

(1)

(N° 91.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 FÉVRIER 1887.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,
pour l'exercice 1887 (2).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (3), PAR M. ALFRED ANCION.

MESSIEURS,

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, pour l'exercice 1887, déposé par le Cabinet, comprenait des crédits pour un ensemble de fr. 87,245,471 »
Le projet amendé ne comporte plus que la somme de. 83,968,530 »

Soit une diminution sur le chiffre précédent de. 3,276,921 »

Comparativement au Budget de 1886, la diminution du Budget de 1887 amendé s'élève à fr. 1,516,299 »
Le tableau suivant fait ressortir les différences tant partielles que totales entre les principales subdivisions des Budgets précités :

(1) Budget, n° 104, VIII (session de 1885-1886).

Amendements du Gouvernement, n° 4, VIII (session 1886-1887).

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. ANCION, AMÉDÉE VISART, SYSTEMANS, VERBRUGGEN, FRIS et NOEL.

	BUDGET DE 1886.		BUDGET PRIMITIF DE 1887.		BUDGET AMENDÉ DE 1887.		DIFFÉRENCES ENTRE LE BUDGET DE 1886 ET LE BUDGET AMENDÉ DE 1887.				
							DIMINUTIONS.		AUGMENTATIONS.		
							Partielles.	Totales.	Partielles.	Totales.	
1. Administration centrale	"	337,250	"	337,250	"	344,050	"	"	"	7,400	
2. Chemins de fer : 1 ^{re} section : Services communs	1,375,415	"	1,410,975	"	1,335,975	"	a) { 57,440 610,960 987,460 355,257	"	"	"	
2 ^e — Voies et travaux	16,142,540	"	16,348,560	"	15,531,574	"		"	"	"	
3 ^e — Traction et matériel	28,659,370	"	29,761,210	"	27,071,910	"		"	"	"	
4 ^e — Transports	19,091,360	"	20,073,360	"	19,658,123	"		"	"	"	
5 ^e — Perception des recettes et contrôle	1,790,890		1,790,890		1,792,000			"	(¹)	b) 1,200	"
		67,957,575		69,593,995		65,969,672		1,987,903			
5. Postes et Télégraphes : 1 ^{re} section : Services communs	567,461	"	580,306	"	592,566	"	"	"	25,105	"	
2 ^e — Postes	9,227,362	"	9,501,877	"	9,272,724	"	"	"	45,562	"	
3 ^e — Télégraphes	3,649,801		3,641,441		3,658,050		"	"	8,255		
		15,244,624		13,523,524		13,523,526		"		78,702	
4. Marine	"	5,806,125	"	4,051,627	"	4,191,627	"	"	"	385,502	
5. Services divers	"	139,275	"	139,275	"	139,275	"	"	"	"	
TOTAUX fr.	"	85,484,849	"	87,245,471	"	85,968,550	"	1,987,903	"	471,604	
							DIMINUTION fr.		1,516,299		

(¹) Balance entre a) et b).

La réduction de 1,987,903 francs au chapitre des Chemins de fer (laquelle est de 4,657,328 francs par rapport au Budget de 1885) porte surtout, comme précédemment, sur les services des *voies et travaux, de la traction et du matériel, et des transports.*

Nous y reviendrons dans la suite de ce rapport, ainsi que sur les augmentations prévues pour les Postes et Télégraphes et pour la Marine.

Le tableau ci-dessous (1) donne le mouvement et les recettes pour les années 1885 et 1886.

Les renseignements, en ce qui concerne les recettes des deux derniers mois de 1886, ne sont qu'approximatifs, les comptes n'étant pas définitivement arrêtés.

(1) Mouvement et recettes de l'ensemble du réseau exploité par l'État en 1885 et 1886 :

NATURE DES TRANSPORTS.	MOUVEMENT.			RECETTES BRUTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES NETTES. (Au profit du Trésor.)	
	Unités.	1885.	1886.	1885.	1886.	1885.	1886.
Neuf premiers mois.							
Voyageurs	Voyage.	58,787,944	50,144,575	20,785,758 06	52,850,562 00	28,702,855 01	51,752,016 79
Bagages	Quint.	184,714	207,203	768,124 15	855,253 21	744,708 29	807,351 76
Petites marchandises	Kilogr.	254,485,987	252,200,574	5,990,452 20	5,916,845 68	5,865,181 01	5,784,401 24
Grosses marchandises	Tonn.	14,698,884	14,844,217	46,570,979 60	48,200,055 01	44,855,877 54	46,554,757 78
Finances	Group.	581,280	609,114	148,149 52	156,273 57	144,008 25	151,014 72
Équipages	Expéd.	1,007	1,142	59,960 28	59,282 87	59,217 08	58,507 84
Chevaux et bestiaux	Id.	41,204	30,557	1,008,267 20	915,450 15	071,037 58	008,054 83
Produits extraordinaires				1,029,989 74	1,078,826 61	1,025,194 53	1,072,517 27
RECETTES totales arrêtées				85,156,660 64	90,027,505 89	82,544,197 59	87,050,482 28
DIFFÉRENCES en 1886				— 4,870,645 25		— 4,706,284 64	

Mois d'octobre.

Voyageurs	Voyage.	5,024,509	4,550,276	5,507,655 22	5,506,543 68	5,404,793 21	5,382,847 52
Bagages	Quint.	25,814	25,065	91,107 51	95,115 54	88,212 40	91,877 46
Petites marchandises	Kilog.	30,575,864	29,061,746	816,054 57	757,445 54	797,525 05	740,245 10
Grosses marchandises	Tonn.	2,140,694	1,904,587	6,275,014 58	5,925,785 58	6,056,768 47	5,728,560 42
Finances	Group.	65,056	69,576	17,612 15	16,320 10	17,166 87	15,907 49
Équipages	Expéd.	150	105	4,914 67	3,151 00	4,857 51	5,114 51
Chevaux et bestiaux	Id.	4,626	4,124	120,660 45	109,545 42	117,552 46	106,508 81
Produits extraordinaires				123,956 94	116,814 30	122,852 90	116,814 50
RECETTES arrêtées				11,046,955 69	10,528,515 25	10,669,706 65	10,185,675 21
DIFFÉRENCES en 1886				+ 518,640 46		+ 484,031 44	

Novembre et décembre.

Voyageurs et bagages	5,513,500	5,474,600	5,299,700	5,262,500
Marchandises et produits extraordinaires	14,400,700	15,659,200	14,070,900	15,240,700
RECETTES évaluées	20,004,200	19,113,800	19,570,600	18,512,200
DIFFÉRENCES en 1886	+ 890,400		+ 858,400	
TOTAUX pour les douze mois	116,207,816 55	110,669,421 12	112,584,504 24	115,748,557 44
DIFFÉRENCES en 1886	— 3,461,604 79		— 3,565,855 20	

D'après ces renseignements, les recettes nettes de 1886 au profit du Trésor présenteraient par rapport à celles de 1885, une diminution de fr. 3,363,853 20 c^s.

Cette diminution importante est due exclusivement aux neuf premiers mois de l'exercice ; les trois derniers mois donnent, en effet, une majoration de fr. 1,342,431 44 c^s comparativement aux neuf mois correspondants de 1885.

Bien que cette amélioration soit notable, il convient néanmoins de rechercher tous les moyens de majorer le produit net, soit par la diminution des dépenses d'une part, soit par l'augmentation des recettes productives d'autre part.

Quant au premier point, l'administration, sous l'impulsion vigoureuse de l'honorable chef du Département, est entrée résolument dans la voie des réductions. Nous pensons, cependant, que de nouvelles et importantes économies sont encore possibles ; nous nous efforcerons d'en indiquer dans la suite de ce rapport.

EXAMEN EN SECTIONS.

La discussion du projet de Budget a donné lieu au sein des sections aux observations suivantes :

1^{re} SECTION. — Un membre signale la nécessité du contrôle des fournitures de bureau et des imprimés en général. Il recommande les modifications adoptées par le Grand-Central et les Compagnies françaises en ce qui concerne les imprimés qui accompagnent les transports. Il demande où en est le projet de réforme concernant ce dernier objet.

Le même membre demande où en est la question des trains légers, quels sont les résultats des exploitations pratiquées jusqu'ici et quelle est l'économie que l'on espère réaliser par ce système.

Il demande aussi les prix comparatifs du matériel des trains légers et du matériel des trains ordinaires.

Un membre fait remarquer que les trains des lignes de ceinture des grandes villes, telles que Bruxelles, Gand et Liège ont relativement peu de voyageurs. Cela résulterait, à son avis, de ce que ces trains étant trop peu nombreux, leurs correspondances avec les autres trains ne seraient pas suffisamment établies. On pourrait augmenter le nombre des trains sans majoration sensible des dépenses en exploitant ces lignes à la manière des tramways, c'est-à-dire en multipliant les arrêts et en distribuant les coupons en cours de route.

Un membre attire l'attention sur ce fait que les cartes d'abonnement sont trop grandes et partant peu portatives.

Par contre, d'après un autre membre, les dimensions des tickets spéciaux manuscrits, auraient été tellement réduites, que lorsque ceux-ci ont subi plusieurs fois l'opération du contrôle, il n'en reste presque plus rien dans les mains des voyageurs.

Un membre demande s'il n'y a pas moyen d'améliorer la position des facteurs de la poste.

Un membre prie le rapporteur à la section centrale de faire demander par celle-ci quelle est l'opinion du Gouvernement au sujet de la reprise par l'État des lignes téléphoniques existantes et de l'établissement des lignes nouvelles.

2^e SECTION. — Un membre émet le vœu que le Gouvernement développe, autant que possible, le mouvement entre les pays du centre de l'Europe et l'Angleterre, en passant par la Belgique.

Il s'étonne d'avoir vu le Gouvernement faire des offres aux chemins de fer vicinaux, lors de l'adjudication de la fourniture des appareils téléphoniques.

La section engage le Gouvernement à éviter l'octroi d'indemnités extraordinaires et de gratifications, au moyen de transferts de l'un des articles du Budget sur l'autre.

3^e et 4^e SECTIONS. — Pas d'observation.

5^e SECTION. — Un membre demande l'abaissement des tarifs en faveur de toutes les matières concernant l'agriculture.

La section émet le vœu de voir disparaître certaines anomalies dans les tarifs réduits.

6^e SECTION. — Un membre désire que l'attention du Gouvernement soit appelée sur l'utilité de la reprise par l'État du service téléphonique.

Toutes les sections adoptent le projet de Budget à l'unanimité des membres présents, sauf la 6^e section où un membre s'abstient.

EXAMEN EN SECTION CENTRALE.

Après avoir procédé, dans sa séance du 3 décembre 1886, au dépouillement des procès-verbaux des sections, la section centrale a décidé de poser au Gouvernement les questions suivantes :

1^o Quelle est l'opinion du Gouvernement au sujet de la reprise par l'État des lignes téléphoniques existantes et de l'établissement des lignes nouvelles ?

2^o La section prie le Gouvernement de lui faire connaître pour quels motifs l'organisation des trains légers subit des retards.

3^o Quelle est l'organisation que le Gouvernement se propose de donner à l'exploitation du service accéléré des malles-poste entre Ostende et Douvres ?

4^o Quelle est la situation du matériel roulant sans emploi ?

DISCUSSION GÉNÉRALE.

La section centrale s'est occupée de nouveau de la construction de l'hôtel destiné à recevoir les bureaux du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes et a chargé le rapporteur de demander des renseignements au Gouvernement à ce sujet.

Il résulte de la réponse faite par ce dernier, que M. l'architecte Beyaert a été chargé de dresser l'avant-projet de cette construction et qu'il sera en mesure de le produire dans les premiers mois de l'année courante.

C'est seulement après approbation de cet avant-projet que les plans et devis définitifs pourront être dressés.

La section engage vivement le Gouvernement à hâter la solution de cette affaire.

Dans l'état de choses actuel l'administration paie pour locations de divers immeubles la somme annuelle de 92,000 francs; ses bureaux sont disséminés de telle sorte, que les huissiers, messagers et gens de service, de même que le personnel inférieur, sont beaucoup plus nombreux que si les diverses administrations étaient réunies dans un même local. Cette dissémination, enfin, nuit à la prompte expédition des affaires.

Ce sont là autant de considérations propres à établir que la construction de l'hôtel dont il s'agit réalisera une économie incontestable et améliorera notablement le service. Les immeubles nécessaires à cette construction et situés entre les rues Ducale, de Louvain et de l'Orangerie sont acquis. Le moment étant favorable pour exécuter ces travaux, la section espère qu'un premier crédit sera prochainement demandé à la Législature à cette fin.

La section centrale a ensuite examiné la question des fournitures de bureau et des imprimés.

Il résulte des renseignements fournis au rapporteur et résumés dans le tableau ci-dessous (1) que les sommes prévues de ce chef pour 1887 présentent sur celles dépensées en 1886 une réduction de :

fr. 21,141,29	pour les fournitures de bureau, soit	23,17 %
et de » 66,112,39	pour les imprimés, soit	10,47 %
<u>total fr. 87,253,68</u>	soit	<u>12,08 %</u>

(1) SERVICES.	DÉPENSES EN 1886.			PROJET DE BUDGET POUR 1887.			
	Fournitures de bureau.	Papier, imprimés, autographes.	TOTAL.	Fournitures de bureau.	Papier, imprimés, autographes.	TOTAL.	
Administration centrale. (Secrétariat général)	4,559 50	6,203 81	10,859 31	4,500 »	6,000 »	10,500 »	
Chemin de fer. (Services communs, article 9)	20,000 »	a) 425,000 »	445,000 »	20,000 »	396,000 »	416,000 »	
Postes et télégraphes. {	Services communs (article 33) . . .	821 06	5,592 58	-6,415 64	1,000 »	7,000 »	8,000 »
	Postes	60,089 50	126,785 41	187,772 71	40,000 »	90,000 »	130,000 »
	Télégraphes. . . .	2,775 05	59,405 75	62,179 68	2,500 »	56,000 »	58,500 »
Marine. (Direction centrale et ser- vices d'exécution)	2,097 50	9,950 84	12,028 34	2,100 »	9,900 »	12,000 »	
TOTAUX.	91,241 29	651,012 59	722,255 08	70,100 »	564,900 »	635,000 »	

a Y compris le Guide officiel, les tableaux des heures de départ et d'arrivée des trains, les cahiers des charges, les tarifs, etc., etc.

Il y a donc progrès et la section espère que de nouvelles économies pourront être réalisées encore.

En ce qui regarde les frais de bureau, elle appelle l'attention du Gouvernement sur le système de la C^{ie} du Nord, qui met ces fournitures à la charge du personnel, moyennant une indemnité trimestrielle sur des bases déterminées. Outre que ce système doit inévitablement amener une réduction de dépenses, il a pour conséquence de donner au personnel des habitudes d'ordre et d'économie qui exercent nécessairement une influence favorable sur d'autres services.

C'est le moment d'aborder les observations présentées par un membre de la 1^{re} section concernant les imprimés pour marchandises en cours de route.

D'après ce que le rapporteur a constaté personnellement, ceux-ci pour les relations intérieures, les petits colis exceptés, ne comportent que deux documents : *la lettre de voiture et la feuille de route*.

Le premier de ces documents n'est exigé pour les petites marchandises, expédiées en service intérieur, que lorsque les expéditions sont composées de plus de trois colis.

Pour les transports internationaux il y a en plus les documents en douane.

En ce qui concerne ces transports, la Conférence de Berne a adopté un formulaire de lettre de voiture unique; il sera prochainement mis en usage par les administrations qui ont adhéré aux résolutions de cette Conférence.

Quant à la comptabilité dans les gares, elle comprend pour l'expédition : *le livre enregistreur et le livre de statistique*; et pour l'arrivée, *les avis d'arrivée à destination, le livre d'inscription ou de factage et la statistique de réception*.

D'après ce qui précède les dernières réformes accomplies ont réduit pour l'objet qui nous occupe, les imprimés et la comptabilité à leur plus simple expression et il semble impossible qu'un système quelconque puisse être plus simple encore.

Déférant à une observation présentée par un membre de la 2^{me} section, la section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

DEMANDE.

Observation de la 2^{me} section.

- « La section engage le Gouvernement à
 - » éviter l'octroi d'indemnités extraordinaires
 - » et de gratifications au moyen de transferts de
 - » l'un des articles du Budget sur l'autre.
- Cette observation est-elle fondée?

RÉPONSE.

Cette observation n'est point fondée en ce qui concerne le Département des Chemins de fer : conformément à une jurisprudence constante, les indemnités extraordinaires et les gratifications accordées à des fonctionnaires ou employés pour travaux administratifs, sont imputées sur les allocations destinées au paiement des traitements de ces agents.

Ces allocations ne peuvent être indirectement accrues au moyen d'emprunts faits à des crédits ayant un autre objet, pour accorder des rémunérations de ce genre.

La section centrale adopte le projet de Budget à l'unanimité des membres présents.

Afin de procéder d'une façon méthodique et d'éviter des redites, nous passerons successivement en revue les différents chapitres du Budget et signalerons au fur et à mesure les observations présentées sur chacun de ces chapitres, tant dans la discussion générale que dans la discussion des articles. Nous ferons connaître dans le même ordre les réponses faites par le Gouvernement aux questions posées par la section centrale.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Ce chapitre n'a pas donné lieu à d'autres observations que celles émises dans la discussion générale.

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

L'ensemble de ce chapitre présente sur les crédits votés pour 1886, une diminution de 610,966 francs dont la presque totalité (600,000 francs) concerne l'article 13 du Budget, à savoir les billes, rails et matériel fixe de la voie.

L'état satisfaisant des voies résultant des travaux considérables exécutés pendant ces dernières années, l'usure moindre provenant d'une part de la substitution des rails en acier aux rails en fer et d'autre part de la diminution du mouvement, permettent d'opérer cette réduction sans crainte pour la sécurité du service, ainsi que l'affirme le Gouvernement dans la Note préliminaire des amendements au Budget primitif.

Au 31 décembre 1885, la longueur en mètres courants des rails placés dans les voies principales était de 8,918 kilomètres, dont 6,378 kilomètres en acier, soit 73.87 %.

Ce coefficient n'était que de 72.51 % au 31 décembre 1884.

Le rapporteur croit devoir insister sur la question des traverses métalliques dont l'emploi a pour notre sidérurgie une importance considérable.

Cette question doit s'envisager au double point de vue *technique* et *financier*.

Au point du vue technique la plupart des ingénieurs allemands considèrent la question comme résolue.

En Allemagne, où d'après la statistique internationale il existait à la fin de 1884 environ 7,000 kilomètres de voies sur traverses métalliques, dont quelques-unes remontent à plus de vingt années, une expérience suffisam-

ment longue a permis de tirer des conclusions admises aujourd'hui par beaucoup d'ingénieurs compétents.

On reproche aux voies métalliques leur manque de stabilité et d'élasticité et la défectuosité du mode d'attache du rail à la traverse. Ces reproches ont pu être fondés dès le début de l'emploi de ces voies, mais on est autorisé à croire qu'ils ont disparu aujourd'hui, eu égard aux améliorations apportées au ballastage d'une part, et par suite des formes nouvelles et du poids plus considérable donnés aux traverses d'autre part.

Aussi, se basant sur l'expérience acquise, le Congrès des chemins de fer, réuni à Bruxelles en août 1885, a-t-il, après une discussion approfondie, voté les conclusions suivantes :

« Le Congrès est d'avis que les voies sur traverses métalliques suffisamment fortes peuvent, au point de vue technique, soutenir la concurrence des voies sur traverses en bois, aussi bien sur les lignes fatiguées que sur celles qui le sont moins (1). »

Des essais de voies métalliques, dans de bonnes conditions techniques, viennent d'être faits par l'administration de nos chemins de fer sur une longueur de 57 kilomètres, appartenant à diverses sections du réseau

Leurs résultats satisfaisants confirmeront, nous n'en doutons pas, l'opinion émise par le Congrès et engageront l'administration à étendre largement l'usage de ces voies, s'il est démontré qu'elles peuvent, au point de vue financier, soutenir la concurrence avec les voies sur traverses en bois. C'est ce que nous allons essayer d'établir.

La première inconnue à dégager pour résoudre le problème est la durée de la traverse métallique. Une expérience suffisante permet d'assigner à celle-ci une durée minima de 50 ans. D'après M. l'ingénieur Kalf, qui a constaté que des traverses, du poids ordinaire de 50 kilogrammes, étaient en parfait état et avaient seulement perdu 4 p. % de leur poids après 20 années de service, leur durée pourrait être de 50 ans.

En assignant aux traverses *Post*, *Braet* et *Bernard* expérimentées sur nos chemins de fer, et qui pèsent respectivement 80 $\frac{1}{2}$, 79 et 112 kilogrammes une durée de 50 à 55 ans, nous croyons être au-dessous de la réalité.

Quant au coût de l'entretien des voies sur traverses métalliques, il peut, dans certains cas donnés, être supérieur pendant les premières années à celui de l'entretien des voies sur traverses en bois, mais on peut admettre que pour une durée moyenne l'entretien des premières est plutôt moins coûteux.

Partant de ces données, nous avons recherché à substituer aux calculs incomplets faits jusqu'ici une formule exprimant d'une manière mathématique la charge annuelle d'une voie quelconque en ce qui concerne les traverses, et nous avons appliqué cette formule à certains cas déterminés.

(1) Compte rendu du Congrès des chemins de fer; vol. I, p. $\frac{1}{2}$.

La note ci-dessous avec tableau donne tous les renseignements à cet égard⁽¹⁾.

De ce tableau il résulte que, pour une durée de 35 ans, il y a parité entre les voies sur traverses métalliques Post et Braet et les voies sur traverses en chêne; tandis que pour une durée de 30 ans la charge des premières est un peu plus élevée.

Si l'on réduisait à 70 kilogrammes le poids des premières, il y aurait encore égalité de charges.

Quoi qu'il en soit, l'écart entre la charge moyenne annuelle des voies Braet et Post dans l'hypothèse d'une durée de 30 ans d'une part, et la charge d'une voie sur traverses en chêne d'autre part, n'est que fr. 0,042975 par mètre au profit de cette dernière voie.

Cette différence, appliquée aux trois quarts des voies principales de notre réseau, c'est-à-dire à 3,375 kilomètres, nous donnerait une charge annuelle supérieure de 145,040 francs seulement pour les voies métalliques.

C'est là une différence insignifiante, si l'on tient compte des intérêts industriels — sources de revenus pour l'État, — engagés dans la question. Quelques chiffres les feront ressortir.

Si l'on suppose, en effet, que les traverses des 4,500 kilomètres de voies principales de nos railways doivent être renouvelées dans une période de quinze années, soit 300 kilomètres par an, et si, dans le but de consommer les billes que

(1) La charge annuelle d'établissement d'une voie quelconque est égale à l'annuité comprenant l'intérêt et l'amortissement de la partie du coût de la voie détruite par l'usage;

Plus l'intérêt de la partie de ce coût qui se retrouve lors de la mise hors d'usage de cette voie. Cela posé si nous désignons par :

A la valeur des traverses par mètre courant de voie neuve;

B id. id. id. hors d'usage;

r le taux de l'intérêt en fraction décimale de l'unité;

n la durée de la voie;

la formule suivante nous donnera la valeur *x* de la charge annuelle recherchée :

$$x = (A - B) \times \frac{r + (1 + r)^n}{(1 + r)^n - 1} + B \times r$$

L'intérêt étant celui de la Dette belge, soit 5 1/2 p. ‰, le tableau suivant donne la valeur de la charge *x* dans les différents cas déterminés :

	ÉCARTMENT des traverses d'axe en axe. 1	POIDS de la traverse. 2	PRIX D'ÉTABLISSEMENT par mètre courant de voie (A de la formule). 3	VALEUR DES TRAVERSSES hors d'usage par mètre de voie (B de la formule). 4	CHARGE ANNUELLE par mètre de voie, la durée étant de		
					15 ans. 5	30 ans. 6	35 ans. 7
Chêne créosoté	Mètre. 0 75	Kilogr. 65	7 72	1 33	Francs. 0,60156	"	"
Voie métallique : Post	0 75	80.5	14 01	6 08	"	0,64397	0,60028
Id. Braet	0 75	79	13 97	5 93	"	0,64470	0,60053
Id. Bernard	1 125	112	16 16	9 30	"	0,69849	0,66849

Les renseignements repris aux colonnes 1, 2, 3 et 4 de ce tableau ont été donnés par l'administration.

nos forêts peuvent fournir annuellement, l'on réserve à celles-ci un quart des renouvellements à faire — soit 75 kilomètres employant 100,000 billes (1) — il resterait pour les voies métalliques 225 kilomètres, c'est-à-dire environ 25,000 tonnes de traverses.

Or la production annuelle dans le pays de ces 25,000 tonnes de traverses en acier aurait pour conséquence un mouvement de transports par chemin de fer correspondant à une recette de plus de 500,000 francs; une consommation de 75,000 tonnes de charbon environ; et une dépense en salaires divers de plus d'un million de francs, tant pour l'extraction et la calcination du combustible, que pour la fabrication de la fonte et la transformation de celle-ci. Nous ne tenons pas compte de la main-d'œuvre nécessaire pour l'extraction du minéral, ce dernier nous venant de l'étranger.

Nous croyons avoir démontré que dans les conditions ci-dessus, la préférence — au point de vue *financier* — doit être accordée aux voies métalliques.

Il est donc éminemment désirable que les essais faits par l'administration et dont nous remercions l'honorable chef du Département au nom de tous les intérêts en cause, soient couronnés d'un plein succès au point de vue *technique*.

S'il en est ainsi, comme nous en avons l'espoir, notre sidérurgie trouvera dans l'emploi des traverses métalliques de nouveaux et importants débouchés.

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

Les crédits sollicités pour 1887 présentent, sur ceux votés pour 1886, une diminution totale de 987,460 francs dont :

201,560 francs à l'article 18 : salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou au mois;

330,400 francs à l'article 20 : consommations de charbon, huiles et graisses;

Et 251,000 francs à l'article 21 : entretien, réparations et renouvellement du matériel.

Par suite de la réduction du trafic et de la diminution du travail des ateliers, les dépenses pour 1886 seront notablement inférieures aux allocations votées. C'est en se basant sur ces faits que les crédits pétitionnés pour 1887 ont pu être réduits aux chiffres sus-indiqués.

Ainsi que le constate la note préliminaire des amendements au Budget, la réduction des sommes payées aux agents et ouvriers a été obtenue, non par

(1) Dans son discours du 12 mai 1886, M. le Ministre des Chemins de fer évaluait de 50 à 60,000 le nombre des billes en chêne que les forêts du pays peuvent fournir annuellement à son administration.

une diminution du taux des salaires, mais en suspendant le recrutement du personnel de manière à ramener celui-ci dans les limites des besoins actuels.

En ce qui concerne le matériel de traction, la section centrale estime qu'il y aurait moyen d'augmenter le parcours effectué par les locomotives. Cette réforme aurait l'avantage : de ne pas majorer sans cesse le capital considérable immobilisé dans le matériel de traction et dans les bâtiments destinés à le remiser.

En faisant faire aux machines motrices le même parcours total en moins d'années, ces machines seraient mises hors de service après un moindre temps. Cela permettrait d'introduire plus promptement dans ce matériel les perfectionnements que l'expérience y apporte sans cesse.

« Il faut convenir, disait M. Belpaire, au Congrès des chemins de fer dont nous parlions tout à l'heure, qu'il y a quelque chose d'anormal à réduire le travail d'une machine à la force d'un seul homme, le machiniste... Je crois, ajoutait-il, qu'il est indispensable de tenter l'expérience et d'arriver, comme le disait M. Banderali (ingénieur chargé du service central du matériel et de la traction à la Compagnie du Nord), à utiliser d'une manière beaucoup plus complète, contrairement à ce qui a été fait jusqu'ici, l'énorme capital engagé dans les machines. »

Et après une discussion intéressante la section du congrès votait à l'unanimité la conclusion suivante :

« La section reconnaît que tout en ayant soin que les locomotives ne soient pas laissées sans les réparations nécessaires, il serait désirable que l'on trouvât moyen de leur faire faire un parcours annuel moyen beaucoup plus considérable, même en essayant d'avoir recours à deux personnels par machine. »

L'objection principale consistant en ce que la même locomotive serait moins bien traitée en main de deux personnels ne nous paraît pas fondée. Le cas se présente pour toutes les machines employées dans les usines à travail continu dont beaucoup utilisent des moteurs d'une aussi grande importance que les locomotives.

La réforme que nous préconisons s'impose d'autant plus que l'on doit tendre, pour mieux assurer la sécurité du public, à réduire le nombre d'heures de travail des machinistes et chauffeurs des trains de voyageurs.

Aujourd'hui, grâce aux perfectionnements des appareils de sécurité et des signaux on a écarté la plupart des causes d'accident, les moyens mécaniques étant substitués à l'action de l'homme. La conséquence des négligences de celui-ci sont donc moins à craindre, mais à une condition cependant, c'est que les signaux soient observés par les machinistes.

La responsabilité de ces derniers a été en augmentant tandis que celle des autres agents diminuait. Sur les lignes à grand trafic elle est réellement devenue redoutable. En effet sur ces lignes munies de blocks-système, il y a un signal tous les 2 kilomètres environ. Toutes les 2 à 3 minutes le machiniste doit conséquemment être attentif, et en cas d'arrêt, c'est à lui qu'il incombe

de faire agir les freins. La tension d'esprit de cet agent est donc continue et pour éviter de graves accidents il est indispensable non seulement de perfectionner son instruction technique, mais encore de diminuer ses heures de travail.

Or, dans le système d'une machine par équipe, cette réduction de travail aurait pour conséquence une nouvelle augmentation de l'effectif proportionnel des locomotives, ce qui doit absolument être évité.

Il résulte des renseignements consignés dans le tableau suivant qu'aucune tentative n'avait encore été faite pendant les dix premiers mois de 1886, en vue d'augmenter le parcours des locomotives.

Le parcours moyen en kilomètres par locomotive a été en effet :

	D'après l'effectif moyen de locomotives.	D'après le nombre moyen de locomotives en service journalier.
En 1884. fr.	27,592	32,459
En 1885.	25,506	31,065
Dix premiers mois de 1886.	21,556	25,815

Certains ingénieurs prétendent que le parcours annuel par locomotive pourrait atteindre 50,000 à 60,000 kilomètres, ce qui permettrait une réduction de moitié de l'effectif en roulement.

La réponse ci-après faite à une question posée par la section centrale nous apprend toutefois que des essais se font actuellement sur la ligne de Schaerbeek à Arlon. La section recommande instamment au Gouvernement de poursuivre les expériences commencées dans cette voie.

Voici la question à laquelle nous faisons allusion ci-dessus :

DEMANDE.

Quelle est la situation du matériel roulant sans emploi?

RÉPONSE.

Au 1^{er} décembre courant, il y avait en réserve dans les remises de la ligne du Luxembourg 60 locomotives à marchandises.

Ces machines, provisoirement immobilisées, ont été rendues disponibles par l'organisation partielle sur la ligne de Schaerbeek à Arlon du service à double équipe pour la conduite des trains de marchandises. Aujourd'hui plus de 80 machinistes sont associés deux à deux et se remplacent alternativement sur la même locomotive qui fournit ainsi un service presque ininterrompu.

Ces essais ont donc permis de retirer momentanément de la circulation 60 locomotives à marchandises. L'administration a profité pour immobiliser de préférence les machines de types surannés, pour la plupart reprises aux compagnies, et ne répondant qu'imparfaitement aux conditions actuelles d'exploitation.

Leur immobilisation, toute passagère, permettra d'arrêter pendant un certain temps, toute fourniture de matériel neuf à marchandises.

En ce qui concerne le matériel de transport, l'effectif n'excède pas les besoins du trafic.

Des wagons ouverts de diverses catégories, particulièrement des wagons à charbon, restent toutefois sans emploi pendant une partie de l'année et sont garés dans les différentes stations du réseau à la disposition des chefs de service de l'exploitation.

Ces véhicules constituent le parc de réserve reconnu nécessaire pour assurer la régularité des fournitures pendant les périodes d'activité des transports.

Le nombre moyen des wagons restés ainsi disponibles pendant les neuf premiers mois de 1886 a été de 3,775 par jour.

Durant les mois d'octobre et de novembre l'effectif a été complètement utilisé à l'exception de quelques wagons plats lesquels sont principalement demandés au printemps et pendant la saison d'été.

De ce qui précède suit-il qu'une meilleure utilisation du matériel n'eût pas été possible ?

Si nous comparons pour 1885, en ce qui regarde les machines motrices d'abord, les situations respectives des chemins de fer de l'État et de la Compagnie du Nord, nous constatons qu'à l'État 1,788 moteurs ont parcouru 45,948,466 kilomètres pour un parcours total de matériel de 540,546,912 kilomètres, tandis qu'au Nord, 1,611 moteurs ont parcouru 40,639,966 kilomètres pour un parcours total de matériel de 708,044,301 kilomètres.

Quant au matériel affecté au transport des marchandises, nous trouvons, d'autre part, que sur nos chemins de fer 41,414 véhicules ont parcouru 381,628,397 kilomètres, tandis qu'au Nord 42,867 véhicules ont effectué un parcours de 496,643,640 kilomètres.

Ces chiffres semblent établir qu'on utilise mieux la force motrice et le matériel pour marchandises au Nord qu'à l'État.

Notre réseau, il est vrai, est plus compliqué, les points d'échange y sont plus nombreux, et les parcours moyens par expédition moins longs. Ces diverses circonstances doivent influencer sur l'effet utile du matériel, mais ils ne le peuvent faire dans la mesure indiquée par la comparaison des chiffres ci-dessus.

Il paraît donc que, sous ce rapport, des progrès pourraient être réalisés.

TRANSPORTS.

La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante relative à l'exploitation par trains légers :

DEMANDE.	RÉPONSE.
<p>Pour quelle raison l'organisation des trains légers subit-elle des retards?</p>	<p>L'organisation des trains légers n'a pas subi de retards.</p> <p>Le matériel a été utilisé sur les lignes secondaires au fur et à mesure des fournitures faites par les constructeurs.</p> <p>L'organisation sera complétée dans le courant de l'année 1887.</p>

La section centrale pense que l'organisation des trains légers sur les lignes secondaires doit faire entrer l'exploitation de nos chemins de fer dans une phase nouvelle, au point de vue des économies à réaliser, et elle s'est livrée à une étude intéressante de cette question.

Les renseignements qui ont été fournis au rapporteur montrent que l'on peut établir comme suit la comparaison entre un train à matériel ordinaire et un train à matériel léger, composés l'un et l'autre en vue de transporter le même nombre de voyageurs.

TRAIN COMPOSÉ DU MATÉRIEL ORDINAIRE.			TRAIN COMPOSÉ DU MATÉRIEL LÉGER.		
	Poids.	Prix.		Poids.	Prix.
	tonnes.	francs.		tonnes.	francs.
Une locomotive-type n° 4	59.5	65,600	Une locomotive-fourgon	24.7	32,200
Deux fourgons	20.0	11,400	"	"	"
Deux voitures de 3 ^e classe	18.0	7,900	Deux voitures de 3 ^e classe	16.4	7,800
Une voiture mixte, 1 ^{re} et 2 ^e classes	9.5	7,500	Une voiture mixte, 1 ^{re} et 2 ^e classes.	8.5	5,760
TOTAL pour le train.	107.0	90,200	TOTAL pour le train.	49.6	45,760

Le train léger pèse et coûte, en conséquence, environ 50 % du train ordinaire, et il peut être conduit par trois agents au lieu de cinq; l'économie dans les consommations de combustible et d'huile de graissage est considérable.

D'après les prévisions de l'administration, le coût du train-kilomètre composé de matériel léger ne serait que de fr. 0,458 »
 tandis que ce même coût pour un train, composé comme ci-dessus, de matériel ordinaire est de fr. 0,778 »

Soit une différence en moins de fr. 0,340 »

Les dépenses ci-dessus ne comprennent que celles du service des trains et non celles du service de la voie.

Cette circonstance que la diminution du poids des moteurs et des véhicules des trains légers permettra d'apporter des économies dans l'établissement de la voie, aura pour conséquence de majorer, dans une mesure que l'expérience déterminera, l'écart de fr. 0,54 entre les deux catégories de trains.

En ne tenant pas compte de cette économie indirecte et en se basant uniquement sur la réduction de fr. 0,54 par train-kilomètre, l'économie attendue sera considérable.

Si l'on suppose en effet le système appliqué sur les 1,500 kilomètres de lignes secondaires ayant eu en 1885 un mouvement quotidien de 14,046 trains-kilomètres, l'économie *directe* à réaliser se chiffre par $(14,046 \times 365 \times 0,54) =$ fr. 1.743.108,60.

Pour compléter le matériel nécessaire à l'exploitation des 1,500 kilomètres en question, l'administration estime qu'au delà du matériel actuellement en usage il sera nécessaire de commander encore

40 machines d'une valeur de	fr.	1,280,000	»
et 121 fourgons id.		600,000	»
		<hr/>	
TOTAL.	fr.	1,880,000	»

Au moyen de cette dépense relativement peu élevée et grâce à l'emploi que l'on a pu faire d'un certain nombre de moteurs et de véhicules préexistants et se trouvant dans les conditions voulues, toutes les lignes secondaires seront armées d'un matériel roulant léger, suffisant.

La section centrale engage néanmoins le Gouvernement à ne rien précipiter et le prie d'attendre, avant de faire ce complément, que l'on ait expérimenté pendant un certain temps le matériel actuellement en usage.

L'expérience pourrait en effet démontrer, que pour certaines lignes, tout au moins, il y aurait moyen de diminuer encore le poids des véhicules. Le tonnage d'un train léger sur le Liège-Maestricht, qui a le premier appliqué le système, n'est que de 34^t,5.

L'application des freins Westinghouse au matériel qui nous occupe, en diminuant les pertes de temps dues aux arrêts, permettrait d'accélérer la marche de ces trains.

D'autre part, certaines modifications pourraient être apportées, qui augmenteraient le confort des voyageurs; la séparation des compartiments de 1^{re} et de 2^e classe, par exemple, devrait être générale.

Il faut, si l'on veut que la réforme soit acceptée sans hostilité par le public, que l'on contrarie aussi peu que possible ses habitudes et ses convenances. Il faut au contraire qu'il en retire de nouveaux avantages et cela sera possible soit par la multiplication des arrêts, soit par l'augmentation du nombre des trains.

Dans un pays comme le nôtre, où l'opinion publique toujours en éveil est prompte à la critique, l'antipathie même peu raisonnable de nos populations peut enrayer pour longtemps les meilleures réformes.

Nous l'avons vu autrefois en ce qui concerne le récolement des coupons à la sortie des gares. Appliquée en 1869, cette utile réforme a dû être abandonnée par suite de l'hostilité des voyageurs, pour n'être reprise et acceptée que dans ces derniers temps.

Il faut donc éviter de donner lieu à des plaintes fondées, comme c'est le cas, par exemple, sur la ligne de Landen à Ciney, et intéresser autant que possible nos populations aux réformes à accomplir.

Nous parlions tout à l'heure de la création de trains légers nouveaux là où cette création pourrait développer le mouvement. Tel serait le cas, par exemple, pour les lignes de ceinture de Bruxelles, de Gand et de Liège. Ces lignes ne rendent pas les services qu'on en attend — comme on l'a fait observer dans la 1^{re} section — parce que le nombre des trains mis en circulation est tout à fait insuffisant.

Elles devraient être exploitées comme les tramways urbains, c'est-à-dire avec un horaire assez complet pour que le voyageur fût certain de trouver, après une courte attente aux points d'arrêt, un train lui donnant la correspondance pour les trains desservant les lignes principales.

Une autre application des trains légers pourrait être faite utilement pour desservir, indépendamment des trains ordinaires, la banlieue de nos grandes villes. L'expérience faite depuis plusieurs années sur la ligne de Liège-Visé prouve qu'un tel service développe le mouvement dans une large mesure.

Un pas a déjà été fait dans cette voie sur les lignes de Bruxelles-Louvain, Charleroi-Gosselies et Liège-Lonoz à Chaudfontaine. En ce qui concerne cette dernière, l'organisation est trop incomplète pour pouvoir donner des résultats sensibles, les trains établis remplaçant entre Liège et Chénée un service préexistant et faisant au delà, entre Chénée et Chaudfontaine, double emploi avec les trains ordinaires de Liège-Guillemins à Verviers. Le seul avantage pour le public est d'avoir un arrêt nouveau à Henne. Pour que ce service donnât des résultats, il faudrait que des trains supplémentaires, encadrés entre les trains actuels, fussent organisés de Liège-Lonoz à Verviers avec points d'arrêt nouveaux.

Nous venons de signaler le récolement des coupons à la sortie des gares comme une réforme aujourd'hui généralisée et parfaitement acceptée par l'opinion publique ; il y a lieu de féliciter l'honorable chef du Département de l'avoir réalisée.

Au point de vue de la diminution des accidents occasionnés en cours de route, cette réforme a produit en 1886 les meilleurs résultats : 7 gardes seulement ont été blessés et 2 contusionnés.

Détail qui n'est pas à dédaigner : cette mesure a produit en 1886, par la vente des billets d'entrée dans les gares, environ 100,000 francs de recette.

La réforme en ce qui regarde la circulation des gardes sur les marche-pieds des trains pourrait cependant encore être complétée. Le contrôle aujourd'hui n'a plus guère d'autre but que d'empêcher les déclassements. Dès lors la plus

grande partie de ce contrôle pourrait s'effectuer aux points d'arrêt, de telle sorte que, notamment pour les trains express, la circulation des gardes fût à peu près supprimée.

Une cause de perte de temps considérable pour ceux-ci, c'est la nécessité de délivrer en cours de route des billets supplémentaires aux voyageurs sans billets ou avec billets insuffisants.

Le garde est obligé de faire le calcul de la taxe à réclamer d'après un barème établi en raison de la distance à parcourir et d'extraire d'un livre à souches des billets représentant le montant de cette taxe.

Le fait de prendre place dans un train sans billet ou avec un billet insuffisant constituant une contravention, il semble peu rationnel de frapper celle-ci d'une pénalité ou surtaxe proportionnelle au trajet à parcourir. Cette contravention devrait être passible du paiement d'une taxe fixe et uniforme contre remise d'un ticket spécial et le voyageur aurait de plus à acquitter le prix normal au guichet de la première station d'arrêt du train.

— La section centrale a cru devoir se préoccuper des tentatives criminelles qui ont eu lieu à diverses reprises, dans le but de faire dérailler les trains. et consistant dans le placement de billes en travers de la voie.

La vigilance des machinistes a suffi d'ordinaire pour écarter les accidents, mais en temps de brouillard et pendant la nuit ces agents ne peuvent apercevoir le danger.

Il y a, il est vrai, d'autres employés chargés de veiller à ce qu'aucun obstacle n'entrave le passage des trains, mais on n'a aucune certitude que leur service est bien fait. Il existe des appareils contrôleurs établis en vue d'enregistrer le passage des agents exerçant la surveillance qui leur incombe. La section centrale pense que, dans le but d'assurer la sécurité des voyageurs, il conviendrait de généraliser l'usage de ces appareils sur les lignes à grand trafic.

La section centrale engage aussi M. le Ministre des Chemins de fer à veiller à ce que les changements dans les horaires des trains ne soient plus aussi fréquents. Toutes modifications à cet égard, toutes suppressions de correspondances existantes, amènent forcément des troubles dans les relations établies, et il convient dès lors de ne les décider qu'en cas d'absolue nécessité. Il semble au surplus que trois changements portant notamment sur l'établissement de trains nouveaux pour les périodes où il y a accroissement de mouvement et sur leur suppression pour la période d'hiver seraient suffisants. Dans beaucoup de pays il n'y en a même que deux.

TARIFS.

Lors de la discussion du Budget de 1886, dans la séance du 12 mai 1886, l'honorable Ministre des Chemins de Fer a soumis à la Chambre le tableau

des principales réductions de prix de transports accordées depuis le 16 juin 1884.

Toutes ces réductions concernent les transports industriels à l'exception des suivantes qui intéressent l'agriculture :

1° 1^{er} mai 1885 : Topinambours de la 3^e à la 4^e classe;

2° 26 décembre 1885 : Cerises, échalottes et noix de la 1^{re} à la 2^e classe, service local et T. s. n° 6 (3^e classe) à l'exportation ;

3° 26 décembre 1885 : Carottes, choux et navets à l'exportation maritime, de la 3^e classe au T. s. n° 7 (4^e classe);

4° 26 décembre 1885 : Oignons de la 2^e à la 3^e classe, service local, et T. s. n° 7 (4^e classe) à l'exportation.

5° 1^{er} décembre 1885 : Tarif spécial, n° 28, en faveur de la chaux destinée à l'amendement des terres, des boues et immondices des villes, résidus calcaires de la fabrication du sucre, résidus des distilleries, déchets de carrières, etc.;

6° 15 mai 1886 : Création d'un tarif spécial, comportant la réduction de 400 à 200 kilogrammes du minimum de poids fixé pour les transports à petite vitesse, par charge incomplète, en faveur des engrais et de certains produits agricoles.

Depuis le 15 mai 1886 diverses réductions ont encore été accordées; elles sont résumées dans le tableau remis à la section centrale et qui est reproduit en annexe à la suite de ce rapport.

Une seule de ces réductions concerne l'agriculture; elle fait l'objet du tarif du 1^{er} novembre 1886 accordant certains déclassements aux carottes, etc., et à la choucroute.

M. le Ministre des Chemins de Fer, ayant, à la demande de M. Gilliaux, promis de fournir, pour la discussion de son Budget, la statistique par catégories de marchandises, des diminutions de recettes produites par les dernières réductions de tarifs, la section centrale croit devoir réserver cette question.

Toutefois il lui paraît nécessaire de signaler à l'honorable Ministre certaines réductions intéressant l'agriculture qui paraissent de nature à n'être pas plus longtemps refusées et qui ne peuvent exercer d'ailleurs une influence notable sur les recettes.

Ces réductions consisteraient à :

1° Appliquer le tarif spécial n° 28 du 1^{er} décembre 1885 aux *fumiers de paille* et aux *pulpes de betteraves*.

Les premiers ont une valeur aux lieux de production de 7 francs environ les 1,000 kilogrammes; ils ne peuvent donc supporter un taux de transport élevé et il est tout naturel de les assimiler aux matières comprises dans le tarif précité, comme le demandaient encore récemment à la Chambre MM. Systemans, Warnant et Doucet.

Quant aux pulpes de betteraves, il n'y a aucune raison de ne pas leur accorder, comme l'a demandé récemment encore la Société générale des

fabricants de sucre, le même tarif qu'aux résidus des distilleries puisqu'elles servent comme ceux-ci à l'alimentation du bétail et n'ont pas en moyenne plus de valeur spécifique;

2^o Accorder, comme le demandait M. De Smedt le 12 mai dernier, pendant la discussion du Budget de 1886, aux fruits de toutes espèces, aux légumes frais, au beurre, aux fromages et aux œufs, les réductions de tarif assurées le 26 octobre 1885 aux carottes, oignons, etc.

En réponse à l'honorable membre, M. le Ministre des Chemins de fer a bien voulu dire qu'il ferait de cette demande l'objet d'un examen attentif. La section centrale insiste pour que cette détaxe soit accordée;

3^o Réduire le prix de transport des machines et instruments agricoles, lesquels sont taxés à la 1^{re} classe, tandis que les voitures montées ou démontées et les voitures foraines sont comprises dans la 2^e classe;

4^o Étendre aux mois de janvier et février l'application du tarif spécial n^o 28 concernant la chaux destinée à l'agriculture. Cette mesure a été réclamée encore le 21 décembre dernier à la Chambre par M. de Kerchove de Denterghem; elle rendrait de véritables services à nos agriculteurs qui ont pendant les deux mois précités des attelages libres pour effectuer économiquement ces transports.

L'objection de M. le Ministre des Chemins de fer, à savoir qu'il ne disposait pas pendant les mois de janvier et février, à cause de la campagne sucrière, du matériel nécessaire ne paraît pas fondée. En effet, le 15 décembre au plus tard, les transports de betteraves sont complètement terminés. La section centrale espère qu'après un nouvel examen de la question l'honorable Ministre voudra bien faire droit à la demande susindiquée.

CHAPITRE III.

POSTES ET TÉLÉGRAPHES.

Postes.

La section centrale — de même que la 1^{re} section — s'est de nouveau préoccupée de la situation des facteurs ruraux et du personnel inférieur des postes.

La position des premiers a été améliorée en 1885 et celle des seconds l'an dernier.

Néanmoins, la section centrale recommande derechef à la sollicitude de l'honorable Ministre ces utiles agents dont la responsabilité augmente chaque année en raison même des services nouveaux qu'ils rendent au public.

Cette responsabilité s'est étendue notamment par suite du développement qu'a pris l'encaissement des quittances et des effets de commerce, dont le service a encore été récemment amélioré.

L'article 37 du Budget contient un crédit de 598,000 francs dans lequel est comprise une allocation de 125,000 francs, montant de la garantie postale pour le second semestre de l'exercice, accordée à la « Red Star Line » en vertu d'une convention nouvelle qui sera soumise à l'approbation des Chambres.

Il y a eu divergence de vues dans la section centrale en ce qui concerne la nécessité et l'opportunité de cette allocation. Un projet de loi spécial comportant approbation de cette convention sera prochainement soumis aux Chambres; la section centrale a été d'avis, en conséquence, de ne pas discuter cette question, l'opinion de chacun de ses membres étant réservée.

Télégraphes.

La section centrale a posé au Gouvernement la question suivante relative aux lignes téléphoniques :

DEMANDE.

Quelle est l'opinion du Gouvernement au sujet de la reprise, par l'État, des lignes téléphoniques existantes et de l'établissement de nouvelles lignes ?

RÉPONSE.

D'après l'article 25 du cahier des charges annexé à la loi du 11 juin 1883 sur l'établissement et l'exploitation des réseaux téléphoniques, le droit du Gouvernement au rachat des concessions ne s'ouvre qu'à partir de la dixième année d'exploitation. Or la date de l'octroi des concessions les plus anciennes ne remonte pas au delà de la fin de l'année 1883.

Ce n'est donc qu'en 1893 que le Gouvernement devra prendre une décision sur la question posée par la section centrale.

Après avoir régularisé la situation des réseaux déjà en exercice au moment de la promulgation de la susdite loi, le Gouvernement a accordé, à la suite d'adjudications publiques, des concessions pour les réseaux de Mons, Namur, Courtrai, Termonde et Malines; il a lui-même entrepris l'établissement et l'exploitation d'un réseau à Ostende.

La section centrale n'ignorait pas que le droit de rachat du Gouvernement ne s'ouvre qu'à partir de la dixième année d'exploitation, mais comme des demandes de concessions nouvelles peuvent surgir à tout instant, il lui paraît désirable que la question de la reprise des lignes existantes et de la construction des lignes nouvelles soit examinée par le Gouvernement. Si cette question de principe était résolue affirmativement, il y aurait lieu pour l'État de refuser désormais toute concession et d'établir lui-même celles

de ces lignes qui présenteraient un intérêt public. Procéder autrement serait reculer indéfiniment le moment de l'unification du réseau, unification qui ne pourrait être atteinte que dix ans après la date de la mise en exploitation de la dernière ligne concédée.

Sans vouloir insister davantage pour obtenir une réponse formelle, la section centrale engage le Gouvernement à faire de cette question l'objet d'un examen attentif.

De même que l'administration des télégraphes a appliqué la première sur le continent le service téléphonique intérieur à longues distances, elle vient d'inaugurer le service des relations internationales par téléphone par l'installation de la ligne de Bruxelles à Paris.

La section centrale félicite vivement le Gouvernement et l'administration d'avoir pris cette initiative intelligente.

Marine.

Les crédits demandés pour 1887 sont supérieurs de 383,302 francs à ceux votés pour 1886, savoir :

243,302 francs (articles 43, 46, 49) en vue de la création d'un troisième service quotidien de paquebots entre Ostende et Douvres et vice versa :

Et 140,000 francs (article 47) pour dépenses du chef des remises à payer aux comptables de la marine, lesquelles sont proportionnelles aux recettes.

Relativement au nouveau service à établir, la section centrale a posé la question ci-après au Gouvernement :

DEMANDE.

Quelle est l'organisation que le Gouvernement se propose d'établir pour l'exploitation du service accéléré des malles-poste entre Ostende et Douvres?

RÉPONSE.

Le Gouvernement n'est pas en mesure de répondre d'une manière précise à cette question. Un accord est établi en vue de l'organisation du nouveau service, avec la Compagnie du South Eastern Railway, pour le parcours de Douvres à Londres et de Londres à Douvres, et des négociations sont entamées avec les chemins de fer du continent pour les horaires de et vers l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

La section centrale espère que les négociations prémentionnées aboutiront bientôt à d'heureuses conclusions et que l'organisation du service nouveau, en développant considérablement le transit à travers la Belgique, donnera des résultats en rapport avec les dépenses faites dernièrement pour la marine.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES — SITUATION FINANCIÈRE.

Il résulte du compte rendu des opérations des chemins de fer pendant l'exercice 1885, que les redressements d'écritures opérés depuis 1878 sont terminés, d'après les nouvelles règles adoptées dans le but d'établir à la fin de chaque exercice le capital d'établissement dégagé des sommes appliquées aux travaux non encore livrés à l'exploitation.

Ainsi que cela est exposé, pages 8 et 9 de ce compte rendu, le *capital utile* devant servir de base aux charges financières du compte d'exploitation de 1885 s'élève à fr. 1,249,496,095 15 c.

En outre, l'administration admet d'une part, que toute somme dépensée au compte de premier établissement doit produire au profit du Trésor 4,12 p. % (représentant au taux de 4 p. % l'intérêt et l'amortissement en 90 ans), et d'autre part, que toute somme versée ou empruntée temporairement par elle du chef de l'exploitation, doit porter intérêt réciproque à 4 p. %. Dans ce système le Trésor est considéré comme le banquier du chemin de fer.

Partant de là, l'administration a établi le compte de profits et pertes de l'exploitation pour chacune des années de 1855 à 1885 et elle est arrivée à ce résultat que le Trésor, après avoir reçu les 4,12 p. % représentant l'intérêt et l'amortissement annuels, lui doit un solde de fr. 96,065,852 42 c.

Indépendamment de ce boni le chemin de fer possédait au 31 décembre 1885 des objets de consommation, matières premières, etc., payés par les comptes d'exploitation annuels, pour une somme de fr. 25,578,051 08 c.

Donc pour nous résumer avec plus de précision encore, la situation au 31 décembre 1885 s'établit comme suit :

D'une part,

Capital utile engagé à titre de premier établissement fr. 1,249,496,095 15 c., dont il a été amorti la somme de fr. 40,506,279 82 c.

Et d'autre part,

Solde actif dû par le Trésor à la même date de fr. 96,065,852 42 c., lequel constitue le véritable *fonds de réserve* de l'exploitation.

Le capital utile engagé a conséquemment produit pendant la période de 1855 à 1885, l'intérêt et l'amortissement ensemble 4,12 p. %, plus le boni susindiqué de fr. 96,065,852 42 c.

En ne tenant pas compte de ce dernier, le revenu moyen des capitaux engagés dans l'exploitation a été de 4,66 p. %.

Par les redressements d'écritures, que nous venons de résumer, l'administration a donc établi exactement la situation de nos chemins de fer vis-à-vis du Trésor public. Les résultats obtenus, malgré les fautes commises dans la constitution du réseau, malgré l'abaissement successif des tarifs et malgré des prestations de toute nature faites par le chemin de fer à d'autres services

publics et dont il eût été de bonne règle de débiter ces derniers, sont de nature à nous rassurer sur la valeur du réseau que nous possédons.

Si nous considérons l'exercice 1885 — dont le coefficient d'exploitation est de 58,58, contre 59,45 en 1884 — nous voyons qu'il a produit toutes ses charges à fr. 1,592,302 45 c^s près.

Mais si nous tenions compte des transports gratuits effectués pour d'autres Départements et de la somme dont les postes devraient être débitées au profit des chemins de fer pour le transport de ses dépêches, ce mali viendrait à disparaître.

Ces transports sont les suivants :

Détenus et leurs gardiens.	fr.	162,429 35
Transports militaires		643,961 59
Transports d'objets d'approvisionnements par Départements ministériels, armée et prison		96,060 92
		<hr/>
ENSEMBLE.	fr.	902,451 86

A cette somme il faudrait ajouter le coût du transport des dépêches postales.

Rien que pour le parcours des bureaux ambulants, s'élevant à 2,061,520 kilomètres pour l'année 1885, le chemin de fer devrait être crédité, à raison de fr. 0,20 par kilomètre, d'une somme de 412,304 francs.

L'exercice 1886 sera heureusement moins mauvais que ne le faisaient craindre les recettes des neuf premiers mois.

Se basant sur les chiffres approximatifs fournis à la section centrale, le rapporteur estime que le mali total sera d'environ 2 millions, en tenant compte, bien entendu, suivant les règles rappelées ci-dessus, de toutes les charges en intérêt et amortissement.

C'est là certes un déficit important, mais il y a lieu de tenir compte que la crise des transports semble avoir atteint en 1886 son point culminant et que de notables réductions de tarif ont exercé leur influence sur les recettes pendant une partie de cet exercice.

Un fait important vient heureusement de se produire, qui améliorera dans une large mesure la situation de nos chemins de fer vis-à-vis du Trésor; nous voulons parler de la conversion du 4 en 3 1/2 p. %.

Il est hors de doute qu'à dater de 1887 pour une partie et de 1888 pour la totalité ce dernier intérêt devra être appliqué aux comptes entre le chemin de fer et le Trésor. Ce point nous paraît d'autant plus incontestable que le taux favorable auquel la Belgique emprunte n'est pas dû seulement à sa richesse et à son crédit moral, mais aussi à ce fait qu'elle possède dans ses chemins de fer un actif réalisable et productif, qui représente à lui seul les trois quarts environ des emprunts faits depuis 1830.

Il est donc de stricte équité que le chemin de fer profite de toute réduction dans les intérêts de la dette nationale.

Dans ces conditions si l'intérêt au taux de 3 1/2 p. % avait été appliqué à l'exercice 1885, les charges financières de cet exercice eussent été réduites de 5 1/2 à 6 millions, de sorte que le mali de fr. 1,592,302 43

se fût transformé en un boni de plus de. » 4 millions.

Cette circonstance favorable, les améliorations en cours d'exécution que nous avons passées en revue dans ce rapport et qui auront pour conséquence une exploitation plus économique; celles que l'on parviendra à réaliser encore, notamment en réduisant successivement le chiffre du personnel des lignes secondaires de manière qu'il soit mis en rapport exact avec les besoins du service, peuvent nous faire entrevoir une prochaine ère de bonis.

Le Gouvernement, tout en ayant égard à la situation générale du Trésor public, aura pour devoir alors de décréter de nouvelles mesures favorables au travail national.

Certes, le chemin de fer doit payer toutes ses charges et il est prudent en matière de réductions de tarifs de ne procéder qu'avec circonspection afin de faire la part des événements imprévus. Mais le paiement de ces charges étant largement assuré, le surplus doit être appliqué à réduire les frais de transport, dans l'intérêt de l'agriculture et de l'industrie.

Tel est le sentiment de la section centrale et tel est aussi, nous n'en doutons pas, le sentiment de la Chambre et du Gouvernement.

Le Rapporteur,
ALFRED ANCIEN.

Le Président,
P. TACK.

(26)

ANNEXE.

Tableau des principales réductions de prix de transport accordées depuis le 15 mai 1886.

DATES DE MISE EN VIGUEUR, DÉSIGNATION DES MARCHANDISES, CLASSIFICATION ANCIENNE,
CLASSIFICATION NOUVELLE. — OBSERVATIONS.

I. Services intérieurs et mixtes.

Le tarif spécial mis en vigueur le 15 avril 1886 en faveur des *combustibles* et consacrant des réductions de 1 franc et fr. 1 25 c^e sur les prix du tarif normal a été successivement étendu aux destinations suivantes : Borgerhout, Oostcamp, Steenbrugge, Syssele, Contich-Ouest, Schellebelle, Moerbeke, Snaeskerke, Wygmael, Haecht, Deynze, Lebbeke, Herent, Ramscapele, Audegem, Boortmeerbeek, Gysegem, Hever, Wespelaer, Ternath, Selzaete (Wittouck), Selzaete (sucrerie de Tydgall), Wachtebeke, Epeghem, Velthem.

Le tarif spécial n° 22 introduit le 1^{er} mai 1886 pour les transports de goudron minéral solide à l'importation maritime et consacrant sur les prix de la 4^e classe une réduction de fr. 1 35 c^e avec minimum de perception de fr. 5 25 c^e, a successivement été étendu aux stations ci-après desservant des usines à briquettes :

Cronfestu, Leval, Marchiennes-au-Pont, Warquignies, Micheroux, Micheroux (ch^{se} de Herve-Wergifosse et Verviers).

1^{er} juin 1886. — *Acier brut en lingots, en brames, en lopins, en billettes* ou en *largets*, déclassement de la 3^e classe à la 4^e classe.

1^{er} juin 1886. — *Massiaux (fers ébauchés ou grossièrement laminés)*, de la 3^e à la 4^e classe.

15 juillet 1886. — *Amidon*, de la 1^{re} à la 2^e classe.

15 juillet 1886. — Les *mitrilles d'acier et de fer* rangées à la 4^e classe sont admises au tarif spécial n° 11 (1) (2^e catégorie).

1^{er} octobre 1886. — Création d'un nouveau tarif spécial n° 2^{bis} (2) applicable

(1) T. S. N° 11 applicable entre les bassins industriels du pays. Les prix de la 2^e catégorie comprennent un droit fixe de 1 franc et une part variable de fr. 0.05 par tonne-kilomètre.

(2) T. S. N° 2^{bis} 1 à 100 kil. fr. 0.015 par tonne-kilom. plus fr. 0.50 de frais fixes avec minimum de perception de 2 francs par tonne. Au delà de 100 kilom., prix du 100^e kilom. augmenté de fr. 0.01 par tonne-kilom.

aux transports de combustibles effectués par trains complets de 200 tonnes des gares charbonnières du pays vers les ports de mer belges pour l'exportation maritime.

1^{er} novembre 1886. — Création d'un nouveau tarif spécial n° 2^{er} (*) applicable aux expéditions de scories de laminoirs et de puddlage effectuées par quantités de 10 et 100 tonnes des stations des bassins industriels du pays vers les ports de mer belges pour être embarquées en destination définitive de Duisbourg, Hochfeld et Ruhrort, ainsi qu'en destination de Stettin pour être réexpédiées.

10 novembre 1886. — Extension du tarif spécial n° 12 (*) applicable aux transports de minerais de fer, aux expéditions de *castine* et *pyrites*.

15 novembre 1886. — Déclassement de la 2^e à la 3^e classe : les déchets de chanvre, les déchets de lin et les déchets d'étoupes.

1^{er} décembre 1886. — Déclassement de la 1^{re} à la 3^e classe des *Myrobolans*, des *Valonias* et du *bois de Quebracho moulu*.

1^{er} décembre 1886. — *Calcaires broyés* à l'exportation maritime, de la 4^e classe aux tarifs spéciaux n°s 2 et 3 (*).

10 décembre 1886. — *Pommes de pin*, de la 1^{re} à la 3^e classe.

Id. — *Tuyaux en grès*, de la 2^e à la 3^e classe et admission à l'exportation maritime au tarif spécial n° 7 (4^e classe).

1^{er} janvier 1887. — *Talc*, de la 2^e à la 3^e classe.

Id. — Création d'un nouveau tarif spécial comportant une réduction de 75 centimes par 1,000 kilogrammes sur le prix de la 4^e classe du barème normal du tarif intérieur de l'État en faveur des expéditions de *blendes grillées* effectuées par quantité de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, des fabriques de produits chimiques du pays en destination des stations belges desservant des usines à zinc.

Le minimum de perception est fixé à fr. 1 25 c^e par 1,000 kilogrammes.

II. Services Belge-Berg-Marche, Belge-Rhénan-Cologne, Minden et Belge-Allemand.

15 mai 1886. — Les transports directs d'acier brut en blocs, de billettes d'acier, de massiaux, de lopins de fer et d'acier, qui payaient jusque-là, sur

(1) T. S. N° 2^{er} 1^{re} catégorie, fr. 0.026 par tonne-kilom. avec minimum de perception de fr. 2.20 par 1,000 kilog. 2^e catégorie, fr. 0.02 par tonne-kilom. avec minimum de perception de 2 francs par 1,000 kilog.

(2) T. S. N° 12 par expédition de 10 ton., droit fixe 1 fr. frais variables fr. 0.02 par ton. kil.
 id. de 100 id. prix de la 4^e classe réduit de fr. 1.25.
 id. 200 id. id. id. 1.50.

(3) Le tarif spécial n° 2 donne une taxe de fr. 0.02 par tonne-kilomètre sans frais fixes et le tarif spécial n° 3 une taxe de fr. 0.026.

le trajet belge au taux équivalant à la 3^e classe du tarif intérieur de l'État belge, jouissent, depuis le 15 mai 1886, sur le même parcours, de prix correspondant à la 4^e classe belge.

15 juillet 1886. — Les poissons de mer frais, les poissons vivants en baquets ou en fûts, l'alevin et le frelin pour aquariums ainsi que le frai de poissons, remis à l'expédition à petite vitesse (lettre de voiture blanche) sont transportés par *trains ordinaires de voyageurs aux prix simples de la petite vitesse*. Remis à l'expédition à grande vitesse (lettre de voiture rose) leur transport s'effectue *par trains express, aux prix simples de la grande vitesse* à moins que les administrations n'aient interdit l'emploi de ces trains.

20 août 1886. — Réduction de 50 centimes et de 75 centimes par tonne sur les quotes-parts des lignes belges du chef des envois directs de combustibles minéraux de la Prusse-Rhénane et de la Westphalie à destination d'un certain nombre de stations déterminés du Nord-Ouest de la Belgique. Ces réductions ne sont accordées que jusqu'au 1^{er} août 1887.

III. Service Belge-Sud-Ouest-Allemand.

15 mai 1886. — Déclassement des billettes d'acier, des blocs bruts de fer ou d'acier fondu, des lopins de fer réchauffé ou d'acier réchauffé et des massiaux du tarif exceptionnel n° 4 (3^e classe sur le parcours belge) au tarif spécial III (4^e classe sur le parcours belge).

15 juillet 1886. — Les poissons de mer frais, les poissons vivants en baquets, ou en fûts, l'alevin et le frelin pour aquariums ainsi que le frai de poissons, remis à l'expédition à petite vitesse (lettre de voiture blanche) sont transportés par trains ordinaires de voyageurs aux prix simples de la petite vitesse. Remis à l'expédition à grande vitesse (lettre de voiture rose), leur transport s'effectue par trains express, aux prix simples de la grande vitesse, à moins que les administrations n'aient interdit l'emploi de ces trains.

10 août 1886. — Réduction de fr. 0.75 c^s par tonne de la quote-part afférente aux lignes belges, en faveur des minerais importés par les ports belges et celui de Terneuzen et expédiés par quantité minimum de 100 tonnes à la fois en destination des stations du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine.

1^{er} octobre 1886. — Réduction de fr. 0.75 c^s par tonne de la quote-part afférente aux lignes belges en faveur des fontes brutes expédiées du Grand-Duché de Luxembourg et de la Lorraine vers les ports belges et Terneuzen pour l'embarquement par navire de mer.

1^{er} novembre 1886. — a) Déclassement des carottes, choux-navets, choux-raves et navets du tarif spécial II (3^e classe sur le parcours belge) au tarif spécial III (4^e classe sur le parcours belge).

b) La *choucroute*, qui était soumise aux prix des classes générales, a été rangée au tarif spécial I (prix moyens entre ceux des 2^e et 3^e classes, sur le parcours belge).

c) Déclassement du *piassava* du tarif spécial I au tarif spécial II.

1^{er} janvier 1887. — Réduction de la quote-part afférente aux lignes belges

de fr. 0.75 c^s par tonne pour les envois de 50 tonnes et de 1 franc par tonne pour ceux de 100 tonnes, en faveur des transports de houille, coke et briquettes de charbon à effectuer de la Belgique vers les stations du chemin de fer de l'Alsace-Lorraine, situées au Sud et à l'Est de la ligne de Chambrey-Bensdorf-Sarreguemines.

1^{er} janvier 1887. — Les fruits frais (à l'exception des fruits du Midi, tels que les figues, les oranges, les citrons) remis au transport en paniers avec lettres de voiture petite vitesse sont expédiés en grande vitesse aux taxes simples de la petite vitesse, mais sans garantie quant à l'observation du délai de livraison fixé pour la grande vitesse.

IV. Service Franco-Belge-Est.

1^{er} janvier 1886. — (Réduction ne figurant pas aux *Annales parlementaires* du 12 mai 1886). Application d'un barème spécial (1) aux expéditions de houille, cokes et briquettes de charbon vers l'Est de la France, viâ Givet et Vireux, pour les envois de 10 et de 50 tonnes.

15 mai 1886. — Extension du barème spécial prémentionné aux relations établies avec la Compagnie de l'Est, en transit par le réseau de la Compagnie du Nord, viâ Erquelines-Laon, Erquelines-Hirson, Momignies-Laon, Momignies-Hirson.

15 mai 1886. — Réduction de 50 p. % de minimum de tonnage par expédition auquel était subordonnée, avant cette date, la concession des réductions de fr. 0.75 c^s et fr. 1,00 par tonne prévues pour les envois de 100 et 200 tonnes de houille et coke effectués vers les stations de la Compagnie de l'Est viâ Athus et Lamorteau.

V. Service Franco-Belge-Nord.

11 décembre 1886. — Chicorée, déclassement de la 3^e à la 4^e classe sur le parcours belge.

(1) Les bases de ce barème sont les suivantes :

a) *Envois de 10 tonnes.* — *Parcours de 75 kil.* et moins, fr. 0.04 par tonne et kilom., plus fr. 0.25 de frais fixes par tonne.

De 76 à 100 kilom. Taxe à 75 kilom. augmentée de 2 cent. par ton pour chaque kil. en plus.

De 101 kilom. et au-dessus. Taxe à 100 kilom. augmentée de 4 cent. par ton. pour chaque kilom. en plus.

b) *Envois de 50 tonnes.* — Réduction uniforme de 25 centimes par tonne sur les prix résultant des bases indiquées ci-dessus pour les envois de 20 tonnes.

