliquées qu'aux agents qui avaient dépassé la limite d'âge prévue par l'article 3 au moment de leur admission à la compagnie. La date à laquelle les années de service à la compagnie commencent à compter est indiquée à l'annexe A II.

Pour tout ouvrier repris qui a appartenu pendant au moins vingt années consécutives au personnel immatriculé de la compagnie contractante, ainsi que pour sa veuve et ses orphelins, la pension à charge de la Caisse de retraite et de secours, calculée conformément aux dispositions précédentes du présent article, sera réduite à concurrence du montant de la pension indiquée à l'annexe B II qui sera servie aux intéressés par la Caisse de retraite de la Compagnie pour l'exploitation de chemins de fer de l'État néerlandais. Toutefois, si la pension est allouée à l'ouvrier avant l'âge de 65 ans, la déduction ne sera faite qu'à partir du jour où il aura atteint cet âge.

ART. 5.

La compagnie contractante remettra à l'État belge une somme de 250,000 francs à titre d'indemnité des charges à résulter pour l'État du présent arrangement. Le versement de cette somme et des intérêts qu'elle a produits depuis le 1^{er} juillet 1898, au montant de 3,125 francs, sera fait à l'une des agences de la Banque Nationale de Belgique le 1^{er} décembre 1898

ART. 6.

Les frais de timbre de la présente convention sont à la charge de la compagnie contractante.

Fait en double à Bruxelles le 28 novembre 1898.
Utrecht le 21 novembre

La Compagnie pour l'exploitation
des chemins de fer
de l'État néerlandais.

J.-L. CLUYSENSAER,
Directeur Général.

Le Ministre
des Chemins de fer, Postes
et Télégraphes.

J. VANDENPEEREBOOM.

BYEN,
Secrétaire.

N° 2479.

CHEMIN DE FER DE L'ÉTAT.

Mise en disponibilité; mesures spéciales concernant les fonctionnaires et employés qui ont appartenu aux sociétés concessionnaires de chemins de fer.

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT :

Vu les arrêtés royaux du 15 septembre 1877 et du 7 mars 1884, relatifs à la position de disponibilité des fonctionnaires et employés du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

Par dérogation aux articles 1^{er}, litt. B, 4 et 9 de l'arrêté royal du 15 septembre 1877 et à l'arrêté royal du 7 mars 1884, les fonctionnaires et employés de l'Administration des chemins de fer de l'État, précédemment attachés au service des chemins de fer concédés, peuvent être placés en disponibilité avec conservation d'un traitement d'attente, lorsqu'ils ont atteint l'âge de 65 ans, à moins qu'ils ne comptent au minimum trente années de services admissibles pour la pension ou qu'ils ne soient atteints d'infirmités incurables.

ART. 2.

Le traitement d'attente est égal à la pension qui serait allouée si les intéressés pouvaient faire valoir les services rendus aux compagnies concessionnaires, à partir de l'âge de 21 ans, dans des positions équivalentes à celles qui confèrent des droits à la pension aux employés de l'État, conformément à l'article 6, litt. A de la loi du 21 juillet 1844

Il n'est toutefois tenu compte des dits services qu'à concurrence d'un maximum de trente ans.

ART. 3.

Les dispositions qui précèdent sont applicables, à partir de la date du présent arrêté, aux agents actuellement en disponibilité par mesure générale, qui ont appartenu aux compagnies concessionnaires. Toutefois, les années de service antérieures à leur mise en disponibilité seront seules considérées pour la fixation de leur traitement d'attente.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 30 novembre 1893,

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

ANNEXE 5.

N° 2852.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

**Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés
repris du Grand Central belge.**

LÉOPOLD II, ROI DES BELGES,

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT:

Vu la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles ;

Vu la loi du 16 avril 1898 (*), relative au rachat de la concession du réseau du chemin de fer Grand Central belge et notamment l'article 12 qui permet de déroger aux dispositions du titre II de la loi du 21 juillet 1844, susvisée ;

Considérant que l'Administration du chemin de fer du Grand Central belge a institué une caisse d'assurance et de retraite alimentée par des retenues et des subventions, à laquelle étaient affiliés les fonctionnaires et employés, réunissant les conditions déterminées par les statuts de cette caisse faisant l'objet de l'ordre général n° 687 du 23 janvier 1895 de cette administration ;

Considérant que la reprise de cette caisse par l'État est conforme aux intérêts du personnel ;

Considérant qu'il importe, d'autre part, de mettre en harmonie l'application des statuts de la caisse précitée et celles des dispositions de la loi du 21 juillet 1844 sur les pensions civiles, pour qu'en aucun cas la situation assurée au personnel du Grand Central avant le rachat de la concession ne puisse être amoindrie ;

Sur la proposition de Nos Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances ;

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ARTICLE PREMIER.

La caisse d'assurance et de retraite ci-dessus visée. est reprise par l'État.

Elle portera la dénomination de « Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central belge ».

Son fonctionnement sera assuré par l'État substitué au Grand Central confor-

(*) R. 2808.

mément aux statuts de ladite caisse annexés au présent arrêté sous le n° 1, sauf les modifications résultant des articles suivants :

ART. 2.

La comptabilité de la caisse sera tenue au Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, sous la surveillance du Ministre.

La caisse d'assurance et de retraite sera administrée par une commission dont les membres seront désignés par Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes

ART. 3.

Par dérogation à l'article 31 de la loi du 21 juillet 1844, les affiliés à la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Contrat belge ne contribueront pas à la Caisse des veuves et orphelins du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

ART. 4.

En cas de cumul d'une pension et d'un patrimoine, il sera déduit des sommes attribuées à l'affilié, en vertu des statuts de la caisse d'assurance et de retraite, le capital représentatif de la pension à laquelle il aura droit ou qui lui sera alloué par application des articles 1, 3, 4 et 5 de la loi du 21 juillet 1844.

Ce dernier capital sera calculé d'après les indications du tableau annexé au présent arrêté sous le n° II.

ART. 5.

Les traitements et suppléments de traitement ne seront mandatés au profit des titulaires qu'à concurrence des sommes auxquelles ils s'élèveront après déduction des retenues établies au profit de la caisse d'assurance et de retraite, soit que ces retenues portent sur le traitement, soit qu'elles portent sur le casuel et les autres émoluments.

Les retenues ainsi opérées seront mises à la disposition de la caisse au moyen de versements effectués à son profit

Le montant de ces versements sera porté à l'avoir de la caisse par l'Administration de la trésorerie et de la dette publique.

ART. 6.

Le montant des subventions accordées par l'État sera porté à l'avoir de la caisse ensuite d'ordonnances créées à charge du Budget du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, au profit de l'Administration de la trésorerie et de la dette publique.

ART. 7.

Notre Ministre des Finances ouvrira un compte courant à la caisse.

Tous les trois mois, il transmettra à Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes un extrait de ce compte.

ART. 8.

L'état trimestriel de situation sera remis à la commission administrative, après avoir été vérifié et, s'il y a lieu, avec les observations du service chargé de la comptabilité de la caisse.

ART. 9.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, la commission administrative entendue, statuera sur le placement des fonds constituant l'avoir de la caisse.

Ces placements seront faits au nom de la caisse par l'intermédiaire de Notre Ministre des Finances.

Toute inscription nominative de rente portera l'annotation suivante : « La » présente inscription ne pourra être transférée qu'au vu d'un avis de la Commission administrative de la Caisse d'assurance et de retraite. »

ART. 10.

Les intérêts des capitaux inscrits au nom de la caisse lui seront portés en compte par l'Administration de la trésorerie et de la dette publique.

ART. 11.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes prendra pour l'encaissement des intérêts et pour la conservation des capitaux, telles mesures de précaution qu'il jugera utiles.

ART. 12.

Le compte et le bilan de la caisse seront dressés chaque année; ils seront soumis à l'examen de la commission administrative et, sur le vu de ses observations, arrêtés provisoirement par Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Dans les six premiers mois de l'année, les comptes de l'année précédente seront adressés, avec les états et pièces justificatives, à la Cour des Comptes, qui les examinera et les arrêtera définitivement.

ART. 13.

Les pièces requises par les statuts organiques de la Caisse d'assurance et de retraite, en vue du règlement des sommes revenant aux affiliés ou à leurs ayants droit, seront adressées à Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

ART. 14.

Toute demande en règlement de droits à charge de la caisse sera instruite par les soins de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

La requête, les pièces à l'appui et celles de l'instruction seront soumises à la commission administrative.

ART. 15.

Un arrêté ministériel rendu sur le vu de l'avis de la commission administrative interviendra pour le règlement des droits ou pour le rejet.

ART. 16.

Pour tout patrimoine converti en rente, il sera délivré un brevet.

Le brevet de la pension des orphelins ou enfants mineurs est adressé au tuteur.

ART. 17.

Les sommes dues aux affiliés seront payées par l'intermédiaire de l'Administration de la trésorerie et de la dette publique.

Le paiement se fera sur des états collectifs formés au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et transmis au Département des Finances.

ART. 18.

La Caisse d'assurance et de retraite est autorisée à recevoir le versement de 334,507 francs de la Société d'Anvers-Rotterdam, à charge :

1° De payer des patrimoines complets aux fonctionnaires renseignés au tableau annexé sous le n° III (¹) au présent arrêté, dont les uns n'étaient pas affiliés à la caisse et les autres ne l'étaient qu'à demi-patrimoine ;

2° De payer les pensions viagères indiquées en regard de leur nom aux anciens agents du Grand Central renseignés au tableau annexé au présent arrêté sous le n° IV (¹).

ART. 19.

La Caisse d'assurance et de retraite est autorisée à conserver comme affiliés les anciens agents du Grand Central renseignés au tableau annexé sous le n° V (¹) attachés à la section reprise par l'État prussien, et à recevoir les versements annuels que celui-ci pourrait faire dans l'intérêt des dits agents en lieu et place de l'État belge ; à défaut d'intervention de l'État prussien, des versements doubles pourraient être effectués par les intéressés.

Nos Ministres des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et des Finances, sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 juin 1898.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,*

J. VANDENPEEREBOOM.

Le Ministre des Finances,

P. DE SNET DE NAEYER.

(¹) Non publié, comme étant sans intérêt pour le personnel.

CHEMIN DE FER
GRAND CENTRAL BELGE.

N° 687.

ORDRE GÉNÉRAL.

Caisse d'assurance et de retraite. — Règlement.

Bruxelles, le 25 janvier 1893.

But.

ARTICLE PREMIER.

La Caisse d'assurance et de retraite a pour but la constitution de patrimoines ou de pensions payables à ses affiliés ou à leurs ayants droit, de la manière, sous la forme et dans les conditions déterminées ci-après.

Droits et obligations des participants.

ART. 2.

Sont obligés et ont seuls le droit de participer à la caisse, les fonctionnaires et agents appointés nommés par le comité mixte général, par le comité d'exploitation ou par les directions, et qui, au moment de leur admission, n'ont pas dépassé l'âge réglementaire, sauf les restrictions prévues à l'article 5 (').

L'affiliation à la caisse ne donne aux participants aucun droit autre que ceux qui leur appartiennent par leur lettre de nomination aux fonctions qu'ils remplissent.

Ressources de la Caisse.

ART. 3.

1° De retenues opérées sur le traitement des participants, savoir :

A. Une retenue de 4 % du montant du traitement proprement dit, payable mensuellement et par douzième, à partir de l'entrée en participation à la caisse ;

B. Une retenue égale à un douzième de toute augmentation de traitement, payable en une fois à la fin du premier mois ;

C. Une retenue égale à un douzième de la première année de traitement de

(') Voir l'ordre général n° 718 du 23 août 1894 ci-après.

tout participant nouvellement entré au service de l'administration; cette retenue est payable par tiers à la fin de chacun des trois premiers mois.

La retenue de 4 p. c. ci-dessus (litt. A) ne sera pas effectuée sur le premier mois de traitement ou d'augmentation (B. et C).

Lors du calcul de ces retenues, les traitements des chefs de station, des chefs de bureau et sous-chefs de bureau de station, assimilés, ainsi que les traitements touchés par les payeurs seront augmentés de 20 p. c. en compensation de la valeur du logement et de l'indemnité spéciale dont jouissent ces agents.

2° D'une subvention accordée par l'administration et dont le montant sera fixé annuellement, de manière à parfaire les charges de la caisse.

Dans la comptabilité du Grand Central belge sera ouvert un compte spécial auquel seront imputées les recettes et les dépenses de la caisse

Importance des patrimoines de retraite.

ART. 4.

La caisse donnera à chacun de ses participants ou à ses ayants droit un patrimoine égal à cinq fois le montant du dernier traitement annuel dont a joui ce participant, y compris les indemnités spéciales (art 3) affectées éventuellement aux fonctions de ce dernier. Ce patrimoine sera servi à l'intéressé sous la forme et de la manière indiquées à l'article 8.

Toutefois, pour avoir droit à l'intégralité du patrimoine, tout affilié à la caisse devra compter au moins dix années de service à l'administration. En cas d'ouverture à paiement d'un patrimoine, celui-ci sera diminué d'autant de fois un dixième que l'agent en cause aura d'années de service en moins que les dix années ci-dessus, toute année commencée comptant comme année entière.

En outre, les participants, admis à la suite d'une dispense d'âge, verront leurs patrimoines réduits comme il est indiqué à l'article 5.

Dispense d'âge et d'affiliation.

ART 5.

Par dérogation au principe exprimé à l'article 2, tous les agents, en fonctions et âgés de moins de 55 ans accomplis au moment de la fondation de la caisse, seront considérés comme entrés au service de l'administration dans les conditions d'âge réglementaire; ils jouiront de leurs droits pleins.

Les agents âgés, au moment de la fondation de la caisse, de plus de 55 mais de moins de 60 ans accomplis, auront la faculté de s'affilier à la caisse; seulement, l'âge normal de la retraite sera reculé pour eux d'autant d'années qu'ils en ont au delà de 55, et ils n'auront droit qu'à la moitié des patrimoines déterminés d'après l'article 4.

Si l'administration admettait à son service un agent ayant dépassé l'âge réglementaire, cet agent serait de droit affilié à la caisse. Seulement, il verrait réduire l'import du patrimoine, dont il est question à l'article 4, d'autant de fois un quarante-deuxième ($1/42$) qu'il aurait d'années en sus de l'âge réglementaire.

Droit à la retraite.

ART. 6.

A. Tout participant ayant accompli sa soixante-cinquième année d'âge et qui sera mis à la retraite, aura le droit de réclamer le paiement de son patrimoine.

S'il est maintenu au service au delà de cet âge, il continuera à toucher son traitement plein et à subir les retenues réglementaires.

B. En cas d'infirmité définitive, survenue avant l'âge réglementaire de la retraite et n'ayant pas pour cause l'inconduite, l'affilié qui en serait atteint pourra réclamer sa mise à la retraite ou y être mis d'office. Si l'infirmité, quoique définitive, n'est pas totale, mais permet encore au participant de remplir convenablement une autre fonction au service de l'administration, celle-ci aura le droit de l'en charger d'office. Lorsque, plus tard, cet agent sera mis à la retraite, il verra son patrimoine calculé sur la base du traitement dont il jouissait au moment où l'infirmité est survenue, à moins qu'un traitement supérieur ne lui ait été alloué par la suite, auquel cas ce dernier traitement servira de base au calcul du patrimoine. Les retenues réglementaires seront proportionnelles au traitement conservé par lui après son infirmité.

C. En cas de décès d'un agent, le patrimoine sera calculé comme dans le cas d'une retraite absolue et définitive, et le patrimoine ou la rente (art. 8) seront répartis de la manière suivante :

1. Si l'agent décédé laisse une veuve et pas d'enfant, la totalité du patrimoine ainsi calculé sera attribuée à la veuve.

2. Si l'agent décédé laisse une veuve et des enfants légitimes, une moitié du patrimoine sera attribuée à la veuve, et l'autre moitié sera répartie par parts égales entre les enfants.

3. S'il n'existe pas de veuve, mais seulement des orphelins légitimes ou légitimés, ceux-ci recevront, par parts égales, la totalité du patrimoine revenant au défunt.

Les enfants que la veuve du défunt aurait retenus d'un premier mariage, n'ont droit à aucune part du patrimoine revenant au défunt.

4. S'il n'existe ni veuve ni enfants, légitimes ou légitimés, mais des ascendants ou des parents dont le défunt était notoirement le soutien, ou bien encore s'il existe une femme en faveur de laquelle le divorce ou la séparation de corps d'avec le défunt aura été prononcé, la commission administrative de la caisse pourra, si elle le juge convenable, leur attribuer une partie du patrimoine revenant au défunt.

5. Les enfants naturels, légalement reconnus par le défunt, interviendront, dans les proportions prévues par la loi, pour le partage de la part du patrimoine revenant aux enfants légitimes d'après les prescriptions de l'article 6, § C, alinéas 2 et 3.

6. S'il n'existe aucun des ayants droit ci-dessus désignés, ou si ces intéressés sont déchus de leurs droits (art. 7), il n'y aura pas lieu à attribuer de patrimoine.

D. Tout agent quittant le service de l'administration par suite de suppression .

d'emploi ou pour un motif accepté par la commission administrative de la caisse (par exemple, l'imminence d'une invalidité en cas de prolongation de service, la cessation anticipée de l'une des concessions, etc.) verra ses droits liquidés d'après le mode établi à l'article 9. En conséquence, le patrimoine sera calculé sur la base du traitement annuel de l'agent au moment de son départ, le participant recevra autant de fois un quarante-deuxième ($1/42$) de ce patrimoine qu'il aura d'années de participation à la Caisse d'assurance et de retraite

Perte totale ou partielle des droits à la retraite.

ART. 7.

Tout agent quittant volontairement l'administration ou révoqué pour une cause quelconque, perd tout droit pour lui et pour sa famille aux avantages de la caisse. Il n'a aucun droit au remboursement des retenues qu'il a subies.

Si un agent quitte temporairement le service de l'administration avec le consentement de celle-ci, les droits résultant pour lui de son affiliation à la caisse seront suspendus pendant toute la durée de son absence. A sa rentrée, cet agent reprendra l'exercice de ses droits et de ses charges envers la Caisse d'assurance et de retraite, à moins qu'un examen pratiqué par les médecins de l'administration n'ait démontré qu'il a contracté une affection de nature à aggraver les risques de la caisse. S'il est admis à reprendre ses droits, cet agent verra son patrimoine de retraite diminué d'autant de fois un quarante-deuxième ($1/42$) qu'il aura eu d'années d'absence. S'il n'est pas admis à reprendre ses droits à la caisse, il verra ses droits liquidés d'après le mode établi à l'article 6, § D.

Si un agent, ayant quitté temporairement le service de l'administration avec l'autorisation de celle-ci, venait à mourir pendant cette absence, il serait loisible à la commission administrative d'accorder, exceptionnellement et à titre purement gracieux, aux ayants droit de cet agent (art. 6, § C), une partie des droits acquis par cet agent au moment de son départ.

La veuve d'un agent sans enfant légitime ou légitimé et issu du défunt, ne peut prétendre à une part quelconque du patrimoine revenant au défunt, que si elle est mariée avec lui trois ans au moins. Cette cause de déchéance n'est pas applicable à la veuve d'un agent tué en service ou dont la mort est le résultat d'une affection contractée en service, ou bien d'une maladie survenue brusquement et que rien ne pouvait faire prévoir, ou enfin d'une blessure, contractée ou non en service; elle n'est pas applicable non plus aux femmes des agents mariés avant la création de la Caisse d'assurance et de retraite.

Les veuves ayant volontairement vécu séparées de leurs maris, celles contre lesquelles le divorce ou la séparation de corps a été prononcée, et celles qui ont encouru une condamnation correctionnelle non conditionnelle à l'emprisonnement comminée par le Code pénal, n'ont absolument aucun droit au patrimoine revenant à l'agent défunt; mais si ce dernier laisse des enfants, l'entière part du patrimoine leur sera attribuée.

Tout autre ayant droit (art. 6), qui aura encouru une condamnation correctionnelle non conditionnelle à l'emprisonnement comminée par le Code pénal, ne pourra prétendre à aucune part quelconque du patrimoine revenant au défunt.

Liquidation des retraites.

ART. 8.

Aucune saisie-arrêt ou opposition ne sera admise sur les fonds de la Caisse d'assurance et de retraite.

Les droits aux patrimoines créés par la Caisse d'assurance et de retraite sont strictement personnels aux participants. En conséquence, ces droits seront résolus de plein droit au profit de la caisse, sans que celle-ci puisse être tenue à aucune indemnité ou restitution de retenues, dans l'hypothèse où leur titulaire en ferait l'objet d'une cession, délégation ou dation de gage.

Il en sera de même et les droits des affiliés aux patrimoines créés par la caisse seront également résolus au profit de cette dernière, dans le cas où ils feront l'objet d'une saisie-arrêt ou d'une opposition faite à un titre quelconque et où main-levée de cette saisie-arrêt ou de cette opposition n'aura pas été notifiée à l'administration,

Tous les paiements à faire par la Caisse d'assurance et de retraite seront strictement personnels, c'est-à-dire qu'ils ne pourront être effectués qu'entre les mains du participant ou entre celles de ses ayants droit réglementaires (art. 6, § C).

Le paiement des patrimoines échus sera effectué par le Grand Central belge.

En principe, le patrimoine à payer aux agents eux-mêmes, ou la part attribuée à des enfants majeurs, sera remis en une fois. Mais la commission administrative de la Caisse d'assurance et de retraite aura toujours le droit de décider, dans l'intérêt des bénéficiaires, la transformation totale ou partielle du patrimoine en rente viagère, à capital abandonné ou à capital réservé.

La part d'un patrimoine revenant à des enfants mineurs leur sera payée en autant d'annuités qu'il leur restera d'années à parcourir pour atteindre leur majorité. Ces annuités seront calculées en tenant compte d'un intérêt de 5 %.

La part des patrimoines revenant à des veuves sera en principe remplacée par une rente viagère calculée d'après cette part et d'après les barèmes admis, pour les rentes viagères immédiates et à capital abandonné, par la Caisse d'épargne et de retraite garantie par l'État belge. Il pourra être dérogé à ce principe pour des motifs que la commission administrative de la caisse appréciera.

En cas de mort du bénéficiaire d'une rente à capital réservé ou d'annuités ci-dessus, le capital réservé ou les annuités non encore payées seront réparties entre les ayants droit directs survivants (veuve ou enfants, art. 6, § C, alinéas 2 et 3), et liquidées d'après les mêmes règles que celles admises pour la liquidation des patrimoines.

S'il n'y a pas d'autre ayant droit direct de l'agent défunt que le bénéficiaire de la rente ou de l'annuité, celle-ci s'éteindra de plein droit.

Dans le cas de secours accordés gracieusement (art. 6, § C, et art. 7), la commission administrative aura le droit, non seulement de remplacer le capital par une rente, mais même de décider que cette rente ne sera que temporaire.

Les rentes seront payées par quarts et trimestriellement.

Tout affilié à la caisse aura toujours le droit de demander que le patrimoine, à lui payer éventuellement ou à payer à ses ayants droit, soit transformé totale-

ment ou partiellement en rente viagère à capital réservé ou non. Cette demande pourra néanmoins être modifiée ou retirée par son auteur à toute époque.

Toute demande de retraite sera adressée à la commission administrative de la caisse. Elle indiquera les noms, prénoms et domicile du ou des requérants et les motifs pour lesquels la retraite est demandée.

L'agent joindra à sa requête un extrait de son acte de naissance.

Les enfants majeurs fourniront des extraits de leur acte de naissance et de l'acte de décès de leur père et, éventuellement, de leur mère, de leurs frères et de leurs sœurs.

La veuve sans enfants issus du défunt produira :

1° Un certificat de mariage avec le défunt;

2° Un certificat de décès de son mari et, éventuellement, de chacun des enfants issus de celui-ci.

La veuve avec un ou plusieurs enfants mineurs fournira, outre les pièces spécifiées dans le paragraphe précédent, l'extrait de l'acte de naissance et, à chaque paiement, un certificat de vie de chaque enfant mineur.

Toute demande faite en faveur d'ascendants ou de parents sera accompagnée de documents semblables et, notamment, de la preuve que le requérant était soutenu par le défunt.

Si la retraite est demandée pour cause d'infirmité, la requête sera accompagnée, indépendamment des autres documents ci-dessus requis, d'un certificat de deux médecins de l'administration, énonçant la nature, la cause probable ou certaine, la gravité et la durée de l'infirmité.

Il sera statué sur toute demande de retraite dans le plus bref délai possible et, dans tous les cas, au plus tard après deux mois.

Dissolution de la caisse.

ART. 9.

Il sera en tout temps loisible à l'administration du Grand Central belge de décider la dissolution de la caisse. En cas de dissolution pour quelque cause que ce soit, les participants recevront autant de fois un quarante-deuxième ($1/42$) du patrimoine (calculé d'après le traitement dont ils jouiront à cette époque) qu'ils auront d'années de participation à la caisse, sans pouvoir jamais prétendre à plus de $42/42$ dudit patrimoine et sans préjudice aux réductions de ce patrimoine prévues à l'article 5.

Les rentes viagères éventuellement en cours à cette époque seront remplacées par un capital correspondant ou par des rentes viagères égales à servir par la Caisse d'épargne et de retraite garantie par l'État belge.

Administration de la caisse.

ART. 10.

La caisse est administrée par une commission composée du directeur général (président), de l'un des trois directeurs (vice-président), du chef du service de la comptabilité générale, d'un chef de service (secrétaire) et de trois employés

ces quatre derniers ainsi que le directeur à désigner par le comité d'exploitation.

La commission administrative est présidée par le directeur général ou, en son absence, par le directeur. Elle se réunit aussi souvent que les intérêts de la caisse l'exigent et régulièrement une fois tous les trois mois.

Les décisions sont prises à la majorité des voix, et, en cas de parité des voix, celle du président est prépondérante.

Pour pouvoir délibérer valablement, il est nécessaire que quatre membres au moins prennent part aux délibérations.

Les décisions prises sont actées dans des procès-verbaux signés par tous les membres présents.

Toutes les pièces délivrées au nom de la Caisse d'assurance et de retraite devront, sauf délégation, porter les signatures du président ou du vice-président, et du secrétaire de la commission administrative.

Tous les membres de la commission administrative remplissent gratuitement leurs fonctions.

La commission administrative a pour mission de :

- 1° Surveiller les recettes de la caisse et la liquidation des patrimoines ;
- 2° Veiller à ce que les écritures établissant la situation de la caisse soient constamment tenues à jour ;
- 3° Faire un rapport annuel à l'administration sur les opérations de la caisse ;
- 4° Examiner et proposer éventuellement toutes les mesures et dispositions qui paraîtraient désirables dans l'intérêt de la caisse ou de ses affiliés ;
- 5° Examiner toutes les demandes d'indemnité, et de statuer sur ces demandes.

Toutes contestations qui pourraient surgir entre les participants à la Caisse d'assurance et de retraite et la commission administrative, seront tranchées, souverainement et sans recours judiciaire possible, par le comité d'exploitation, la commission administrative et l'affilié entendus.

Disposition générale.

ART. 11.

La Caisse d'assurance et de retraite est censée avoir commencé à fonctionner le 1^{er} janvier 1893.

Au nom du Comité d'exploitation :

Le Directeur général,
J. URBAN.

Le Président,
MONTEFIORE-LEVI.

CHEMIN DE FER
GRAND CENTRAL BELGE.

N° 695.

ORDRE GÉNÉRAL.

Caisse d'assurance et de retraite.

Bruxelles, le 24 mai 1893.

La Caisse d'assurance et de retraite dont le règlement fait l'objet de l'ordre général n° 687 du 28 janvier dernier, est définitivement constituée et prend cours à partir du 1^{er} janvier 1893.

Pour rappel, les retenues déjà faites depuis le mois de janvier dernier, en vertu des dispositions de la circulaire n° 4088 du 13 janvier, et à faire à l'avenir, sont :

1° Quatre pour cent du traitement des fonctionnaires et agents appointés nommés par le comité mixte général, par le comité d'exploitation ou par les directions et qui, au 1^{er} janvier 1893, n'ont pas atteint leur soixantième année. Lors du calcul de ces retenues, les traitements touchés en espèces par les chefs de station logés par l'administration, ainsi que les traitements touchés par les payeurs seront augmentés de vingt pour cent en compensation de leur valeur du logement et de l'indemnité spéciale dont jouissent ces agents ;

2° Un douzième de toute augmentation accordée. Cette retenue doit être faite en une fois ;

3° Un douzième de la première année de traitement des agents nouvellement nommés. Cette retenue sera effectuée par tiers à la fin de chacun des trois premiers mois.

Le Directeur général,

J. URBAN.

CHEMIN DE FER
GRAND CENTRAL BELGE.

N° 718.

—
ORDRE GÉNÉRAL.

—
**Caisse d'assurance et de retraite. — Complément à l'ordre
général n° 687.**

—
Bruxelles, le 23 août 1894.

Par extension à l'article 2 de l'ordre général n° 687, *les gardes-freins déclarés admissibles à l'emploi de garde-frein* sont, à partir du 1^{er} juillet 1894, affiliés à la Caisse d'assurance et de retraite.

Les bases des traitements annuels de ces agents, au point de vue des retenues à opérer au profit de cette caisse, sont fixées à 1,080 francs pour la première classe et à 900 francs pour la deuxième.

Le Directeur général,
J. URBAN.

Annexe II à l'arrêté royal du 30 juin 1898, R.

| INDICATION DE L'AGE auquel l'affilié à la Caisse d'assurance et de retraite est admis à la pension en vertu de la loi du 21 juillet 1844. | Coefficient par lequel il faut multiplier le montant de la pension qui lui est accordée en vertu de la loi du 21 juillet 1844, pour déterminer le capital représentatif de ladite pension visé à l'article 4 de l'arrêté royal. |
|--|---|
| De 21 ans à 22 ans inclus | 21,06 |
| — 22 — 23 — | 20,90 |
| — 23 — 24 — | 20,73 |
| — 24 — 25 — | 20,55 |
| — 25 — 26 — | 20,37 |
| — 26 — 27 — | 20,20 |
| — 27 — 28 — | 20,00 |
| — 28 — 29 — | 19,79 |
| — 29 — 30 — | 19,58 |
| — 30 — 31 — | 19,36 |
| — 31 — 32 — | 19,13 |
| — 32 — 33 — | 18,90 |
| — 33 — 34 — | 18,66 |
| — 34 — 35 — | 18,41 |
| — 35 — 36 — | 18,15 |
| — 36 — 37 — | 17,91 |
| — 37 — 38 — | 17,65 |
| — 38 — 39 — | 17,37 |
| — 39 — 40 — | 17,10 |
| — 40 — 41 — | 16,84 |
| — 41 — 42 — | 16,56 |
| — 42 — 43 — | 16,28 |
| — 43 — 44 — | 15,99 |
| — 44 — 45 — | 15,69 |
| — 45 — 46 — | 15,38 |
| — 46 — 47 — | 15,06 |
| — 47 — 48 — | 14,78 |
| — 48 — 49 — | 14,38 |
| — 49 — 50 — | 14,04 |
| — 50 — 51 — | 13,71 |
| — 51 — 52 — | 13,36 |
| — 52 — 53 — | 13,02 |
| — 53 — 54 — | 12,68 |
| — 54 — 55 — | 12,32 |
| — 55 — 56 — | 11,98 |
| — 56 — 57 — | 11,63 |
| — 57 — 58 — | 11,28 |
| — 58 — 59 — | 10,93 |
| — 59 — 60 — | 10,58 |
| — 60 — 61 — | 10,22 |
| — 61 — 62 — | 9,86 |
| — 62 — 63 — | 9,52 |
| — 63 — 64 — | 9,17 |
| — 64 — 65 — | 8,83 |
| — 65 — 66 — | 8,52 |
| — 66 — 67 — | 8,19 |

ANNEXE D.

**Nombre des stations, haltes, points d'arrêt en BELGIQUE, en ALLEMAGNE,
en AUTRICHE-HONGRIE, en HOLLANDE et en FRANCE.**

| PAYS. | STATIONS. | HALTES | POINTS D'ARRÊT. | TOTAL. | OBSERVATIONS. |
|---------------------|-----------|--------|--------------------|--------|---|
| Belgique | 828 | 194 | 228 | 1,310 | <i>Situation au 13 février 1899</i> Il existe, en outre, en Belgique, 21 bureaux intérieurs des villes. |
| Allemagne | 4,082 | 3,068 | 1,742 | 8,892 | Ces renseignements ont été puisés dans le volume intitulé « Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands » de 1896-1897. |
| Autriche | 2,380 | 1,137 | • | 3,517 | Ces renseignements ont été puisés dans la brochure intitulée « Längenver- hältnisse und Bauliche Anlagen der in den im Reichsrathe vertretenen König- reichen und Ländern dem öffentlichen Verkehre dienenden Locomotiv-Eisen- bahnen nach dem Stande vom 31 De- cember 1896 », publiée en 1898 Cette brochure ne donne aucune indication en ce qui concerne le nombre de points d'arrêt. |
| Hongrie. | 1,967 | • | • | 1,967 | Ces renseignements ont été puisés dans la « Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Rechnungsjahr 1896 ». Cette statistique ne donne aucune indication en ce qui concerne les haltes et points d'arrêt. |
| Pays-Bas | 557 | • | • | 557 | Id id |
| France | • | • | • | 8,892 | D'après le « Chaix » |