

(1)

( N° 109 )

## Chambre des Représentants.

---

SEANCE DU 5 MARS 1901.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes  
pour l'exercice 1901 (1).

### RAPPORT

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

MESSIEURS,

La Section centrale, chargée de l'examen du Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1901, a décidé de modifier l'ordre habituel de son rapport.

Afin d'en faciliter l'étude, elle croit bon d'en indiquer rapidement la division. La table détaillée des matières, qui figure à la fin du Rapport, permettra de retrouver aisément les passages où les diverses questions sont traitées.

Pour la clarté de notre exposé, il a paru préférable de séparer complètement de l'étude des recettes et dépenses du chemin de fer l'examen des recettes et dépenses de l'ensemble des services (chemins de fer, postes, télégraphes et marine). Cet examen fait l'objet du chapitre I<sup>er</sup>, divisé en deux sections, dont la première traite des dépenses et la seconde des recettes.

Toutes les questions qui se rattachent au chemin de fer sont exposées dans le chapitre II, divisé en huit sections. La première traite des recettes et des dépenses d'exploitation du chemin de fer; la deuxième donne la comparaison des résultats du Nord français et des chemins de fer de l'État belge; la troisième examine les questions qui se rattachent aux voies et travaux; la quatrième, celles qui touchent à la traction et au matériel; la cinquième traite de l'exploitation; dans la sixième sont étudiées : 1<sup>o</sup> l'utilité de la création d'un comité consultatif des chemins de fer; 2<sup>o</sup> les améliorations qu'on pourrait apporter au compte rendu annuel des opérations du chemin de fer; la septième traite du personnel; enfin, la huitième section examine la question financière. Cette section traite, en premier lieu, du capital de premier établissement, de son développement depuis l'origine et des dépenses qui lui

---

(1) Budget, n° 4, IX.

(2) La Section centrale, présidée par M. HEYNE, était composée de MM. DE BRUYN, DE COCO, GIROUL, HORBAIL, HUBERT et RENKIN.

incombent; elle traite en deuxième lieu des charges financières réelles du chemin de fer. La Section centrale a pensé qu'il y avait lieu de soumettre ces questions importantes à une étude approfondie.

Le chapitre III du Rapport est consacré aux postes, télégraphes et téléphones.

Le chapitre IV s'occupe de la marine.

## CHAPITRE I<sup>er</sup>.

### Examen général du Budget.

#### SECTION 1<sup>re</sup>. — DÉPENSES.

Le projet de Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour l'exercice 1901 comprend des crédits qui s'élèvent à 164,860,412 francs, dont 164,260,412 francs pour les dépenses ordinaires et 500,000 francs pour les dépenses exceptionnelles.

Ces sommes dépassent de . . . . . fr. 17,388,082 »  
le total du Budget de 1900.

Le Budget de 1900 dépassait de . . . . . 8,958,376 »  
le total du Budget de 1899 qui présentait lui-même une  
augmentation de . . . . . 5,863,464 »  
sur le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes  
de 1898.

Ainsi, et sans tenir compte des crédits supplémentaires,  
dont il sera parlé plus loin, les dépenses pour l'ensemble des  
services ont augmenté de . . . . . 32,209,922 »  
en trois exercices.

Le tableau suivant, établi sur les mêmes grandes subdivisions que le Budget, permet de se rendre aisément compte des différences entre le Budget de 1900 et le projet de Budget de 1901 :

	BUDGETS.		AUGMENTATIONS.	DIMINUTIONS.
	1900.	1901		
Chapitre II. — Chemins de fer . . . . fr.	120,140,970 »	135,910,522 »	15,769,552 »	•
Id. III. — Postes et télégraphes . .	20,050,858 »	21,055,868 »	1,005,050 »	•
Id. IV. — Marine . . . . .	5,971,042 »	6,735,042 »	764,000 »	•
Id. X. — Dépenses exceptionnelles	450,500 »	500,000 »	•	150,500 »
			17,538,582 »	150,500 »
		TOTAL ÉGAL. . . . fr.	17,388,082 »	

Le tableau ci-contre, donné par l'Administration à la demande de la Section centrale renseigne les différences par service entre le projet de Budget pour 1901 et le Budget de 1900 :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	BUDGET VOTÉ DE 1900		BUDGET DE 1901		DIFFÉRENCE entre le Budget de 1900 et celui de 1901.				Observations.
	par sections.	par services.	par sections.	par services.	DIMINUTIONS		AUGMENTATIONS		
					partielles.	totales.	partielles.	totales.	
1 <sup>e</sup> Administration centrale . . . . .	"	272,250	"	272,250	"	"	"	"	
1 <sup>re</sup> section : Services communs . . .	2,110,135		2,104,898		5,237	"	"	"	
2 <sup>e</sup> — Voies et travaux . . . . .	20,561,124		27,780,965		"		1,219,841		
3 <sup>e</sup> — Traction et matériel . . . . .	58,492,062		71,154,125		"		12,662,063		
4 <sup>e</sup> — Transports. — Direction commerciale et sur- veillance des chemins de fer concédés . . . . .	50,580,113		52,436,513		"		1,856,400		
5 <sup>e</sup> — Perception des recettes et contrôles . . . . .	2,386,650		2,434,021		"		47,385		
6 <sup>e</sup> — Chemins de fer en con- struction . . . . .	10,900		"		10,900		"		
		120,140,970		135,010,522		16,137		15,785,689	
3 <sup>e</sup> Postes, télégraphes et téléphones. { 1 <sup>re</sup> section : Services communs . . .	608,490		656,090		"		47,600		
{ 2 <sup>e</sup> — Postes . . . . .	12,898,145		13,540,558		"		642,215		
{ 3 <sup>e</sup> — Télégraphes et télépho- nes . . . . .	6,544,205 <sup>(1)</sup> + 20,500		6,859,420		"		315,215		
		20,050,858 + 20,500 <sup>(1)</sup>		21,055,868			20,500 <sup>(1)</sup>		1,005,030
4 <sup>e</sup> Marine . . . . .	"	5,971,042 + 450,000 <sup>(2)</sup>	"	6,755,042 + 300,000	"	130,000 <sup>(2)</sup>	"	764,000	
5 <sup>e</sup> Services divers . . . . .	"	286,750	"	286,750	"	"	"	"	
	"	147,172,550	"	164,500,412	"	160,037	"	17,554,719	
								17,388,082	
					18,958,500			21,451,282	
					2,492,782				
								— 4,043,200	

*Depenses exceptionnelles.*  
(1) Participation des télégraphes à l'Exposition Universelle de Paris.  
(2) Renouvellement de chaudières et entretien extraordinaire des steamers.

2

Mais en tenant compte { 1<sup>o</sup> des crédits supplémentaires alloués par la loi du 31 décembre 1900, soit . . . . .  
2<sup>o</sup> des insuffisances qui feront l'objet d'une prochaine demande de crédits supplémentaires, soit . . . . .  
Le Budget de 1901, tel qu'il est arrêté dans le projet de loi, présente par rapport à celui de 1900 une réduction de.

( 3 )

[N° 109]

Dans ce tableau, après avoir indiqué les différences par service entre les deux derniers Budgets, l'Administration fait remarquer qu'en tenant compte des crédits supplémentaires pour 1900, qui s'élèveront au total approximatif de 21,431,282 francs, le Budget de 1901 présentera par rapport au Budget de 1900 une diminution de 4,043,200 francs.

On n'aperçoit pas très bien la portée pratique de cette observation que l'Administration renouvelle chaque année.

Car tous les ans, d'importants crédits supplémentaires sont votés pour le Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Ces crédits se sont élevés :

En 1894 à . . . . . fr.	8,627,416 28
En 1895 à . . . . .	9,942,245 99
En 1896 à . . . . .	5,008,099 13
En 1897 à . . . . .	9,818,973 67
En 1898 à . . . . .	4,888,802 49
En 1899 à . . . . .	8,859,636 »
En 1900 (approximation) à . . . . .	21,431,282 »

On voit que depuis 1898 l'augmentation des crédits supplémentaires est plus accentuée encore que celle des crédits budgétaires. Il suit de là que si l'on veut se rendre sérieusement compte de la marche des dépenses, il est illusoire de comparer les crédits budgétaires sollicités pour un exercice à l'ensemble des crédits budgétaires et supplémentaires de l'exercice précédent. Une telle comparaison a toujours donné et donne fatalement des résultats qui ne correspondent à aucune réalité.

L'an dernier, par exemple, l'Administration constatait que les prévisions de dépenses pour 1900 étaient de 212,260 francs inférieures aux dépenses budgétaires de 1899, augmentées des crédits supplémentaires afférents à cet exercice. Mais ces prévisions de dépenses pour 1900 étaient imparfaitement établies, puisqu'elle a dû solliciter 21,431,282 francs de crédits supplémentaires qui ont porté à 21,550,022 francs l'augmentation des dépenses de l'exercice 1900 par rapport à l'exercice 1899 (1).

\* \* \*

La Section centrale craint que les prévisions de dépenses pour 1901 n'aient pas été établies non plus avec une parfaite exactitude. Elle a demandé à l'Administration le détail des crédits supplémentaires sollicités pour 1900, dans l'ordre du Budget, c'est-à-dire par chapitre, section et article. On trouvera aux annexes le tableau communiqué par l'Administration. (Voir annexe I.)

---

(1) D'après les prévisions communiquées l'an dernier par l'Administration et sur lesquelles était calculée la diminution de 212,260 francs sur l'ensemble des dépenses, les crédits supplémentaires pour 1899 devaient s'élever à 9,170,636 francs. Ils ne se sont élevés qu'à 8,859,636 francs. Cette réduction explique que l'augmentation réelle des dépenses de 1901 dépasse le montant des crédits supplémentaires pour cet exercice.

En ajoutant les divers articles de ce tableau aux articles correspondants du Budget de 1900 et en comparant les résultats ainsi obtenus aux prévisions du projet de Budget pour 1901, on constate ce qui suit :

1° *A l'article 17* (Travaux d'entretien et d'amélioration, etc.) :

Le crédit demandé pour 1901 est de . . . . . fr. 10,847,331 »  
 Le crédit alloué pour 1900 était de . . . . . 10,383,830 »

Soit une augmentation apparente de . . . . . fr. 463,521 »

En réalité, la prévision de 1900 a été insuffisante. Un crédit supplémentaire de 1,400,000 francs a été demandé. Par conséquent, la dépense de 1900 a été de . . . . . fr. 10,383,830 »

+ 1,400,000 »

Soit . . . . . fr. 11,783,830 »

Il n'est cependant prévu pour 1901 que . 10,847,331 »

Soit en moins . . . . . fr. 936,499 »

Cette prévision de dépenses sera-t-elle suffisante? Il est permis d'en douter quand on voit que, d'après la note préliminaire du projet de Budget, l'article 17 est augmenté d'une somme de 400,876 francs qui avait figuré jusqu'ici à l'article 15. Pour que le crédit prévu au projet de Budget fût suffisant, il faudrait que le coût des travaux d'entretien et d'amélioration se réduisît d'un million de francs en 1901.

2° *A l'article 19* (Salaires des agréés et des ouvriers) :

Le crédit demandé pour 1901 est de . . . . . fr. 21,077,763 »  
 Le crédit alloué pour 1900 était de . . . . . 19,963,525 »

Soit une augmentation apparente de . . . . . fr. 1,114,238 »

Mais la prévision de 1900 s'est trouvée insuffisante. Un crédit supplémentaire de 1,350,000 francs a été demandé.

La dépense en 1900 a donc été de . fr. 19,963,525 »

+ 1,350,000 »

Soit . . . . . fr. 21,313,525 »

Pour 1901, il n'est prévu que . . . . . 21,077,763 »

Soit en moins . . . . . fr. 235,762 »

Le crédit prévu à l'article 19 pour 1901 ne peut donc, semble-t-il, suffire aux dépenses résultant des extensions de personnel qui ont été nécessitées, d'après la note préliminaire, par le développement du trafic et l'accroissement du matériel de traction et de transport.

3° *A l'article 20 (Primes d'économie et de régularité) :*

Le crédit demandé pour 1901 est de . . . . . fr.	985,536 »
Le crédit alloué pour 1900 était de . . . . .	947,228 »
	<hr/>
Soit une augmentation apparente de . . . . . fr.	38,308 »

Ici encore la prévision de 1900 avait été insuffisante. Un crédit supplémentaire de 103,132 francs a été demandé.

La dépense pour 1900 a donc été de . fr.	947,228 »
	+ 103,132 »
	<hr/>
Soit . . . . . fr.	1,050,360 »
Pour 1901, il n'est prévu que . . . . .	985,526 »
	<hr/>
Soit en moins . . . . . fr.	64,834 »

En supposant qu'aucune extension de personnel ne se produise en 1901, le crédit prévu à l'article 20 pour 1901 ne peut donc pas suffire aux dépenses résultant des extensions de personnel déjà réalisées en 1900.

4° *A l'article 21 (Combustible et autres objets de consommation) :*

Le crédit demandé pour 1901 est de . . . . . fr.	22,963,841 »
Le crédit alloué pour 1900 était de . . . . .	14,571,346 »
	<hr/>
Soit une augmentation apparente de . . . . . fr.	8,392,495 »

La prévision de 1900 a été insuffisante. Un crédit supplémentaire de 11,009,654 francs a été demandé.

La dépense de 1900 a donc été de . . fr.	14,571,346 »
	+ 11,009,654 »
	<hr/>
Soit . . . . . fr.	26,581,000 »
Pour 1901, il n'est prévu que . . . . .	22,963,841 »
	<hr/>
Soit en moins . . . . . fr.	3,617,159 »

On escompte donc une diminution de 13.80 % sur le prix du combustible et des autres objets de consommation.

5° *A l'article 28 (Pertes et avaries, indemnités du chef d'accidents) :*

Le crédit prévu au projet de Budget pour 1901 est égal au crédit inscrit au Budget de 1900, soit 1,176,113 francs.

Or, on a demandé pour 1900 un crédit supplémentaire de 823,887 francs

et depuis 1894, jamais les dépenses de ce chef n'ont été au-dessous de 1,800,000 francs, et en 1900 elles atteignent, d'après les renseignements le total de 4,071,913 francs.

Cette prévision est donc évidemment insuffisante.

6° *A l'article 51 (Marine. — Traction et matériel) :*

Le crédit demandé pour 1901 est de . . . . . fr.	2,938,376 »
Le crédit alloué pour 1900 était de . . . . .	2,188,376 »
	<hr/>
Soit une augmentation apparente de . . . . . fr.	750,000 »

Mais ici encore, la prévision de 1900 a été insuffisante, et il a fallu solliciter un crédit supplémentaire de 1,177,500 francs, de telle sorte que la dépense réelle de 1900 a été de . . . . . fr.

	2,188,376 »
	+ 1,177,500 »
	<hr/>
Soit . . . . . fr.	3,365,876 »
et que le crédit prévu pour 1901 ou . . . . .	2,938,876 »
	<hr/>
présente une diminution de . . . . .	427,500 »

sur les crédits dépensés en 1900. On escompte donc ici une diminution de 12.5 % sur les dépenses totales de 1900. La diminution du coût des combustibles est d'ailleurs certaine. On ne pourrait donc critiquer les réductions opérées sur les articles qui les concernent. Il est probable même que ces réductions seront supérieures aux prévisions. Il n'en est pas de même des autres réductions. Selon toute vraisemblance, des crédits supplémentaires seront encore nécessaires en 1901 et partant les dépenses de cet exercice autres que les dépenses pour combustibles ne présenteront pas de diminution très sensible sur les dépenses fort élevées de l'exercice 1900.

\*  
\* \* \*

Afin de permettre une comparaison plus minutieuse entre le Budget de 1900 et le projet de Budget pour 1901, les augmentations de chaque service ont été elles-mêmes subdivisées suivant leur nature dans le tableau ci-contre :

LIBELLÉ  DES CRÉDITS	CHAPITRE II. — CHEMINS DE FER.						
	1 <sup>re</sup> SECTION.  Services communs.		2 <sup>e</sup> SECTION.  Voies et travaux.		3 <sup>e</sup> SECTION.  Traction et matériel.	4 <sup>e</sup> SECTION.  Transports.	5 <sup>e</sup> SECTION.  Perception des recettes et contrôles.
	Diminution.	Augmentation	Diminution	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Augmentation
Traitements et indemnités . . . . .	"	5,875	"	120,355	58,485	725,184	46,575
Salaires . . . . .	1,080	"	172,017	"	1,114,238	609,355	6,010
Imprimés, tarifs, etc. . . . .	12,052	"	"	"	"	"	"
Subside à la Caisse de retraite des ouvriers . . . . .	"	2,000	"	"	"	"	"
Billes, rails et accessoires, etc. . . . .	"	"	"	808,002	"	"	"
Outils, ustensiles, etc. . . . .	"	"	"	465,521	"	"	"
Primes d'économie et de régularité	"	"	"	"	58,508	"	"
Combustibles etc pour la traction des convois . . . . .	"	"	"	"	8,92,495	"	"
Entretien, réparation, etc. du ma- tériel. . . . .	"	"	"	"	5,078,537	"	"
Primes pour encourager la marche régulière des convois . . . . .	"	"	"	"	"	21,863	"
Frais d'exploitation . . . . .	"	"	"	"	"	435,000	"
Matériel des services communs . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
Transport des dépêches . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
Matériel. . . . .	"	"	"	"	"	"	"
Entretien des lignes, etc. . . . .	"	"	"	"	"	"	"
Traction et matériel . . . . .	"	"	"	"	"	"	"
Participation à l'Exposition de Paris.	"	"	"	"	"	"	"
Marine. — Matériel. . . . .	"	"	"	"	"	"	"

		CHAPITRE III. POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.				CHAPITRE IV	CHAPITRE X.	TOTALS.	
6 <sup>e</sup> SECTION. — Chemins de fer en construction.	1 <sup>re</sup> SECTION. — Services communs.	2 <sup>e</sup> SECTION — Postes		3 <sup>e</sup> SECTION. — Télégraphes et téléphones.	— MARINE.	— DÉPENSES EXCEP- TIONNELLES.			
Diminution	Augmentation	Diminution.	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Diminution.	Diminution.	Augmentation.	
10,900	6,000	•	285,425	254,095	14,000	•	•	•	
•	5,300	•	505,940	36,120	•	•	•	5,442,738	
•	•	•	•	•	•	•	12,032	•	
•	•	•	•	•	•	•	•	2,000	
•	•	•	•	•	•	•	•	808,002	
•	•	•	•	•	•	•	•	463,521	
•	•	•	•	•	•	•	•	38,308	
•	•	•	•	•	•	•	•	8,592,495	
•	•	•	•	•	•	•	•	5,078,537	
•	•	•	•	•	•	•	•	21,863	
•	•	•	•	•	•	•	•	435,000	
•	38,300	•	•	•	•	•	•	38,300	
•	•	1,000	•	•	•	•	1,000	•	
•	•	•	55,850	•	•	•	•	55,850	
•	•	•	•	25,000	•	•	•	25,000	
•	•	•	•	•	750,000	•	•	750,000	
•	•	•	•	•	•	20,500	20,500	•	
•	•	•	•	•	•	130,000	130,000	•	
							163,552	17,551,614	
SOLDE GÉNÉRAL. . . .fr.								17,588,082	

Du tableau qui précède, il résulte que les augmentations de dépenses portent sur trois postes principaux :

1° *Les traitements, indemnités et salaires* y figurent pour un total de . . . . . fr. 3,442,738 »  
représentant environ 20 % de l'augmentation totale.

Ce total se rapporte aux traitements à concurrence de 1,482,874 francs, et aux salaires à concurrence de 1,959,864 francs.

Dans le précédent Budget, l'augmentation de ce chef était de 3,258,054 francs dont 977,152 francs pour les traitements et 2,280,899 francs pour les salaires.

2° *Les combustibles et autres objets de consommation pour la traction des convois* y figurent pour un total de . . . . . fr. 8,392,495 »  
soit environ 48 % de l'augmentation totale.

Dans le précédent Budget, l'augmentation de ce chef était de 3,589,421 fr. ; mais il a fallu en outre solliciter pour cet objet des crédits supplémentaires à concurrence de 11,009,654 francs.

3° *L'entretien et la réparation du matériel* y figurent pour un total de . . . . . fr. 3,078,537 »  
soit environ 17,5 % de l'augmentation totale.

Dans le précédent Budget, l'augmentation de ce chef n'était que de 144,285 francs.

## SECTION 2. — RECETTES.

Les tableaux suivants rendent compte :

A. Des recettes faites par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'exercice 1899.

B. Des recettes approximatives faites par les divers services du Département pendant l'exercice 1900.

A. — *État indiquant les recettes faites par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1899.*

SERVICES.		RECETTES de 1899.	
Chemins de fer . . . . .		195,612,388 96 <sup>(1)</sup>	
Postes . . . . .	Part du Trésor. . . . .	Produits ordinaires . . . . .	13,571,429 99
		Taxes perçues sur les abonnements . . . . .	54,199 58
		Taxes sur les effets de commerce . . . . .	935,431 60
		Permis de pêche . . . . .	5,942 80
	Fonds communal . . . . .	9,450,993 72	
Télégraphes et téléphones . . . . .		8,783,016 84	
Marine . . . . .		Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres . . . . .	1,212,481 51
		Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	98,613 37
		Droits de police maritime . . . . .	149,799 44
		Droits de pilotage et de remorque . . . . .	3,278,938 99
		Droits d'écluse . . . . .	8,535 77
TOTAL . . . fr.		233,139,772 37	

B. — *État indiquant les recettes approximatives faites par les divers services du Département pendant l'année 1900.*

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1900.	
Chemins de fer . . . . .		204,548,200 • <sup>(1)</sup>	
Postes . . . . .	Part du Trésor. . . . .	Produits ordinaires . . . . .	14,248,000 •
		Taxes perçues sur les abonnements . . . . .	61,000 •
		Taxes sur les effets de commerce . . . . .	1,006,400 •
		Permis de pêche . . . . .	5,000 •
	Fonds communal . . . . .	9,902,000 •	
Télégraphes et téléphones . . . . .		9,364,000 •	
Marine . . . . .		Produits du service des paquebots entre Ostende et Douvres . . . . .	1,164,500 •
		Produits du passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre . . . . .	100,400 •
		Droits de police maritime . . . . .	148,400 •
		Droits de pilotage et de remorque . . . . .	3,257,400 •
		Droits d'écluse . . . . .	8,650 •
TOTAL . . . fr.		243,893,950 •	

(<sup>1</sup>) Recettes au profit du Trésor, déduction faite des parts des Compagnies (v. p. 13).

L'examen comparatif de ces deux tableaux et des Budgets de dépenses, augmentés des crédits supplémentaires, donne lieu aux constatations suivantes :

a) Le total des recettes approximatives de 1900 pour l'ensemble des services s'élève à . . . . . fr. 243,593,950 »

Les recettes de 1899 s'élevaient au total de . . . . . 233,139,772 37

D'où il résulte pour 1900 une augmentation de recettes de . . . . . fr. 10,454,177 63

b) L'ensemble des dépenses de 1899 s'élève à . . . . fr. 147,024,690 »  
se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires . . . . . fr. 138,163,034 »

2° Crédits supplémentaires . . . . . 8,839,636 »

TOTAL ÉGAL . . . . . fr. 147,024,690 »

L'ensemble des dépenses approximatives pour 1900 s'élève à . . . . . fr. 168,554,712 »

se décomposant comme suit :

1° Crédits budgétaires . . . . . fr. 147,123,430 »

2° Crédits supplémentaires . . . . . 21,431,282 »

TOTAL ÉGAL . . . . . fr. 168,554,712 »

D'où il résulte pour 1900 une augmentation de dépenses de . . . . . fr. 21,530,022 »

L'augmentation des recettes étant de . . . . . 10,454,177 63

La progression des dépenses pour l'ensemble des services dépasse la progression des recettes de . . . . . fr. 11,075,844 37

La comparaison des recettes et des dépenses totales des exercices 1898 et 1899 indiquait au contraire, que pour l'ensemble des services, la progression des recettes dépassait la progression des dépenses de . . . . . fr. 1,652,400 06  
(Voir rapport sur le Budget de 1900, p. 9.)

## CHAPITRE II.

## Chemin de fer.

SECTION 1<sup>re</sup>. — RECETTES ET DÉPENSES.§ 1<sup>er</sup>. — Recettes

Le tableau ci-dessous donne, dans la forme adoptée par les précédents rapports, les recettes approximatives des chemins de fer de l'État en 1900 comparées aux recettes du précédent exercice.

*Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État en 1899 et 1900.*

NATURE DES TRANSPORTS	RECETTES. (État et Sociétés concessionnaires.)		RECETTES au profit du Trésor.	
	1899	1900	1899	1900
<b>Onze premiers mois.</b>				
Voyageurs . . . . .	60,246,410 51	63,701,399 27	58,591,053 90	62,264,017 40
Bagages . . . . .	1,927,846 36	2,052,855 10	1,885,410 60	2,014,486 76
Marchandises, finances, etc. . . . .	119,029,946 94	124,005,230 32	115,619,907 45	121,143,002 70
Produits extraordinaires . . . . .	3,946,507 00	3,403,359 30	3,928,202 08	3,386,059 46
Recettes totales . . . . .	185,150,711 51	193,102,843 09	180,025,483 63	188,807,566 32
Différences en 1900 . . . . .	+ 8,012,132 48		+ 8,782,082 69	

**Décembre (approximation).**

Voyageurs et bagages . . . . .	4,708,190 55	5,149,900 °	4,576,845 79	5,037,600 °
Marchandises et produits extraordinaires . . . . .	11,283,835 24	10,715,000 °	11,010,059 54	10,503,000 °
Recettes totales . . . . .	15,992,025 59	15,864,900 °	15,586,905 33	15,540,600 °
Différence en 1900 . . . . .	— 127,100 °		— 46,500 °	
Totaux pour les douze mois . . . . .	201,142,757 10	209,027,700 °*	195,612,388 96	204,348,200 °
Différence en 1900 . . . . .	+ 7,885,000 °		+ 8,735,800	

\* D'après les derniers renseignements de l'Administration qui figurent à la section II § 3, *Mouvement des produits et des dépenses*, les recettes de 1900 s'élevaient à 209,257,044 francs.

Lors de l'examen du projet de Budget de 1900, afin de permettre à la Chambre de se rendre exactement compte de la progression du trafic, la Section centrale a demandé à l'Administration un tableau comparatif des recettes des chemins de fer, dressé par nature de transports pour chacun

des six derniers mois de 1897, 1898 et 1899. Pour rendre ces tableaux plus facilement intelligibles et mettre en évidence l'augmentation ou la diminution des recettes dans chaque catégorie de transports, pour chacun des mois considérés, la Section centrale a redressé le tableau fourni par l'Administration en notant dans une colonne spéciale les augmentations ou les diminutions d'un exercice à un autre et en réunissant, dans un second tableau, les catégories *Voyageurs et bagages*, et les catégories *Marchandises, finances et produits divers*. Ces tableaux figurent aux pages 21 et 22 du rapport de la Section centrale sur le projet de Budget pour 1900.

Il a paru utile de publier dans le présent Rapport deux tableaux semblables pour les années complètes 1897, 1898, 1899 et 1900.

Ces tableaux, que l'on trouvera aux annexes (voir annexe IV), se résument comme suit :

## RECETTES.

*Voyageurs, bagages, marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires.*

MOIS.	1897	1898	Différence sur 1897.	1899	Différence sur 1898.	1900	Différence sur 1899.
Janvier . . . . .	13,711,100	14,180,000	+ 3,4	14,554,500	+ 2,6	16,235,300	+ 11,5
Février . . . . .	15,179,800	15,039,900	— 1,1	15,887,500	+ 6,5	14,249,200	+ 2,6
Mars . . . . .	14,990,700	15,155,700	+ 1,1	16,313,800	+ 7,6	17,009,200	+ 4,5
Avril . . . . .	15,047,100	15,902,000	+ 5,7	15,619,600	— 1,8	16,930,800	+ 8,7
Mai . . . . .	15,173,200	15,696,400	+ 3,4	16,393,100	+ 4,4	17,357,200	+ 5,9
Juin . . . . .	15,531,000	16,088,900	+ 3,6	16,671,800	+ 3,6	17,715,400	+ 6,3
<b>TOTAUX du 1<sup>er</sup> semestre.</b>	<b>87,632,900</b>	<b>90,062,900</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>93,440,100</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>99,547,100</b>	<b>+ 6,5</b>
Juillet . . . . .	16,904,100	17,219,400	+ 1,9	17,544,800	+ 1,9	18,149,000	+ 3,4
Août . . . . .	18,652,700	17,982,100	— 3,6	18,985,700	+ 5,6	19,240,400	+ 1,3
Septembre . . . . .	18,273,200	17,859,000	— 2,4	18,890,800	+ 5,9	19,560,300	+ 2,5
Octobre . . . . .	18,146,200	18,110,700	— 0,2	19,008,800	+ 5,0	19,523,400	+ 2,7
Novembre . . . . .	15,482,000	16,044,400	+ 3,6	17,280,600	+ 7,7	17,542,800	+ 0,4
Décembre . . . . .	14,750,400	15,627,500	+ 5,9	15,992,000	+ 2,3	15,864,900	— 0,8
<b>TOTAUX du 2<sup>e</sup> semestre.</b>	<b>102,208,600</b>	<b>102,825,100</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>107,702,700</b>	<b>+ 4,7</b>	<b>109,480,800</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>REPORT du 1<sup>er</sup> semestre.</b>	<b>87,632,900</b>	<b>90,062,900</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>93,440,100</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>99,547,100</b>	<b>+ 6,5</b>
<b>TOTAUX de l'année. . .</b>	<b>189,841,500</b>	<b>192,886,000</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>201,142,800</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>209,027,900</b>	<b>+ 3,9</b>

Les résultats du premier semestre de l'exercice 1900 sont très satisfaisants; ils présentent, en effet, une augmentation de 6,3 % sur le premier semestre

de l'année 1899. L'augmentation du premier semestre de 1899 sur celui de 1898 n'avait été que de 3.7 %, et l'augmentation de celui-ci sur le premier semestre de 1897, de 2.8 %.

Mais à partir du mois d'août 1900, les augmentations fléchissent et en décembre ce fléchissement se traduit par une diminution de 0.8 % sur le mois correspondant de 1899. Ce n'est pas la première fois que pareil phénomène se produit en ces dernières années. Il peut donc être purement passager. Il peut aussi être l'indice d'une accalmie succédant à la période d'activité industrielle et commerciale que nous avons traversée. Dans ce cas, nous aurions à redouter pour un temps indéterminé des mécomptes dangereux pour l'équilibre des finances nationales.

§ 2. — *Comparaison de la progression des recettes et des dépenses du chemin de fer (exercices 1898, 1899 et 1900).*

Dans son rapport sur le projet de Budget pour 1900, page 8, la Section centrale constatait que de 1898 à 1899 les recettes du chemin de fer au profit du Trésor avait augmenté de . . . . . fr. 7,843,248 92 tandis que les dépenses avaient augmenté de . . . . . 8,608,614 32

et que par conséquent la progression des dépenses dépassait la progression des recettes de . . . . . 765,365 40

Cette comparaison était basée sur les chiffres des budgets et des crédits supplémentaires approximatifs et non sur les dépenses réellement faites qui, pour l'exercice 1899, n'étaient pas encore définitivement arrêtées.

Or le *Compte rendu des opérations du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes* pendant l'année 1899 s'exprime comme suit, page 2 :

« La comparaison entre les résultats des deux derniers exercices accuse les différences suivantes :

	Recettes.	Dépenses.
1899 . . . . . fr.	201,229,218 85	118,661,088 59
1898 . . . . . . .	191,584,178 70	112,902,678 62
AUGMENTATION . . fr.	9,645,040 13	5,758,409 97. »

De ces chiffres du *Compte rendu*, il ressort que la progression des recettes en 1897 aurait dépassé de fr. 3,886,850 16 la progression des dépenses.

Nous croyons utile de rectifier à cet égard les chiffres du *Compte rendu* de 1899, parcequ'il importe que les Chambres soient éclairées sur la marche exacte des recettes. L'examen attentif des *Comptes rendus* de 1898 et de 1899 montrait que les chiffres renseignés par l'administration, en divers passages de ces *Comptes rendus*, comme représentant le total des dépenses du chemin de fer, soit pour 1898, soit pour 1899, ne concordaient pas entre eux.

La Section centrale a cru devoir demander des explications sur ces discordances, et elle a posé au Gouvernement les questions suivantes :

## QUESTION.

La page A/2 du Compte rendu de 1899 accuse pour l'exercice 1898 une dépense totale de fr. 112,902,678 62.

D'après la page A/98, les dépenses de l'exercice 1898 ont été définitivement arrêtées à la somme de fr. 110,640,589 55.

I. — On demande le détail de la somme de fr. 112,902,678 62 dans la même forme que la page A/98 donne le détail de la dépense de fr. 110,640,589 55.

II. — D'où provient la différence entre les deux chiffres?

## QUESTION.

D'après le Compte rendu de 1899, page A/2, les dépenses d'exploitation de l'ensemble du réseau pour l'exercice 1899 ont été arrêtées *approximativement* à la somme de fr. 118,661,088 59.

On demande par chapitre, section et article du Budget, à quelles sommes ont été *définitivement* arrêtées les dépenses de cet exercice?

## RÉPONSE.

I. — Ci-joint un tableau donnant le détail demandé (1).

II. — La différence, soit fr. 2,262,289 07, entre les deux sommes citées ci-contre s'explique comme il suit :

Somme afférente à l'exercice 1897, prise en charge en 1898. (Voir *Compte rendu* de 1898, page 118.) . . . fr. 1,181,291 14

Somme afférente à l'exercice 1898, à régulariser en 1899. (Voir *Compte rendu* de 1899, page 98.) . . . fr. 1,227,200 93

ENSEMBLE . . . . fr. 2,408,492 »

dont à déduire, pour transfert, du compte d'exploitation au compte « Capital » des dépenses imputées sur le Budget ordinaire de 1898, pour étude et surveillance de travaux de construction, etc. (Voir *Compte rendu* de 1898, page 118.) . . . . fr. 146,203 »

RESTE . . . . fr. 2,262,289 07

somme égale à la différence signalée.

## RÉPONSE.

Ci-joint un tableau donnant la décomposition des dépenses d'exploitation de l'exercice 1899 (2).

Le chiffre de ces dépenses est très approximatif; on n'a pu en arrêter le montant exact et définitif, certaines opérations de régularisation se poursuivant encore.

(1) Ce tableau figure aux annexes. (Voir Annexe II.)

(2) Ce tableau figure aux annexes. (Voir Annexe III.)

Les explications données dans les deux réponses ci-dessus se résument comme suit :

Pour l'année 1897, les dépenses portées au bilan s'élèvent	
à . . . . .	fr. 102,209,313 »
Et les dépenses réellement faites à . . . . .	103,390,804 14
	<hr/>
DIFFÉRENCE EN PLUS. . . . .	fr. 1,181,291 14

Ces fr. 1,181,291 14 ont été ajoutés aux dépenses de 1898.

Pour l'année 1898, les dépenses portées au bilan s'élèvent	
à . . . . .	fr. 111,867,590 48
Et les dépenses réellement faites à . . . . .	110,640,389 53
	<hr/>
DIFFÉRENCE EN MOINS. . . . .	fr. 1,227,200 93

Ces fr. 1,227,200 93 ont été déduits des dépenses pour 1898.

La dépense de fr. 112,902,678 62 attribuée à l'exercice 1898 se décomposait donc comme suit :

Dépense présumée . . . . .	fr. 111,867,590 48
Insuffisance de 1897 . . . . .	1,181,291 14
	<hr/>
	fr. 113,048,881 62
Report au capital . . . . .	← 146,203 »
	<hr/>
SOLDE. . . . .	fr. 112,902,678 62

Le chiffre donné comme exact à la page A/2 du *Compte rendu* de 1899 comprend à tort deux sommes qui n'ont pas été dépensées en 1898, savoir :

fr. 1,181,291 14 dépensés réellement en 1898,  
1,227,200 93 portés en trop dans les prévisions pour 1898.

TOTAL . fr. 2,408,492 07 qui, déduction faite de la somme de  
146,203 » reportée au capital, représente la différence de  
fr. 2,262,289 07 signalée par la Section centrale.

De ce qui précède et des réponses de l'Administration, il résulte que les dépenses d'exploitation pendant les années 1898 et 1899 ont réellement été les suivantes :

En 1898 . . . . . fr. 110,640,389 85  
chiffre conforme à celui de l'annexe VII, page A/98 du  
*Compte rendu* de 1899.

— 146,203 »  
reportés au capital, soit. . . . . fr. 110,494,186 55

au lieu de fr. 112,902,678 72 indiqués erronément à la page A/2 du *Compte rendu* de 1899.

En 1899 . . . . .	fr. 118,502,534 12
	— 152,312 »
reportés au capital, soit . . . . .	fr. 118,350,222 12
Nous avons obtenu pour 1898 . . . . .	110,494,186 55
La différence en plus pour 1899 est de . . . . .	fr. 7,856,035 57
au lieu de . . . . .	5,758,409 97
que signale la page A/2 du <i>Compte rendu</i> de 1899.	
Soit un écart de . . . . .	fr. 2,097,625 60 <sup>(1)</sup>

La Section centrale ne s'explique pas que l'Administration des chemins de fer de l'État ne puisse arrêter toutes ses dépenses en temps utile pour en porter le chiffre exact au bilan, comme le font toutes les compagnies exploitantes. Il est en tous cas inadmissible que l'on s'écarte de la réalité des faits, quand il s'agit de comparer un exercice à un autre. Or, il est certain, en présence des réponses fournies par l'administration, que la comparaison qui figure à la page A/2 du *Compte rendu* de 1899 repose sur des données inexactes.

En ce qui concerne les recettes comparatives de 1898 et de 1899, le *Compte rendu* de 1899, page A/2, donne les chiffres suivants :

En 1898. . . . .	fr. 191,584,178 70
En 1899. . . . .	201,229,218 83

Tandis que les tableaux de recettes comparatives fournis par l'administration à la Section centrale (voir rapport 1900, p. 6, et présent rapport, p. 13), donnent comme chiffres définitifs :

En 1898. . . . .	fr. 192,884,568 27
En 1899. . . . .	201,142,737 10

(<sup>1</sup>) La différence entre cette somme de . . . . . fr. 2,097,625 60  
et celle de . . . . . fr. 2,262,289 07  
signalée par la Section centrale, soit . . . . . fr. 164,665 47  
s'explique comme suit :

Le <i>Compte rendu</i> de 1899, page A/2, accuse. . . . .	fr. 118,661,088 59
La réponse ci-dessus indique pour dépenses de 1899 . . . . .	fr. 118,502,534 12
	— 152,312 »
	118,350,222 12
DIFFÉRENCE. . . . .	fr. 510,866 47
Dont il faut déduire le report au capital pour 1898 . . . . .	146,205 »
SOMME ÉGALE A LA DIFFÉRENCE SIGNALÉE. . . . .	fr. 164,665 47

En admettant les chiffres de recettes de la page A/2 du *Compte rendu* de 1899, le tableau qu'elle donne doit être rectifié comme suit :

1899 . . . . . fr.	201,229,218 83	118,350,222 12
1898 . . . . .	191,584,178 70	110,494,186 55
AUGMENTATION. fr.	9,645,040 13	7,856,035 57

Et en admettant les chiffres de recettes des tableaux, page 6 du rapport de la Section centrale de 1900 et page 13 du présent rapport, probablement plus exacts, parce qu'ils sont plus récents :

	Recettes.	Dépenses.
1899 . . . . . fr.	201,142,757 10	118,350,222 12
1898 . . . . .	192,884,568 27	110,494,186 55
	8,258,168 83	7,856,035 57

Dans les deux hypothèses, la progression des recettes dépasse la progression des dépenses.

Mais ce résultat n'est qu'apparent.

Les dépenses de 1899 ne sont restées inférieures aux chiffres prévus page 8 du rapport de la Section centrale de 1900 et n'ont été ramenées à fr. 118,350,222 12 que parce que cet exercice n'a point assumé les charges qui lui incombait du chef du renouvellement du matériel mis hors d'usage en 1899.

Le tableau qui figure à la page A/20 du *Compte rendu* de 1899 constate, en effet, que pendant cet exercice, 41 locomotives, 61 tenders, 65 véhicules pour trains de voyageurs et 825 véhicules pour trains de marchandises ont été mis hors d'usage, et que, pendant la même période, il n'a été renouvelé sur Budget ordinaire que 4 locomotives, 11 tenders, 6 véhicules à voyageurs et 3 wagons à marchandises.

Quelle était la valeur réelle du matériel non renouvelé?

Le *Compte rendu* de 1898, page A/23, fixait à . . . fr. 17,991,589 50 l'avance du compte d'exploitation du chef de renouvellement du matériel de traction et de transport.

Le *Compte rendu* de 1899, page A/21, réduit l'avance à 14,026,362 »

Soit une différence de . . . fr. 3,965,227 50

qui représente sans doute la valeur du matériel démoli en cours d'exercice et non renouvelé sur Budget ordinaire.

A ce sujet, la Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

## QUESTION.

## RÉPONSE.

D'après le tableau qui figure à la page A/20 du <i>Compte rendu</i> de 1899, les opérations	Le fonds de renouvellement du Budget de 1899 compris à l'article 22 et s'élevant
---	--

ci-après ont été accomplies dans le cours de cet exercice :

	Locomotives.	Tenders.	Véhicules pour trains de	
			voya-geurs.	marchan-dises.
Il a été mis hors d'usage . . . . .	41	61	65	825
Il a été renouvelé sur Budget ordinaire. .	4	11	6	3
EN MOINS. . .	37	50	59	822

Les résultats financiers de l'année 1899 bénéficient évidemment de ce déficit dans le renouvellement sur Budget ordinaire, c'est-à-dire que les dépenses d'exploitation sont d'autant moins élevées et que, par conséquent, le boni est d'autant plus élevé.

Comment l'administration explique-t-elle ce mode de procéder?

à 2,500,000 francs a été utilisé. Il a été affecté au paiement des 616 wagons de 15 tonnes qui ont fait l'objet du cahier des charges n° 557 de 1899 et qui ont coûté 2,498,000 francs. Cette dépense de 2,498,000 francs est d'ailleurs comprise dans la somme de 20,710,870 francs portée au compte d'exploitation de 1899 (annexe VII A/98) en regard du poste : *Entretien et renouvellement du matériel.*

Mais comme ces 616 wagons n'ont été fournis qu'en 1900, c'est dans le tableau A/20 des faits accomplis au cours de 1900 qu'ils prendront place.

En réalité, le matériel commandé mais non fourni au 31 décembre 1899 se répartissait comme suit :

Sur fonds de renouvellement . . . . .	616 wagons;
	98 locomotives;
	84 tenders;
Sur fonds d'extension . . . . .	112 véhicules
	pour trains de voyageurs,
et 1,316 — 616 = 700 véhicules	pour trains de marchandises.

Le matériel porté pour renouvellement à l'entrée de la situation A/20 de 1899 provient :

Les 4 locomotives et les 11 tenders, de marchés conclus en 1898 sur le Budget ordinaire de cet exercice et arrivés à terminaison en 1899;

Les 9 véhicules pour trains de voyageurs et de marchandises (3 voitures-fourgons, 2 fourgons-chaudières, 1 wagon-citerne, 1 wagon pour transport de gaz riche et 2 wagons fermés), de travaux de construction et de transformation entrepris dans nos ateliers en 1897, 1898 et 1899 sur les crédits pour réparation et renouvellement.

Il est à remarquer que la somme des charges imposées jusqu'ici, pour renouvellement, aux Budgets ordinaires, excède considérablement le coût initial du matériel sorti des inventaires après vente ou démolition.

Ainsi, le Compte rendu pour 1899 con-

state, à ses pages A/20 et A/21 et dans son annexe XX, que la valeur d'achat du matériel fourni sur fonds de renouvellement jusqu'au 31 décembre 1899 est supérieure de 14,026,562 francs à la valeur d'acquisition du matériel vendu ou démoli jusqu'à la même date.

Cette réponse n'est pas satisfaisante. Le matériel démoli au cours d'un exercice ne doit pas être remplacé de suite par des unités identiques. Mais en cas de mise hors d'usage, la valeur que représentait le matériel démoli est détruite, et il faut imputer sur le Budget ordinaire une somme égale à cette valeur. En d'autres termes, la régularité veut que le matériel mis hors d'usage au cours d'un exercice soit remplacé intégralement sur le Budget de cet exercice. Cette règle s'impose d'autant plus ici que le Budget ne contient pas de prévision spéciale pour dépréciation et amortissement du matériel.

Si le remplacement immédiat du matériel mis hors d'usage n'était pas indispensable à la marche du service, on comprendrait que l'administration l'ajournât à une date ultérieure et en tint compte. Mais tel n'est pas le cas ici. Nous voyons, en effet, que pendant l'exercice 1899, il a été dépensé, sur fonds de premier établissement, une somme de fr. 14,542,794 38 pour extension du matériel (voir *Compte rendu* de 1899, annexe XI, pp. A/102 et A/103). Cette dépense, au lieu d'être prélevée exclusivement sur fonds de premier établissement, aurait dû être couverte par le Budget ordinaire à concurrence de la valeur du matériel mis hors d'usage.

Procéder autrement, c'est non seulement troubler les résultats de l'exploitation de l'année, c'est encore prolonger indéfiniment et outre mesure l'aggravation du capital de premier établissement et s'exposer à présenter des bonis qui ne correspondent pas à la réalité.

De la réponse que nous discutons, il résulte qu'on a commandé en 1899, 616 wagons à marchandises dont on a imputé le coût, soit 2,498,000 francs sur le compte d'exploitation de 1899.

Comme ce compte d'exploitation devait supporter du chef du renouvellement du matériel une charge de fr. 5,965,227 50, ses dépenses devraient être augmentées de fr. 1,467,227 50.

La réponse de l'administration fait observer que les sommes imposées jusqu'ici aux Budgets ordinaires, pour renouvellement, dépassent considérablement le coût initial du matériel sorti des inventaires après vente ou démolition. Mais les constatations faites à cet égard par le *Compte rendu* de 1898, page A/23, ont été mises sérieusement en doute par le rapport de la Section centrale de 1900 (voir rapport de 1900, p. 59). Ces constatations fussent-elles d'ailleurs exactes, on pourrait peut-être en tenir compte à l'occasion d'une évaluation générale du matériel, mais elles sont étrangères à la question soulevée par la Section centrale. On ne peut les prendre en considération, quand il s'agit d'apprécier les dépenses réelles d'un exercice et de comparer les résultats des divers exercices entre eux.

\* \* \*

En prenant comme base les chiffres de la page A/2 du *Compte rendu* de 1899, rectifiés par le présent rapport, nous voyons que les recettes du chemin de fer en 1899 s'élèvent à . . . . . fr. 201,229,218 85<sup>(1)</sup>  
et les recettes approximatives de 1900 à . . . . . 209,027,700 »

soit une augmentation de recettes de . . . . . fr. 7,798,481 17

Les dépenses ordinaires relatives aux chemins de fer ont atteint en 1899 . . . . . fr. 118,550,222 12

Les dépenses ordinaires de 1900 s'élèvent approximativement à . . . . . 140,160,202 »

Cette somme se décompose comme suit :

1° Crédits budgétaires . . . . . fr. 120,140,970 »

2° Crédits supplémentaires . . . . . 20,019,232 »

TOTAL ÉGAL. . . . . . fr. 140,160,202 »

De l'exercice 1899 à l'exercice 1900, les dépenses ont donc subi une augmentation de . . . . . fr. 21,809,979 88

La progression des dépenses relatives aux chemins de fer a donc dépassé la progression des recettes de . . . . . fr. 14,011,498 71

§ 5. — *Mouvement des recettes et des dépenses d'exploitation de 1881 à 1900. — Coefficients d'exploitation.*

Le tableau ci-contre indique, par année, le mouvement des produits et des dépenses du chemin de fer de 1881 à 1900 inclus.

Cette vue d'ensemble sur la marche de l'exploitation durant cette période relativement longue est pleine d'intérêt. Elle aide à se rendre compte des faits; elle fournit de sérieuses bases de prévisions pour l'avenir.

(1) Le calcul qui suit est basé sur le chiffre de recettes pour 1899 que donne le *Compte rendu* page A/2. D'après le tableau qui figure page 13 du présent rapport, en recettes s'élèvent à fr. 201,142,737 10, soit une différence en moins de fr. 86,481 75. Si l'on prend comme point de départ le chiffre de fr. 201,142,737 10, probablement plus exact, la différence de recettes en faveur de 1900 s'élève à fr. 7,884,962 90, et la progression des dépenses sur les recettes est ramenée à fr. 15,925,016 98. — Il faut remarquer en outre : 1° que le calcul qui figure au haut de la page est basé sur les recettes totales, parts des compagnies comprises, tandis que le calcul fait pour l'ensemble du Budget, page 12 du présent Rapport, fait abstraction des parts revenant aux compagnies;

2° que le chiffre de fr. 118,550,222 12 représentant les dépenses de 1899 est un chiffre définitif. Les comparaisons de la page 12 sont au contraire basées sur les crédits votés et non sur les dépenses effectives;

3° que le total des recettes de 1900 d'après les derniers renseignements fournis par l'Administration s'élève à 209,257,044 francs. (Voir le tableau du Mouvement des produits et des dépenses, § 5 ci-dessous.

Mouvement des produits et des dépenses pendant les vingt dernières années (1881 à 1900 inclusive).

Main table with columns for years (1881-1900) and rows for 'RECETTES BRUTES' and 'DÉPENSES D'EXPLOITATION'. Includes sub-sections like 'Services communs', 'Voies et travaux', 'Traction et matériel', and 'Exploitation'.

Rapprochement des recettes brutes des dépenses d'exploitation et des charges financières.

Summary table comparing 'Recettes brutes', 'Dépenses d'exploitation', and 'Charges financières' from 1881 to 1900, including percentage coefficients.

(\*) Les résultats de 1900 sont donnés pour ce qui concerne les recettes, approximativement, les comptes de décembre n'ayant pas définitivement arrêté.
(†) Substitués à la Caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand-Central belge.
(‡) Publicité commerciale.
(§) Bénéfices à des établissements industriels.
\* Résultats correspondants aux périodes pendant lesquelles les lignes rattachées ont été exploitées pour compte de l'État jusqu'à leur reprise effective. — \*\* Résultats totaux recueillis y compris ceux afférents à la période transitoire.

## A. — Explication graphique du tableau.

Quelques explications sur le plan d'après lequel ce tableau a été dressé ne seront pas inutiles.

Au haut de chaque colonne se trouve indiquée en italiques la longueur moyenne du réseau exploité pendant l'exercice auquel elle se rapporte.

La première partie du tableau rend compte des recettes brutes par nature.

La deuxième partie énumère les dépenses d'exploitation dans l'ordre des sections et articles du Budget. Elle permet de suivre facilement d'année en année la marche des dépenses relatives à chaque article et d'apercevoir sans effort les augmentations ou les diminutions. Les totaux de dépenses ont été arrêtés après déduction des travaux de parachèvement et des dépenses d'extension compris dans les dépenses d'exploitation et qui, suivant la pratique reçue, doivent être reportés au compte de premier établissement.

La troisième partie rapproche pour chaque année le total des recettes brutes du total des dépenses d'exploitation et détermine l'excédent brut de chaque exercice. Le coefficient d'exploitation est indiqué immédiatement en dessous. Nous donnons pour chaque année deux coefficients d'exploitation. Ceux qui sont imprimés en italiques sont les coefficients réels un peu supérieurs aux coefficients accusés par les comptes rendus de l'administration. La différence vient de ce que nous avons ajouté aux dépenses le montant des pensions qui doivent, à notre avis, être considérées comme une charge de l'exploitation.

Pour établir l'excédent réel ou la recette nette, la quatrième partie du tableau déduit des excédents bruts la part revenant aux sociétés dont l'État exploite les lignes moyennant redevances ou parts de recettes.

Enfin les charges financières, telles que l'administration les a indiquées dans ses comptes, figurent immédiatement sous les excédents réels de chaque exercice.

En les comparant aux recettes nettes, on trouve les excédents en bénéfice ou les insuffisances, indiquées au bas de chaque colonne en regard de leur rubrique.

Les totaux des recettes brutes, ceux des dépenses d'exploitation, les excédents bruts, les recettes nettes et les résultats de chaque exercice sont indiqués en caractères gras.

## B. — Observations sur les résultats accusés par le tableau du mouvement des produits et des dépenses de 1881 à 1900.

En ce qui concerne les recettes, nous considérons uniquement les deux postes les plus importants : les voyageurs et les grosses marchandises.

On voit que les recettes du service des voyageurs ont été en progrès constants, sauf deux flexions passagères en 1886 et en 1895, presque immédiatement suivies d'un mouvement ascensionnel caractérisé. De 1881 à 1900, l'augmentation de la recette brute dépasse 80 %. Pour mieux apprécier les résultats de ce service et l'effet des diverses transformations et extensions qui s'y sont opérées, il sera utile de se reporter aux observations qui figurent à la section V, § 2 du présent chapitre.

La progression des recettes du service des grosses marchandises, bien

qu'aussi considérable que celle du service des voyageurs, à été moins régulière. Le chiffre des recettes monte jusqu'en 1883, puis il fléchit en 1884 et la flexion s'accroît au point qu'en 1886 les recettes sont inférieures à celles de 1881, bien que le réseau se fût accru de plus de 300 kilomètres. A partir de 1887, sans qu'il y ait eu extension notable du réseau, les recettes augmentent rapidement. De 1886 à 1890, la différence en plus est d'environ dix-sept millions. En 1891 et 1892, nouveau recul peu important, il est vrai, et suivi d'ailleurs d'une reprise qui, sous l'influence de la prospérité économique et de l'extension du réseau, n'a cessé de s'accroître depuis. De 1882 à 1900, l'augmentation de la recette brute des grosses marchandises atteint aussi à peu près 80 %.

Il faut noter pourtant que d'après les tableaux qui figurent à l'annexe IV, la recette des grosses marchandises a subi en novembre 1900 une diminution de 1,4 % par rapport à la recette de novembre 1899, tandis que pour ce même mois les recettes du service des voyageurs accusent encore une augmentation de 5,2 %. Pour le mois de décembre, d'après les chiffres approximatifs, l'augmentation des recettes des voyageurs s'accroît (plus de 9 %), mais la diminution du chef des marchandises dépasse 5 %, d'où une diminution de 0,8 % pour l'ensemble. Ces chiffres nous annoncent que les effets de la dépression industrielle commencent à se faire sentir dans les recettes du chemin de fer.

Si nous considérons les recettes totales de chacun des vingt derniers exercices, nous voyons que, sauf pour la période 1884 à 1886 et pour l'année 1892, leur ascension a été constante. Il est à noter que ces passagères diminutions de recettes n'ont eu qu'une répercussion très faible sur les excédents bruts. Le tableau suivant indique cette répercussion.

ANNÉES.	DIMINUTION des recettes.	EXCÉDENTS BRUTS.	EXCÉDENTS NETS.
1884. . . . .	1,759,453 •	— 194,110 •	— 99,586 •
1885. . . . .	418,551 •	+ 1,182,570 •	+ 1,000,169 •
1886. . . . .	3,258,695 •	+ 695,053 •	+ 991,668 •
1892. . . . .	2,163,258 •	— 445,898 •	— 287,459 •

En 1886, l'insuffisance définitive était moindre qu'en 1881, 1882, 1884 et 1885, malgré la diminution des recettes.

En 1892, les recettes ayant diminué de 2,163,258 francs, le boni tomba de 4,598,095 francs à 3,540,899, soit une différence de 1,057,196 francs.

De ces chiffres on peut conclure qu'à la diminution des recettes a correspondu une certaine réduction des dépenses, et que partant la compressibilité de celles-ci permettra vraisemblablement d'affronter une crise éventuelle avec l'espoir d'éviter le déficit.

Mais si, laissant de côté le chapitre des recettes, nous analysons les divers

postes de dépenses, nous constatons que cette conclusion est loin d'être complètement certaine.

Nous y voyons, en effet, qu'aux affaissements dans les recettes qui se sont produits en 1884, 1885 et 1886, ont correspondu des réductions dans les dépenses. Mais ces réductions ont particulièrement porté sur le service des *voies et travaux* et sur le service de la *traction et du matériel*.

Aux voies et travaux, les réductions portent sur les billes accessoires et matériel fixe de la voie et sur les travaux d'entretien et d'amélioration.

A la traction et au matériel, elles portent sur le combustible et autres objets de consommation et sur l'entretien et le renouvellement du matériel (\*).

Pendant cette période de crise, la baisse du prix de charbon fut une circonstance favorable aux chemins de fer. Comme le prouvent le tableau suivant dressé d'après les indications du Compte rendu de 1887, page A/33, elle atténua fortement les conséquences de la diminution des recettes.

ANNÉES.	PRIX DU CHARBON à la tonne.	CONSUMATION TOTALE en tonnes.	DÉPENSE TOTALE pour combustible.
1883. . . . .	7.91	692,000	5,478,000 .
1884. . . . .	7.39	682,000	4,979,000 .
1885. . . . .	5.05	660,000	3,726,000 .
1886. . . . .	5.10	647,000	3,302,000 .

La diminution de la dépense pour charbon (2,176,000 francs) compensait donc, à concurrence d'environ 40 %, la diminution totale de la recette pour la même période (5,416,699 francs).

Dans la même occurrence, nous pourrions vraisemblablement escompter la même chance favorable.

Quant aux autres réductions de dépenses opérées de 1884 à 1885, il est douteux qu'on puisse y avoir efficacement recours en cas de crise dans l'avenir.

Pendant ces trois mauvaises années, le chiffre des dépenses de la section de l'*Exploitation* se maintint et s'augmenta même légèrement. Il ne diminua très légèrement qu'en 1886 et en 1887. Les dépenses pour l'entretien et l'amélioration de la voie, et celles pour l'entretien et le renouvellement du matériel diminuèrent seules par suite des règles d'économie que l'administration appliqua. Ces économies avaient un caractère un peu factice. On a pu les réaliser, parce qu'on le voulait absolument. Mais la force des choses reprit bientôt son empire, comme on le voit par l'allure très rapide que prend, immédiatement après cette période, l'augmentation des dépenses relatives aux postes qu'on avait comprimés. On ne peut s'expliquer autrement les

(\*) D'après les indications du tableau, les salaires de la traction et du matériel ont diminué de 1885 à 1884, à concurrence d'environ 4,500,000 francs. Mais c'est là une pure apparence, ce montant ayant été reporté à l'article *Entretien et renouvellement du matériel*.

différences énormes qui se manifestent dans la progression des diverses dépenses de 1886 à 1890 comme le met en lumière la comparaison que voici :

SECTIONS DU BUDGET.	1886	1890	DIFFÉRENCE.
Voies et travaux . . . . .	16,054,022 •	19,504,099 •	+ 20.40 %
Traction et matériel . . . . .	27,515,124 •	40,454,962 •	+ 46.97 %
Exploitation . . . . .	19,504,106 •	21,105,609 •	+ 9.38 %

Ces chiffres donnent à penser que nous ne pouvons guère escompter, en cas de diminution de recettes, une réduction stable des frais d'entretien, d'amélioration ou de renouvellement du matériel ou de la voie.

De 1881 à 1899, le réseau a passé de 2,869.5 kilomètres à 4,059.6 kilomètres, soit une extension de 40.7 %.

Les recettes ont passé de 115,498,253 francs à 201,229,929 francs, soit une augmentation de 77.3 %, et les dépenses de 71,209,127 francs à 149,507,484 francs, soit une augmentation de 67.54 %.

Le coefficient d'exploitation a été de 62.74 % en 1881 et de 59.28 % en 1899. Ces coefficients sont l'un et l'autre défavorables. Il est vrai que, dans l'intervalle, le coefficient d'exploitation est descendu plus bas. En 1888, il est descendu jusque 53.16 %, proportion à peu près satisfaisante.

Analysant les chiffres du tableau des résultats des quinze derniers exercices financiers, la Section centrale de 1900 signalait la progression inquiétante du coefficient d'exploitation. Elle exprimait la crainte que cette progression ne s'accroût encore dans l'avenir. Elle présentait de notables augmentations de dépenses que le projet de Budget pour 1900 ne proposait pas, mais dont l'examen attentif de la situation générale trahissait l'imminence. L'événement a malheureusement justifié ces prévisions pessimistes, plus rapidement qu'on ne le supposait.

En 1900, les dépenses ont fait un saut brusque. Nous l'avons vu, elles ont passé de 118,502,554 francs (1), en 1899, à 142,128,986 francs (1); tandis que les recettes montaient de 201,229,219 francs à 209,257,044 francs.

Si l'on compare les chiffres de 1881 et de 1900, le résultat est moins favorable que pour la comparaison de 1881 et de 1899.

DÉSIGNATION.	1881	1899	1900	Différence de 1881	
				à 1899.	à 1900.
Longueur moyenne du réseau, en kilom.	2,869.5	4,059.6	4,059.6	+ 40.7 %	+ 40.7 %
Recettes . . . . . fr.	115,498,253	201,229,219	209,257,044	+ 77.3 %	+ 84.57 %
Dépenses . . . . .	71,209,127	119,507,484 (1)	145,048,606	+ 67.54 %	100.88 %
Coefficients d'exploitation . . . . .	62.74	59.28	68.56	- 3.46	+ 5.62

(1) Non compris le montant des pensions.

(2) Y compris le montant des pensions.

De 1899 à 1900, le coefficient d'exploitation est donc monté de neuf unités, atteignant, à la fin d'une période de prospérité industrielle extraordinaire, la proportion des années mauvaises.

Les dépenses pour combustibles et pour divers objets de consommation ont été particulièrement lourdes en 1900. C'est vrai. Suffisent-elles cependant, à elles seules, à expliquer la situation? Certainement pas. Et nous en trouvons la preuve irréfutable dans le tableau du *mouvement des produits et dépenses*. De 1899 à 1900, l'augmentation des dépenses dépasse 23 millions, tandis que l'augmentation du chef du combustible et des autres objets de consommation ne va pas à 12 millions (23,658,546 — 15.989,921 = 11.668,585 francs) Ainsi, abstraction faite des augmentations de ce chef, l'augmentation de la dépense pour les autres objets a dépassé en 1900 l'augmentation totale (charbon compris) de 1899 sur 1898.

La cherté du charbon est une cause passagère de dépenses. Ce n'est pas la première fois que le chemin de fer en souffre. Mais à côté d'elle, il y a les causes permanentes dont l'action est plus redoutable au point de vue des résultats définitifs.

Considérons à présent la progression de dépenses par section. Elle peut nous fournir d'utiles indications.

SECTIONS DU BUDGET.	1884	1900	DIFFÉRENCE.
Services communs . . . . .	2,080,858 •	2,205,140 •	+ 5.51 %
Voies et travaux . . . . .	17,438,560 •	28,183,856 •	+ 61.6 %
Traction et matériel . . . . .	51,054,548 •	74,200,282 •	+ 152.2 %
Exploitation. . . . .	18,608,520 •	55,112,792 •	+ 88.6 %
Perception et contrôle des recettes et matières.	1,573,268 •	2,426,956 •	+ 54.2 %

En 1899, dans l'intéressant rapport qu'il présenta au nom de la Section centrale, notre honorable collègue M. Hubert disait que, d'après une règle connue, si le trafic vient à diminuer, les recettes diminuent d'autant, mais qu'il est impossible de réduire les dépenses dans la même proportion. Si le trafic qui, en onze ans a augmenté de 55 %, fléchit seulement de 10 %, ajoutait-il, cela réduirait nos recettes de près de 20 millions sans qu'on puisse diminuer les dépenses de plus de 5 millions. Ces appréciations sont exactes dans leur ensemble bien que légèrement exagérées en ce qu'elles ne tiennent pas compte de la baisse éventuelle du combustible. Mais en dehors de la réduction des dépenses de combustibles qu'amènerait une crise, on ne voit pas quelles autres importantes diminutions de dépenses pourraient s'effectuer facilement. Les dépenses d'exploitation sont à peu près incompressibles, comme le prouvent les chiffres relatifs à 1884, 1885 et 1886. Or elles ont subi de 1884 à 1900 une augmentation proportionnelle à l'augmentation des recettes.

Le seul compte dont les dépenses se réduiront naturellement par la baisse

des charbons est le compte de la traction et du matériel. On ne pourra réduire le personnel ni les traitements. Et les économies qu'on opérerait sur les dépenses d'entretien entraîneraient à bref délai une inévitable réaction.

La conclusion de ces observations purement objectives, est que l'exploitation du chemin de fer apparaît comme singulièrement dangereuse, puisque c'est à la fin d'une période de prospérité économique sans précédent et au moment où les recettes sont montées à des hauteurs jusqu'ici inconnues que le coefficient d'exploitation atteint des proportions qui rappellent les plus mauvaises années, et que les excédents en bénéfice disparaissent.

Les causes de cette situation ont déjà été étudiées l'an dernier par la Section centrale (voir Rapport de 1900, 47<sup>e</sup> question, p. 120 et suivantes)

\* \* \*

Quelques observations sur la dernière partie du tableau du *mouvement des produits et recettes* (excédents, charges financières et bonis) ne paraîtront pas déplacées ici, bien que la question financière soit spécialement traitée à la section VIII.

De 1881 à 1886, les comptes se terminent par des insuffisances, les excédents ne couvrant pas les charges financières.

A partir de 1887, nous entrons dans la période des bonis.

Il faut noter que cette année-là les charges financières (intérêts et amortissements), qui de 1881 à 1886 s'étaient accrues de plus de 7 millions (fr. 51,553,600 38 — 44,478,346 51), tombent brusquement à fr. 46,192,386 04, chiffre inférieur aux charges financières de 1883, bien que de 1883 à 1887 le capital utile de premier établissement se soit accru de 86 millions. Ce fut l'effet de la réduction de 4 à 3 1/2 % du taux de l'intérêt dû par le Chemin de fer à l'État en vertu des arrangements de comptabilité pris en 1878 et qui seront exposés plus loin. C'est en 1895 seulement que les charges financières sont ramenées à un total à peu près égal à leur total de 1886. En 1898, l'intérêt dû par le chemin de fer à l'État fut réduit à 3 1/4 %, allégeant d'autant les charges financières. Les conséquences de ces divers faits seront appréciées à la section VIII.

## SECTION 2. — RÉSULTATS COMPARÉS DU NORD FRANÇAIS ET DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT BELGE.

Lors de l'examen du Budget en sections, on avait, dans la 2<sup>e</sup> section, exprimé le désir de connaître les résultats comparatifs de l'exploitation des chemins de fer de l'État belge et de ceux du Nord français. Ce travail de comparaison n'est pas dépourvu d'intérêt, car le réseau du Nord français offre beaucoup de ressemblance avec celui de l'État belge, notamment en ce qui concerne l'étendue. La Section centrale a dressé le tableau comparatif ci-contre qui donne les résultats du Nord français et des chemins de fer de l'État belge pour les années 1895 et 1899.

Ce tableau sommaire fournit de précieuses indications.

**État indiquant les résultats comparés du Nord-Français et des chemins de fer de l'État belge.**

DÉSIGNATION.	COMPAGNIE DU NORD. (Lignes françaises.)		ÉTAT BELGE.	
	1895	1899	1895	1899
Longueur réelle du réseau . . . . .	3,728 kilom.	3,750 kilom.	3,320.7 kilom.	4,059 kilom. 498
Longueur moyenne exploitée . . . . .	3,712 —	3,749 —	3,298.8 —	4,050 — 594
Capital de premier établissement . . . . .	Fr. 1,391,517,611 42	Fr. 1,405,505,768 22	Fr. 1,415,037,543 55	Fr. 1,856,486,577 64
Dépense de premier établissement par kilomètre . . . . .	373,207 50	378,214 "	423,530 "	457,575
Charges financières . . . . .	71,012,297 08	78,454,599 23	51,146,077 61	65,195,867 59
Bénéfice net. . . . .	25,255,028 25	34,559,184 56	7,581,846 74	15,624,614 51
Revenu du capital utile . . . . .	6 98	7 57	4 19	4 18
<b>Recettes.</b>				
a) Voyageurs . . . . .	61,355,918 (*)	71,169,721 (*)	50,582,625 35(*)	64,853,772 02(*)
b) Grande vitesse . . . . .	15,921,254 "	18,875,240 "	15,558,950 04	15,521,502 50
c) Petite vitesse . . . . .	114,722,280 "	132,065,898 "	86,502,149 99	115,758,904 37
d) Produits divers . . . . .	8,201,105 "	7,401,553 "	3,976,564 01	7,008,558 21
<b>Recettes totales.</b> . . . . .	200,200,555 "	229,510,412 "	154,400,287 57(*)	201,142,737 10(*)
Recette kilométrique . . . . .	53,953 "	61,219 "	46,825 32	49,814 22
<b>Dépenses d'exploitation.</b>				
a) Administration centrale. . . . .	8,027,318 "	9,555,046 "	1,497,598 "	2,152,755 "
b) Voies et travaux . . . . .	19,445,424 "	21,159,642 "	20,601,400 "	23,070,169 "
c) Traction et matériel . . . . .	41,140,545 "	47,125,825 "	42,085,554 "	57,566,090 "
d) Exploitation . . . . .	31,495,415 "	36,111,734 "	25,984,149 "	31,191,608 "
e) Autres dépenses . . . . .	2,255,360 "	2,586,581 "	270,011 "	3,526,862 "
<b>Dépenses totales</b> . . . . .	103,315,069 "	116,496,628 "	90,874,582 (*)	119,307,484 (*)
Dépense kilométrique. . . . .	27,833 "	31,074 "	27,548 "	29,555 "
Recette kilométrique nette . . . . .	26,100 "	30,145 "	19,277 32	20,279 22
<b>Coefficient d'exploitation.</b> . . . . .	51.6	50.8	58.55 (*)	59.13 (*)
<b>Trains-kilomètres.</b>				
Nombre de trains kilomètres . . . . .	52,147,299 tr. k.	56,468,001 tr. k.	45,238,818 tr. k.	56,753,441 tr. k.
Recette moyenne par train kilomètre . . . . .	3.859	4.064	3.57	3.545
Dépense moyenne par train kilomètre . . . . .	1.985	2.065	2.09	2.107
Produit net par train kilomètre . . . . .	1.856	2.001	1.48	1.438
<b>Marchandises.</b>				
Tonnage des grosses marchandises transportées . . . . .	24,982,324 tonnes.	31,158,917 tonnes.	29,729,035 tonnes.	39,561,175 tonnes
Nombre de tonnes-kilomètres . . . . .	2,589,225,460 t. k.	3,162,215,735 t. k.	2,270,796,441 t. k.	2,816,815,297 t. k.
Produit moyen d'une tonne . . . . .	4.59	4.241	2.90	2.875
Recette par tonne-kilomètre . . . . .	0.0445	0.0417	0.0578	0.0405
<b>Voyageurs.</b>				
	Nombre.	Recette.	Nombre.	Recette.
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	2,747,142	11,824,002 "	3,089,987	13,233,515 "
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	9,919,569	17,566,700 "	11,265,935	19,737,065 "
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	40,760,563	31,659,948 "	59,318,088	37,553,950 "
<b>TOTAUX.</b> . . . . .	53,427,074	60,850,650 "	73,672,010	70,547,250 "
Nombre de voyageurs par kilomètre . . . . .	16,009	19,051	25,321	28,459
Proportion des voyageurs par classe sur mille voyageurs.				
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	46	42	35	6.4
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	167	153	118	110.7
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	787	805	847	882.9
Proportion des voyageurs par classe sur 1,000 francs de recettes.				
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	194	188	144.76	59.71
2 <sup>e</sup> classe . . . . .	286	280	200.81	500.53
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	520	532	594.43	659.70
Produit moyen d'un voyageur . . . . .	1.02	0.95	0.66	0.56
Nombre de voyageurs-kilomètres . . . . .	1,700,284,802	2,116,055,567	1,645,789,613	2,504,072,782
Recette par voyageur-kilomètre . . . . .	0.0358	0.0553	0.0309	0.0236
<b>Effectif du matériel.</b>				
Matériel de traction : Locomotives . . . . .	1.705	1.775	2.184	2.688
a) Voitures à voyageurs . . . . .	3.740	4.565	4.147	5.055
Matériel de transport. } b) Fourgons . . . . .	2 051	2.547	1.576	1.921
c) Wagons à marchandises . . . . .	53.250	56.738	40.390	60.348
<b>Nombre de stations, etc.</b>				
a) Stations et haltes . . . . .	664	727	789	995
b) Points d'arrêt . . . . .	380	396	224	260
<b>Consommation de charbon.</b>				
Consommation totale . . . . .	719,660 tonnes.	849,560 tonnes.	887,000 tonnes.	1,245,000 tonnes.
Coût de la consommation totale. . . . .	"	"	Fr. 6,400,000 "	Fr. 13,927,000 "
Prix moyen de la tonne . . . . .	"	"	7 55	11 18
Consommation par locomotive-kilomètre . . . . .	11 kg, 5	12 kg	17 kg, 22	18 kg, 65
Consommation par train-kilomètre . . . . .	15 kg, 7	14 kg, 9	18 kg, 54	20 kg, 43
<b>Personnel.</b>				
a) Fonctionnaires et employés . . . . .			6,960	8,768
b) Agréés . . . . .			1,509	2,055
c) Ouvriers } permanents . . . . .	38,255	45,030	35,490	46,575
} en régie . . . . .			1,191	2,050
	Par kilom.	Par kilom.	Total : 45,150	Total : 59,226
	10.31	12.01	Par kilom. 13.67	Par kilom. 14.66

[No 109]

[No 109]

(\*) Bagages compris.  
 (†) Y compris le produit des tickets d'entrée.  
 (‡) Non compris les produits divers.  
 (§) Y compris les sommes payées pour pensions.  
 (¶) Coefficients fixés sans tenir compte des sommes payées pour pensions.

\* \* \*

*La dépense de premier établissement* du Nord français par kilomètre est inférieure à celle de l'État belge. La différence est de 12.2 % pour 1893. Elle s'accroît en 1899, où elle est de 12.9 %. Elle ne pourra que s'accroître encore dans l'avenir, puisque la période de construction s'arrêtera pour la Compagnie du Nord à la fin de l'exercice 1902 et que les travaux complémentaires ultérieurs, nécessités par l'augmentation progressive du trafic, devront être payés au moyen des recettes d'exploitation (1), tandis que d'après les errements suivis en Belgique, le capital de premier établissement doit y croître indéfiniment.

Il est très probable aussi qu'à raison du contrôle exercé en France par l'État, intéressé, à cause de la garantie d'intérêts, à empêcher l'exagération des dépenses de premier établissement sur lesquelles se calculent les charges financières, beaucoup de dépenses d'amélioration, qui sont imputées chez nous sur le compte de premier établissement, s'imputent en France sur le compte *Exploitation*. (Voir notamment annexe XV, Compte rendu de 1899, page A/107.)

\* \* \*

*Le bénéfice net* d'exploitation est plus élevé au Nord français.

En 1893, il est de fr. 23.233,928 23 contre fr. 7,581,846 74 à l'État belge.

En 1899, il est de fr. 34,559,184 56 contre fr. 13,624,614 51 à l'État belge.

\* \* \*

Ce résultat est d'autant plus notable que les *charges financières* assumées par le Nord français dépassent de beaucoup celles de l'État belge.

Nous voyons, en effet, qu'en 1893 le Nord français paie, pour les intérêts et l'amortissement d'un capital de 1,591,000,000 francs environ, fr. 71,912,297 08, tandis que l'État belge, pour les intérêts et l'amortissement de 1,413,000,000 francs, ne porte en compte que fr. 51,146,077 61, soit environ 20,750,000 francs en moins.

Et de même en 1899 pour les intérêts et l'amortissement d'un capital de 1,493,000,000 de francs, le Nord français paie fr. 78,154,599 23, tandis que pour les intérêts et l'amortissement d'un capital de 1,556,000,000 de francs, l'État belge ne porte en compte que fr. 63,193,567 59.

La différence provient exclusivement ou à peu près de la dotation d'amortissement. En effet, l'intérêt bonifié par le chemin de fer de l'État (3.25 %) se rapproche très sensiblement de l'intérêt payé par le Nord français à ses obligataires, si l'on tient compte du taux d'émission des obligations.

Au contraire, les dotations d'amortissement du Nord français sont calculées plus largement que celles de l'État belge et le seront davantage encore dans l'avenir, parce que la Compagnie du Nord doit amortir réellement son capital

---

(1) Voir RICHARD DE KAUFMANN, *La politique française en matière de chemins de fer*, page 746.

pour 1890. Ses dotations d'amortissement ont été de 13,126,700 francs en 1898 et de 15,262,000 francs en 1899, tandis que celles de l'État belge ont été de fr. 4,909,855 04 en 1898 et de fr. 6,650,555 65 en 1899. Depuis 1852, la Compagnie du Nord a consacré effectivement 284,242,200 francs à l'amortissement réel de son capital, tandis que de 1855 à 1899, d'après l'annexe V du *Compte rendu* de 1899, l'État belge n'a consacré à son amortissement, d'ailleurs fictif, que fr. 105,725,528 49.

Il faut noter en outre que la Compagnie du Nord a constitué des réserves très importantes indiquées aux pages 48 et 49 du Rapport de son Conseil d'administration sur l'exercice 1899, savoir :

Réserve statutaire . . . . .	fr.	3,000,000	»
Réserve extraordinaire . . . . .		17,277,954	75 (1)
Réserve spéciale pour les pensions de retraite. . . . .		26,807,597	11
Provisions spéciales . . . . .		44,617,842	28
Fonds pour le service des pensions pour accidents . . . . .		4,677,511	54
TOTAL. . . . .		fr.	96,580,683 48

On ne trouve aucune réserve de ce genre dans les bilans de notre chemin de fer.

Nous nous bornons à ces brèves réflexions, nous réservant de traiter la question financière plus attentivement à la section VIII du présent chapitre.

\* \*

Au point de vue du nombre des trains, l'intensité du trafic sur le réseau du Nord est plus forte que sur notre réseau, comme l'indique le nombre de trains-kilomètre par kilomètre. Au contraire, si l'on considère le tonnage des marchandises et le nombre des voyageurs transportés, le réseau belge l'emporte.

\* \*

Les recettes et les dépenses par kilomètre sont plus élevées sur le réseau Nord français. On remarquera que la progression des recettes et des dépenses par kilomètre de 1895 à 1899 y est plus forte que sur le réseau belge, mais aussi que la progression des recettes par kilomètre (8,286 francs) dépasse de 5,045 francs, soit de 155 %, la progression des dépenses par kilomètre (3,241 francs).

Le rapport de la dépense à la recette ou coefficient d'exploitation est beaucoup plus favorable au Nord français qu'à l'État belge.

Il est au Nord français d'environ 51 (1895 : 51.06; 1898 : 50.8), à l'État belge d'environ 59 (1895 : 58.55; 1899 : 59.15) (2).

(1) Dont fr. 9,022,647 96 prélevés sur l'exercice 1899.

(2) Chiffres de l'Administration. D'après la Section centrale, ces coefficients sont de 58.85 % et de 59.29 %. Voir *Mouvement des produits et des dépenses en exploitation de 1881 à 1900* chapitre 1<sup>er</sup>, section 1<sup>re</sup>, § 5 du présent Rapport.

\* \*

Par contre, les *tarifs* sont plus bas en Belgique.

Le produit moyen de la tonne-kilomètre y est de 0.0378 en 1893 et de 0.0403 en 1899. Au Nord français, il est de 0.0443 en 1893, de 0.417 en 1899.

Le produit moyen par voyageur est de même sensiblement inférieur en Belgique : 0.66 par voyageur en 1893 et 0.56 en 1899, contre 1.02 en 1893 et 0.95 en 1899 pour le Nord français.

Mais cette dernière comparaison n'est point absolument correcte, le parcours moyen par voyageur étant plus élevé sur le réseau du Nord français.

Si l'on établit la comparaison sur la base plus exacte du voyageur kilomètre, on trouve pour le réseau belge : en 1893, 0.0309, en 1899, 0.0256; pour le réseau du Nord français : en 1893, 0.0558; en 1899, 0.0333.

Il est juste d'observer que si les tarifs du Nord sont plus élevés, ses dépenses d'exploitation, du chef des salaires par exemple, le sont aussi, et que de plus cette compagnie consacre à l'amortissement des capitaux importants dont l'emploi judicieux aura pour effet de mettre en 1930 à la disposition de l'État français un réseau de premier ordre qui ne lui coûtera rien.

\* \*

*L'effectif du matériel* du Nord français par kilomètre est inférieur à celui de l'État belge en ce qui concerne le matériel de traction et les voitures à voyageurs. Il lui est supérieur pour les fourgons et pour les wagons à marchandises.

\* \*

La comparaison est également favorable à l'État belge quant au nombre de *stations, haltes et points d'arrêts*, pas autant cependant qu'on l'aurait imaginé.

\* \*

On remarquera la grande différence que révèle la comparaison des *effectifs du personnel*. Pour un réseau inférieur seulement de 250 kilomètres à celui de l'État belge, le Nord français occupe 14,196 agents en moins.

Nous n'avons pu songer à comparer les traitements et salaires. Si les salaires sont certainement plus élevés en France, la vie y est aussi plus coûteuse. Le simple rapprochement des chiffres n'eût donc pu fournir aucune indication précise.

Notons cependant que, d'après les renseignements donnés aux pages 50 et 51 du rapport du Conseil d'administration de la Compagnie du Nord français sur l'exercice 1899, au cours de cet exercice, les dépenses principales

de la Compagnie en faveur des agents qui ont besoin d'assistance ou d'appui ont été les suivantes :

Pensions capitalisées, secours, indemnités aux agents ou à leurs familles pour cause d'accidents . . . . .	fr. 670,156 84
Secours divers, indemnités en cas de mise à la réforme, allocations aux agents ou à leurs familles par suite de décès. . . . .	677,347 55
Frais médicaux et pharmaceutiques. . . . .	192,296 46
Subventions aux sociétés de secours mutuels, bourse, demi-bourses, secours scolaires, écoles d'apprentis . . . . .	120,797 23
Pensions liquidées en cours d'exercice . . . . .	559,877 50
	<hr/>
TOTAL. . . . .	fr. 2,220,475 58

\* \* \*

Les chiffres du tableau relatifs à la *consommation du charbon* méritent de fixer l'attention.

Il s'y voit notamment que le Nord français consomme, en 1895, 11<sup>kg</sup>,5 par locomotive-kilomètre et 12 kilogrammes en 1899, soit une augmentation de 0<sup>kg</sup>,5 par locomotive-kilomètre. Pendant la même période, à l'État belge, l'augmentation est de 1<sup>kg</sup>,43 par locomotive-kilomètre. On peut faire une semblable constatation pour les trains kilomètres.

Le tableau montre, en outre, qu'en 1899 la consommation de l'État belge par train-kilomètre a dépassé de 5<sup>kg</sup>,53 la consommation du Nord français. Si l'on tient compte que pour cette année le nombre des trains-kilomètres de l'État belge s'élevait à 56,733,441, cette différence de consommation représente 313,736 tonnes.

Cette différence tient-elle à la qualité du combustible ou à d'autres causes? La Section centrale ne possède pas les éléments nécessaires pour déterminer la cause réelle de cet état de choses. Elle s'abstient donc de conclure et se borne à livrer ces constatations aux réflexions de la Législature et de l'Administration.

\* \* \*

L'enquête commencée dans la présente Section devrait être poussée plus avant. Il serait très intéressant, par exemple, d'analyser en détail les divers postes de dépenses relatifs à l'administration centrale, aux voies et travaux, à la traction et au matériel, à l'exploitation; de chercher à déterminer, notamment, avec la plus grande exactitude, les charges assumées par les divers comptes d'exploitation pour l'entretien et l'amélioration des voies, l'entretien, la réparation et le renouvellement du matériel, les traitements et les salaires. La Section centrale, en présence des multiples questions qui lui étaient soumises, n'a pu donner une aussi grande extension à ces recherches. Le tableau qu'elle a dressé ne présente qu'une esquisse de la situation. Il sera utile de le compléter et de le préciser ultérieurement.

## SECTION 3. — VOIES ET TRAVAUX.

§ 1<sup>er</sup>. — *Ligne électrique de Bruxelles à Anvers.*

La question du chemin de fer à traction électrique de Bruxelles à Anvers préoccupe particulièrement les esprits depuis qu'à la fin de la dernière session, le Gouvernement a proposé d'en concéder à une société la construction et l'exploitation. Depuis le retrait de ce premier projet, aucune proposition nouvelle n'a été faite aux Chambres.

La Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

## QUESTION.

Où en est la question du chemin de fer électrique Bruxelles-Anvers?

## RÉPONSE.

Le Gouvernement n'a pas fait élaborer de projet. Il vient d'être saisi d'une demande de concession qui, après avoir été étudiée au point de vue financier, sera soumise à l'appréciation du Département des Chemins de fer, que l'objet concerne plus spécialement.

Le caractère extrêmement vague de cette réponse la rend peu satisfaisante. Elle ne donne de renseignement ni sur le délai endéans lequel on peut espérer voir cette question résolue ni sur le système financier qui sera adopté. La Section centrale pense que pour aboutir rapidement et éviter tout mécompte, il serait désirable d'avoir des vues d'ensemble sur l'extension des chemins de fer à traction électrique.

C'est ici le lieu de rappeler les intéressantes considérations exposées par l'honorable Ministre des Finances et des Travaux publics dans les développements du Budget des dépenses extraordinaires de 1900 (page 23). Elles s'appliquent à la fois au chemin de fer électrique d'Anvers et à la jonction Nord-Midi. M. de Smet de Nayer montrait que la circulation sur notre railway s'était intensifiée à tel point qu'elle constituait un obstacle à peu près infranchissable à tout progrès nouveau. « Non seulement, disait-il, des » retards se produisent à chaque instant, en dépit de tous les efforts de l'ad- » ministration, mais il devient impossible, sur la plupart de nos grandes » lignes, soit de créer des trains nouveaux, soit d'accélérer la vitesse des » trains existants, en mettant à profit les dernières découvertes de la science. » A ce mal, il n'est qu'un remède : l'établissement, à côté des lignes encom- » brées, de lignes latérales appelées à débarrasser les premières du trop- » plein de leur trafic. Ainsi se poursuivra l'évolution progressive dont nous » avons marqué les deux premiers termes : l'ancien réseau pourvoira prin- » cipalement et sans heurt au service des voyageurs de banlieue et des » marchandises, tandis que les lignes nouvelles, assurées et exploitées selon » les progrès les plus récents en vue d'une circulation directe et rapide, » seront affectées surtout au transport des voyageurs à grande vitesse. »

Si l'on croit à une évolution progressive des moyens de transport, — et l'on a raison d'y croire, — il faut étudier les conséquences de cette évolution. Il faut admettre qu'il y aura dans l'avenir d'autres chemins de fer à traction électrique que celui de Bruxelles-Anvers, que, dans d'autres directions, les mêmes faits produiront les mêmes conséquences, et prévoir la création probable d'un réseau électrique. Toutes les grandes lignes de chemin de fer aboutissant à Bruxelles sont surchargées. Dans un avenir probablement peu éloigné, il faudra en dédoubler plusieurs. Et ce dédoublement, comme le prévoit M. de Smet de Naeyer, se fera nécessairement pour le service des trains rapides, c'est-à-dire pour les voyageurs, parce que la construction des lignes nouvelles évitera les passages à niveau. L'étude de projets d'ensemble s'impose donc à l'esprit. Bien entendu, il ne s'agit pas actuellement de la pousser jusqu'aux détails d'exécution. Il suffirait d'une étude générale. Cette étude terminée dans ses phases principales, l'État pourrait faire exécuter les lignes les plus urgentes, en commençant par Bruxelles-Anvers, et faire appel à l'industrie privée pour la construction, voire même pour l'exploitation, à condition de conserver la propriété des lignes nouvelles et d'éviter ainsi l'éventualité de rachats, trop souvent onéreux.

§ 2. — *Jonction Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles.*

QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement quant à l'exécution des travaux de la jonction Nord-Midi?

La jonction comprendra-t-elle les lignes qui aboutissent à Bruxelles (Q.-L.)?

Les plans de la jonction sont-ils définitifs?

La Section centrale pourrait-elle en recevoir communication?

Des mécomptes notables ne sont-ils pas à craindre dans l'exécution de ce travail, par exemple à raison de la nature du sol que traversera le tunnel?

RÉPONSE.

A la suite du vote formulé par les Chambres législatives au cours de la session dernière dans la discussion du Budget des recettes et dépenses extraordinaires, les études pour la réalisation de la jonction Nord-Midi ont été poussées avec la plus grande activité.

Déjà les plans d'aménagement des gares du Nord et du Midi et de leurs extensions ont été soumis aux enquêtes et leur réalisation a été décrétée d'utilité publique. Le plan de la gare centrale est, en ce moment, soumis à l'enquête préalable dans les bureaux de l'administration communale de Bruxelles.

Le chemin de fer de ceinture aboutissant à la gare du Nord, où il se raccorde aux voies de la jonction, toutes les lignes qui aboutissent à Bruxelles (Quartier-Léopold), seront elles-mêmes raccordées à cette jonction, qui sera donc parcourue par tous les trains, quels qu'ils soient, arrivant à Bruxelles ou y prenant leur origine.

Ainsi qu'il est dit plus haut, les plans

d'aménagement des gares du Nord et de la gare centrale d'une part, entre celle-ci et la gare du Midi, d'autre part, sont actuellement à l'étude.

Les tracés définitifs doivent se concilier avec les projets et études que poursuit l'administration communale de Bruxelles pour la voirie urbaine. Leur étude se fait donc conjointement à celles de l'administration communale pour les quartiers traversés par la ligne.

Les prévisions de dépenses ont été largement établies en tenant compte de la nature du travail et des éventualités.

Des mécomptes notables ne sont pas à prévoir dans l'exécution.

La ligne nouvelle n'est en souterrain que sur une longueur de 1,710 mètres, parmi lesquels 990 seront construits en tranchée à ciel ouvert recouverte ensuite d'un plafond; 720 mètres seulement seront construits par des procédés d'excavation souterraine. Dans ces parties, la plus grande portion de la section du souterrain se trouve dans des sables secs n'offrant nulle difficulté à vaincre. La partie inférieure du tunnel sera seule dans les sables imprégnés d'eau. Mais l'art de l'ingénieur dispose aujourd'hui d'engins et de procédés d'exécution qui permettent à coup sûr d'assainir ces terrains ou même de les traverser sans drainage préalable.

Les observations présentées, l'an dernier, par la Section centrale, n'ont pas perdu toute actualité.

Un premier crédit pour l'exécution de ce projet a été voté, il est vrai, non sans une vive opposition et dans un moment où l'imminente dissolution des Chambres ne permettait pas l'examen approfondi qu'exige une affaire de cette importance.

Depuis lors, des protestations nombreuses et énergiques ont surgi dans le public.

Il est temps encore de se demander si, dans la situation actuelle surtout, l'intérêt de la bonne exploitation du railway exige la grosse dépense qu'entraînera la construction de la gare centrale.

Le projet a, en outre, le grave défaut de n'envisager que la situation actuelle, sans qu'apparaisse la préoccupation de ce qui adviendrait si, par la création de lignes électriques, les grandes lignes actuelles, surchargées de trafic, étaient dédoublées. Dans cette hypothèse, les Stations du Nord et du Midi ne recevant plus les trains directs, se trouveraient considérablement soulagées, et la jonction telle qu'elle est projetée pourrait devenir superflue.

§ 3. — *Lignes diverses.*

## QUESTION.

Où en sont les travaux ci-après :

A) Les voies nouvelles de la station de Bruxelles (Q.-L.) à la bifurcation de Tervueren?

B) La ligne de Hal à Schaerbeek?

C) La ligne de Bruxelles à Anvers (Sud)?

D) L'étude d'une ligne nouvelle de Bruxelles à Gand?

E) De quoi résulte la nécessité de voies nouvelles de Bruxelles (Q.-L.) à la bifurcation de Tervueren?

N'y aurait-il pas de travaux plus urgents à effectuer, notamment le doublement de la voie d'Athus à Charleroi par Gedinne et Mettet?

## RÉPONSE.

A) Les acquisitions de terrains sont en cours. Plusieurs ouvrages d'art importants sont déjà construits et, prochainement, on en mettra d'autres en adjudication sur une partie où nous possédons les terrains. On poursuit donc activement la réalisation des travaux.

B) On mettra en adjudication, vers le printemps prochain, la partie comprise entre la gare de Schaerbeek et Watermael.

C) Cette ligne est en exploitation entre Anvers-Sud et Wilryck. A partir de cette localité, les terrassements et les ouvrages d'art sont établis jusqu'à la limite des communes de Rumpst et de Duffel, sauf une partie de 2,700 mètres de longueur à Contich, pour laquelle nous avons les terrains. Au delà de la partie construite, on acquiert les terrains aux abords de la Nèthe et sur la commune de Wavre-Sainte-Catherine. On acquiert également les terrains entre Malines et Schaerbeek. Les terrassements et les ouvrages d'art de la section de Schaerbeek à Vilvorde seront exécutés en même temps que la section de Schaerbeek à Watermael, dont il est question ci-dessus.

D) L'étude du tracé et du profil de la ligne est terminée et approuvée depuis le 12 octobre 1900.

L'axe est reporté sur le terrain entre Bruxelles-Midi et Nieuwerkerken (lez-Alost), et cette opération sera terminée jusque Gand à la fin de février.

Le levé de la ligne est fait depuis Bruxelles-Midi jusqu'à Schepdael, et il sera terminé complètement pour la fin du mois de mai.

Le plan-tableau des terrains à acquérir sous les communes de Forest et Anderlecht (jusqu'au canal de Bruxelles à Charleroi) a été soumis à l'enquête d'usage. Les expropriations se font par le Ministère des Finances (M. Retels, vérificateur, en est chargé). Les plans-tableaux d'expropriations pour les autres communes seront soumis à

l'enquête à mesure de l'achèvement de levés, soit successivement à partir du mois de janvier jusqu'au mois de juillet.

Le Service de la carte géologique fait les sondages pour reconnaître exactement la nature des terrains rencontrés dans les déblais et aux abords des ouvrages d'art.

Ces sondages de Bruxelles-Midi à Schepdael seront terminés vers la fin de janvier et pour la ligne complète à la fin de juin.

Les ouvrages d'art nombreux et importants sont à l'étude dans les bureaux.

Il est à prévoir que l'exécution de la ligne sera retardée d'au moins trois ans par les expropriations judiciaires.

E) L'établissement de la quadruple voie entre Bruxelles (Q.-L.) et Etterbeek est nécessaire par l'intensité du trafic et par le raccordement de la ligne de Hal à Schaerbeek. Dans les conditions actuelles, on y assure déjà difficilement la régularité des trains et l'on y rencontre deux points dangereux : l'entrée de la gare de Bruxelles (Q.-L.) et la bifurcation d'Etterbeek. La situation deviendrait intolérable lors de l'achèvement de la ligne de Hal à Schaerbeek.

Par l'établissement de la quadruple voie, ces points dangereux disparaîtront sur la grande ligne où circulent des rapides internationaux.

Ce travail de dédoublement est donc des plus urgents, tandis que la mise à double voie de la ligne d'Athus à Charleroi ne l'est pas.

#### A. — Ligne de Bruxelles à Anvers-Sud.

Lors de la discussion de l'interpellation de M. F. Delvaux sur le chemin de fer de Bruxelles à Anvers-Sud, le Gouvernement a déclaré que la ligne de Bruxelles à Anvers est la plus chargée du monde entier, et que ni la sécurité des voyageurs ni la régularité des transports ne permettent d'y augmenter le trafic. Cette affirmation se trouve corroborée par les faits précis et importants rapportés dans la réponse qui figure à la section V du présent chapitre (mouvement des trains), savoir :

a) Six trains de marchandises du bassin de Mons pour Anvers ou *vice versa* sont détournés par la voie de Jurbise-Grammont-Denderleeuw-Vieux-Dieu. Antérieurement, ces trains suivaient la voie de Jurbise-Bruxelles (Ouest)-Schaerbeek-Malines-Vieux-Dieu.

b) Cinq trains de marchandises de Tournai ou de Meirelbeke pour Anvers

sont détournés par la voie de Termonde-Boom-Vieux-Dieu. Antérieurement, ils suivaient la voie de Termonde-Malines-Vieux-Dieu.

e) Cinq trains de marchandises du bassin de Charleroi pour Anvers sont dirigés par la voie de Baulers-Louvain-Aerschot. Antérieurement, ils suivaient la voie de Baulers-Bruxelles(Ouest)-Malines.

d) Un train du bassin de Charleroi et deux trains du bassin de Liège pour Anvers sont dirigés par la voie de Louvain-Aerschot. Antérieurement, ils suivaient la voie de Louvain-Muysen.

La limite de capacité de la ligne Bruxelles-Anvers est en conséquence dépassée. Il y a urgence extrême à dégager cette ligne. La situation actuelle n'est pas exempte de danger : aussi ne s'explique-t-on pas les lenteurs que subit la construction de la ligne Anvers-Sud à Schaerbeek-Hal. La réponse faite à la question de la Section centrale n'est pas concluante. Elle s'abstient de toute indication quant au terme probable d'achèvement des travaux. Il est désirable qu'un sérieux effort soit fait pour arriver le plus tôt possible à mettre en exploitation la ligne nouvelle. C'est une question d'intérêt public et de sécurité. La lenteur des expertises relatives aux expropriations est une des causes des regrettables retards dont nous parlons. Il serait utile que le Gouvernement prit des mesures pour accélérer ces formalités.

#### B. — Ligne de Bruxelles à Gand.

La Section centrale s'en réfère à ce qu'elle vient de dire au sujet de la ligne électrique Bruxelles-Anvers. Le tracé général de toutes ces lignes au départ de Bruxelles doit faire l'objet d'une étude d'ensemble.

#### C. — Ligne d'Athus à Charleroi par Gedinne et Mettet.

D'après la réponse que nous examinons, le doublement de la voie d'Athus à Charleroi ne serait pas urgent. Or, cette ligne a pour but d'alléger le trafic de la ligne de Namur à Arlon, en reliant les usines du bassin de Charleroi aux centres miniers du Grand-Duché de Luxembourg. Elle ne répondra complètement à ce but que lorsqu'elle aura une double voie. Pendant la crise des transports de l'an dernier, cette ligne eût pu rendre de grands services si la deuxième voie avait été construite. Les industriels du bassin de Charleroi sont unanimes à demander cette amélioration.

#### QUESTION.

A) Pourquoi la deuxième voie du tronçon Gilly-Jumet placée pour les  $\frac{2}{10}$  depuis deux ans, n'est-elle pas achevée et livrée à l'exploitation?

B) Où en est la question du prolongement de la ligne Berzée-Lanefte-Morialmé en jonction avec la ligne Châtelineau-Givet?

C) Où en est la question du dédouble-

#### RÉPONSE.

A) La deuxième voie du tronçon Jumet-Gilly n'est pas achevée à cause du manque de bras qui s'est produit durant l'année écoulée sur le groupe de Charleroi.

Tout le personnel ouvrier, qui a pu être recruté, a été employé aux renouvellements des voies, à la construction des voies de la gare latérale de Charleroi et au relèvement

ment de la voie de Walcourt à Vireux ou jusque Cerfontaine, si le projet Philippeville-Cerfontaine-Soremoy et Senzeilles s'exécute?

de nombreuses voies affaîsées par l'exploitation excessive des houillères.

Les ouvriers, dont le groupe de Charleroi disposait, pouvaient à peine suffire pour ces travaux, et à l'heure présente, il serait encore impossible de reprendre efficacement l'exécution de cet ouvrage.

*B)* La question du prolongement de la ligne de Berzée à Laneffe jusqu'à la station de Fraire de la ligne de Walcourt à Morialmé est soumise à l'avis du Comité spécial des chemins de fer projetés.

Quant à la jonction de cette dernière ligne avec celle de Châtelineau à Givet, une décision est prise; un raccordement sera établi dans la direction de la station commune de Florennes projetée pour recevoir les trains de toutes les lignes passant par cette localité, y aboutissant ou ayant leur point terminus dans les environs.

La ligne de Philippeville à Cerfontaine sera établie. Les études du projet définitif sont poussées activement.

*C)* Quant au dédoublement de la voie de Walcourt à Vireux ou jusque Cerfontaine, il n'en a pas encore été question.

Les dédoublements de voies se font d'après un relevé dressé suivant la densité du trafic, relevé dans lequel les lignes reprises n'ont pas encore été classées.

*A)* En ce qui concerne le § A de la réponse, un membre de la Section centrale prétend qu'au mois de septembre dernier, il y avait beaucoup de bras inoccupés dans les environs de Charleroi.

*B)* La réponse relative au prolongement jusqu'à la station de Fraire, de la ligne de Berzée à Laneffe, a toutes les apparences d'un moyen dilatoire si l'on considère qu'il s'agit de quelques kilomètres de voie.

*C)* La Section centrale acte avec plaisir la communication relative à l'établissement prochain d'un raccordement de Walcourt à Morialmé avec la ligne de Châtelineau à Givet, ainsi qu'à l'établissement prochain d'une ligne de Philippeville à Cerfontaine.

*D)* Pour ce qui concerne le doublement de la voie de Walcourt à Vireux, ou jusque Cerfontaine, la réponse donnée est moins satisfaisante. Le fait qu'à l'heure actuelle des lignes reprises depuis deux ans ne sont pas encore classées, quant à l'opportunité de leur doublement, témoigne de la lenteur que l'Administration des chemins de fer apporte même dans l'étude des questions les plus simples.

## § 4. — Gare d'Anvers.

## QUESTION.

L'an dernier, dans la réponse à la Section centrale concernant la gare d'Anvers, le Gouvernement disait que les dépenses restant à faire consistaient principalement dans le parachèvement du bâtiment des recettes, le mobilier, les installations d'éclairage et de chauffage.

Or, le bâtiment sort à peine de terre.

## QUESTION.

La réponse à la 33<sup>e</sup> question renvoie à la réponse donnée l'an dernier à la 12<sup>e</sup> question du rapport de la Section centrale. D'après cette dernière réponse, il a été ou sera dépensé pour la nouvelle gare d'Anvers, une somme de 23,017,154 francs.

A) Ce total comprend-il les frais de la voie nécessitée par l'exhaussement de la gare et à combien s'élèvent ces frais?

B) Quelles sont les dépenses relatives à la nouvelle gare d'Anvers qui ont été imputées sur les crédits extraordinaires et quelles sont celles qui ont été supportées par le Budget ordinaire?

## RÉPONSE.

En réponse à la 12<sup>e</sup> question posée par la Section centrale chargée d'examiner le Budget pour 1900, j'ai donné un relevé des entreprises qui ont été adjudgées depuis 1893 — terminées ou en cours d'exécution en vue de la construction du bâtiment des recettes à Anvers-Est de la gare couverte, etc.

Ce relevé comprend pour une somme de 3,898,000 francs la construction des fondations, du sous-sol, du rez-de-chaussée, des étages et de tous les travaux que comporte la mise sous toit du bâtiment des recettes de la gare de l'Est.

Cette somme doit donc être considérée comme engagée, c'est-à-dire qu'elle figure parmi les dépenses déjà approuvées par la Législature.

Jusqu'à ce jour, l'Administration a payé à l'entrepreneur 1,200,000 francs.

La dépense de 1,500,000 francs indiquée comme étant approximativement celle restant à faire pour terminer ce bâtiment se rapporte aux travaux pour lesquels l'Administration des chemins de fer n'avait pas encore sollicité les crédits nécessaires.

## RÉPONSE.

A) La somme de 23,017,154 francs indiquée dans la réponse à la 12<sup>e</sup> question posée par la Section centrale chargée de l'examen du Budget des chemins de fer pour 1900 comprend une dépense de fr. 513,513 21 faite en régie pour le relèvement et la transformation des voies de la gare d'Anvers-Est et de ses dépendances.

Cette dépense s'explique si l'on considère qu'il a fallu procéder par étapes successives sans entraver le service de l'exploitation dans une gare aussi importante que celle d'Anvers Est.

B) La dépense de 23,017,154 francs, a été imputée comme suit :

Sur les ressources extraordinaires, 22 millions 617,154;

Sur les fonds du Budget ordinaire, 400,000 francs.

Cette dernière représente la valeur des installations qui ont été démolies.

La nouvelle gare coûtera donc 23,017,134 francs, alors que l'ancienne n'avait coûté que 400,000 francs. C'est excessif, surtout si l'on considère l'exiguïté de la nouvelle gare sous le rapport de la largeur. Le défaut est sans remède pour l'avenir. D'autre part, la longueur du *hall* est insuffisante : une partie des trains n'est pas abritée.

Il importe de faire remarquer, à propos de la gare d'Anvers, le danger qu'offre le système du vote de crédits extraordinaires à valoir sur l'exécution de travaux publics. On ne va jamais aussi loin que lorsqu'on ne sait pas où l'on va. Si pour la nouvelle gare d'Anvers, le Gouvernement avait proposé aux Chambres un projet dont l'exécution entraînait une dépense de 23 millions de francs, jamais les Chambres ne l'eussent approuvé, car une telle dépense constitue une prodigalité injustifiable. Cette leçon devrait nous convaincre qu'il ne faut pas voter de crédits pour les travaux publics sans connaître exactement d'avance les plans et devis.

### § 6. — Passages à niveau.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>PASSAGES A NIVEAU. — Au 31 décembre 1898, il y avait :</p> <p style="padding-left: 40px;">3,542 passages à niveau gardés, 2,899 passages à niveau non gardés.</p> <hr style="width: 10%; margin-left: 40px;"/> <p>TOTAL. . . 6,441</p> <p>Au 31 décembre 1899, il y avait :</p> <p style="padding-left: 40px;">3,552 passages à niveau gardés, 2,904 passages à niveau non gardés.</p> <hr style="width: 10%; margin-left: 40px;"/> <p>TOTAL. . . 6,456</p> <p>Loin de diminuer, le nombre des passages à niveau a donc augmenté de 15.</p> <p>Cette augmentation résulte-t-elle des 28<sup>km</sup>,125 de voies nouvelles livrées à l'exploitation et n'a-t-on supprimé aucun passage à niveau en 1899?</p> <p>Comment se fait-il que le <i>Compte rendu</i> de 1899 ne donne aucun renseignement sur la question des passages à niveau?</p>	<p>L'augmentation signalée dans le nombre de passages à niveau n'est qu'apparente.</p> <p>En réalité, 28 passages à niveau ont été supprimés en 1899; la nomenclature en est ci-jointe.</p> <p>Par contre, il existe un nombre relativement grand de passages à niveau sur la ligne rachetée de Liège à Maestricht.</p> <p>C'est ce qui justifie la majoration du nombre de passages à niveau existants au 31 décembre 1899, comparativement à ceux existants au 31 décembre 1898.</p> <p>Il n'existe pas de passages à niveau sur les lignes livrées à l'exploitation en 1899.</p> <p>Le <i>Compte rendu</i> de 1899 donne sur les passages à niveau les mêmes renseignements que les <i>Comptes rendus</i> des années antérieures.</p>

Le relevé des passages à niveau supprimés figure aux annexes. (Annexe V.)

Il serait désirable que la suppression des passages à niveau fasse l'objet d'une étude constante. Le *Compte rendu* annuel devrait mentionner d'une façon plus claire et plus complète les résultats obtenus chaque année.

## SECTION 4. — TRACTION ET MATÉRIEL.

§ 1<sup>er</sup>. — *Matériel.*

## A. — Renouvellement, extension et transformation du matériel.

L'attention de la Section centrale s'est portée en premier lieu sur le renouvellement, l'extension et la transformation du matériel. Suivant la règle qu'elle s'est imposée cette année, elle a étendu son examen sur une période assez longue pour donner lieu à des observations de portée générale.

Elle a en conséquence demandé au Gouvernement, pour les années 1880 à 1899 inclus, des tableaux des effectifs au 31 décembre de chaque année de toutes les catégories de matériel indistinctement; ces tableaux, dressés dans la forme de ceux qui figurent aux pages 50 à 53 du Rapport de la Section centrale de l'an dernier, devant faire abstraction du prix d'achat, mais indiquer pour chaque espèce, à côté de l'effectif au 31 décembre de l'année précédente, par conséquent de l'année 1879 pour ce qui concerne 1880, et ainsi de suite :

- 1° Le nombre mis hors d'usage;
- 2° Le nombre remplacé sur budget ordinaire;
- 3° Le nombre acquis sur budget extraordinaire;
- 4° Le nombre racheté aux compagnies depuis 1880 sans distinction de compagnies.

On trouvera ces tableaux aux annexes voir annexe VI : *A. Matériel de traction; B. Matériel de transport*).

La Section centrale a disposé dans un ordre nouveau les nombreux renseignements qu'ils contiennent. Elle a dressé pour chaque catégorie de véhicules un tableau spécial divisé en huit colonnes et qui, dans les 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> colonnes, indique pour chacune des années 1880 à 1899 les réductions de l'effectif par vente, démolition ou transformation; dans les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> colonnes les augmentations de l'effectif par renouvellement, transformation, extension ou rachats; et dans la 8<sup>e</sup> colonne, l'effectif à la fin de chaque exercice. Au bas de chacun des petits tableaux se trouve la balance des sorties et des entrées faites sur crédits ordinaires qui y correspondent et doivent, en bonne gestion, les compenser, les augmentations par extension et rachats étant faits sur crédits extraordinaires.

Le dernier tableau inséré entre ces pages renseigne les démolitions et renouvellements sur budget ordinaire par catégorie de véhicules de 1880 à 1899.

## Matériel de traction.

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Locomotives ordinaires à voyageurs.</b>														
1880	10	"	1	8	44	8	* 353 404	4	4	1	"	57	2	* 494 540
1881	0	7	1	"	70	"	459	5	2	17	20	98	"	676
1882	5	"	2	"	19	"	475	5	5	15	"	50	"	755
1883	5	"	14	"	8	0	498	7	"	"	"	95	"	821
1884	0	"	"	"	30	"	519	3	"	5	"	21	"	842
1885	6	"	25	"	"	"	556	15	1	"	1	"	"	827
1886	10	"	"	"	"	"	526	15	"	1	"	"	"	813
1887	10	"	"	13	"	"	529	14	13	"	"	"	"	786
1888	5	"	"	24	1	"	549	9	24	"	"	"	"	753
1889	5	"	"	1	1	"	546	14	1	"	"	"	"	738
1890	5	"	2	1	5	"	551	2	1	"	"	"	"	755
1891	3	"	"	"	16	"	564	5	"	"	"	"	"	752
1892	6	"	"	"	21	"	580	5	1	"	"	"	"	728
1893	3	"	"	"	10	"	587	4	2	"	2	"	"	724
1894	4	"	"	"	33	"	616	2	7	"	7	"	"	722
1895	5	"	"	"	1	"	612	5	0	"	6	"	"	717
1896	11	"	"	"	14	"	615	5	1	"	1	"	"	712
1897	6	"	"	"	10	"	619	6	1	"	1	"	"	708
1898	26	"	1	"	7	65 19	685	11	"	"	"	"	118	813
1899	11	"	"	"	"	5	677	11	"	"	"	61	8	871
TOTAUX.	152	7	44	48	290	101		141	67	57	58	382	128	
	150		92					208		75				
	— 67								— 135					
<b>Locomotives ordinaires à marchandises.</b>														
<b>Locomotives express à voyageurs.</b>														
1880	"	"	"	"	"	"	* "	"	"	1	"	"	"	* 94 95
1881	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	94
1882	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	94
1883	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	94
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	95
1885	"	"	"	"	"	"	"	2	"	20	"	31	"	144
1886	"	"	1	"	1	"	2	"	"	5	"	9	"	158
1887	"	"	1	"	"	"	3	2	"	"	"	3	"	159
1888	"	"	"	"	"	"	3	2	"	"	"	1	"	158
1889	"	"	"	"	5	"	8	1	"	25	"	"	"	182
1890	"	"	1	"	"	"	9	"	"	2	"	68	"	252
1891	"	"	"	"	7	"	16	1	"	38	"	31	"	320
1892	"	"	"	"	11	"	27	1	"	1	"	"	"	320
1893	"	"	4	"	"	"	31	2	"	"	"	"	"	318
1894	"	"	"	"	"	"	31	2	"	"	"	"	"	316
1895	"	"	"	"	1	"	52	5	"	15	"	22	"	348
1896	"	"	"	"	"	"	52	1	1	10	1	10	"	378
1897	"	"	1	"	15	"	48	3	"	38	"	27	"	438
1898	"	"	"	"	11	"	59	4	"	"	"	108	"	540
1899	"	"	"	"	"	"	59	6	"	"	"	5	"	537
TOTAUX.	"	"	8	"	51	"		35	1	162	1	514	"	
			8					34		165				
	+ 8								+ 120					

\* Effectif au 31 décembre 1870.

*Matériel de traction (suite).*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Locomotives-fourgons.</b>														
1880	•	•	•	•	•	•	* •	•	•	•	•	•	•	
1881	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
1882	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
1883	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
1884	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
1885	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
1886	•	•	•	•	19	•	19	•	•	•	•	•	•	
1887	•	•	•	•	17	•	36	•	•	•	•	•	•	
1888	•	•	•	•	•	•	56	•	•	•	•	•	•	
1889	•	•	•	•	•	•	56	•	•	•	•	•	•	
1890	•	•	9	•	•	•	45	•	•	•	•	•	•	
1891	•	•	1	•	•	•	46	•	•	•	•	•	•	
1892	•	•	•	•	•	•	46	•	•	•	•	•	•	
1895	•	•	•	•	•	•	46	•	•	19	•	•	•	
1894	•	•	•	•	•	•	40	•	•	2	•	•	•	
1895	•	•	•	•	•	•	46	•	•	•	•	6	•	
1896	•	•	•	•	•	•	46	•	•	3	•	•	•	
1897	•	•	•	•	•	•	46	•	•	2	•	•	•	
1898	•	•	•	•	•	•	46	•	•	•	•	•	•	
1899	•	•	•	•	•	•	46	•	•	•	•	•	•	
TOTAUX.	•	•	10	•	56	•		•	•	27	•	75	•	
	n		10					n		27				
			+ 10							+ 27				
<b>Locomotives de gare</b>														
1880	3	4	1	•	20	•	* 204	1	•	1	•	1	•	* 13
1881	2	11	2	•	12	4	227	•	•	•	•	•	•	14
1882	3	•	12	5	29	•	268	1	•	•	•	•	•	13
1883	3	•	•	•	9	•	274	•	•	•	•	•	•	13
1884	4	•	•	•	14	•	284	•	•	•	•	•	•	13
1885	10	•	5	•	4	•	281	•	•	1	•	•	•	14
1886	7	•	•	•	•	•	274	•	•	1	•	9	•	24
1887	8	•	•	•	•	•	266	•	•	•	•	25	•	47
1888	7	•	•	•	•	•	259	•	•	•	•	3	•	50
1889	5	•	4	•	•	•	260	•	•	•	•	•	•	50
1890	•	•	28	•	1	•	289	•	•	4	•	•	•	54
1891	5	•	•	•	•	•	286	•	•	•	•	•	•	54
1892	2	•	•	•	•	•	281	•	•	•	•	•	•	54
1893	10	•	•	•	•	•	274	•	•	•	•	•	•	54
1894	2	•	•	•	2	•	274	•	•	•	•	•	•	54
1895	6	•	21	•	6	•	295	•	•	•	•	•	•	54
1896	6	•	•	•	4	•	293	•	•	•	•	•	•	54
1897	4	•	2	•	15	•	306	•	•	•	•	•	•	54
1898	6	•	2	•	•	24	526	•	•	•	•	5	•	59
1899	13	•	4	•	8	•	525	•	•	•	•	•	•	59
TOTAUX	102	15	79	3	124	28		2	•	7	•	41	•	
	117		82					2		7				
			+ 55							+ 5				
<b>Voitures à vapeur et voitures électriques.</b>														
1880	3	4	1	•	20	•	* 204	1	•	1	•	1	•	* 13
1881	2	11	2	•	12	4	227	•	•	•	•	•	•	14
1882	3	•	12	5	29	•	268	1	•	•	•	•	•	13
1883	3	•	•	•	9	•	274	•	•	•	•	•	•	13
1884	4	•	•	•	14	•	284	•	•	•	•	•	•	13
1885	10	•	5	•	4	•	281	•	•	1	•	•	•	14
1886	7	•	•	•	•	•	274	•	•	1	•	9	•	24
1887	8	•	•	•	•	•	266	•	•	•	•	25	•	47
1888	7	•	•	•	•	•	259	•	•	•	•	3	•	50
1889	5	•	4	•	•	•	260	•	•	•	•	•	•	50
1890	•	•	28	•	1	•	289	•	•	4	•	•	•	54
1891	5	•	•	•	•	•	286	•	•	•	•	•	•	54
1892	2	•	•	•	•	•	281	•	•	•	•	•	•	54
1893	10	•	•	•	•	•	274	•	•	•	•	•	•	54
1894	2	•	•	•	2	•	274	•	•	•	•	•	•	54
1895	6	•	21	•	6	•	295	•	•	•	•	•	•	54
1896	6	•	•	•	4	•	293	•	•	•	•	•	•	54
1897	4	•	2	•	15	•	306	•	•	•	•	•	•	54
1898	6	•	2	•	•	24	526	•	•	•	•	5	•	59
1899	13	•	4	•	8	•	525	•	•	•	•	•	•	59
TOTAUX	102	15	79	3	124	28		2	•	7	•	41	•	
	117		82					2		7				
			+ 55							+ 5				

\* Effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de voyageurs.

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	Voitures de 1 <sup>re</sup> classe pour les lignes principales.							Voitures de 1 <sup>re</sup> classe pour les lignes secondaires.						
1880	•	1	38	•	38	5	* 484	•	•	•	•	•	•	•
1881	9	•	•	•	•	•	553	•	•	•	•	•	•	•
1882	1	•	•	•	45	2	599	•	•	•	•	•	•	•
1883	2	•	•	•	•	•	597	•	•	•	•	•	•	•
1884	8	•	•	•	•	•	589	•	•	•	•	•	•	•
1885	9	•	•	•	•	2	582	•	•	•	•	•	•	•
1886	9	86	•	2	•	•	489	•	•	•	•	•	•	•
1887	11	1	•	•	•	•	477	•	•	•	1	•	•	•
1888	2	•	•	•	1	•	476	•	•	•	•	•	•	•
1889	5	2	•	•	•	•	471	•	•	•	•	•	•	•
1890	8	2	1	•	•	•	462	•	•	•	•	•	•	•
1891	5	5	•	•	•	•	452	•	•	•	•	•	•	•
1892	1	2	•	6	•	•	455	•	•	•	•	•	•	•
1893	•	2	•	3	16	•	472	•	•	•	•	•	•	•
1894	4	1	•	2	1	•	469	•	•	•	•	•	•	•
1895	2	2	•	2	•	•	467	•	•	•	•	•	•	•
1896	6	1	10	1	•	•	471	•	•	•	•	•	•	•
1897	11	•	•	•	6	•	466	•	•	•	•	•	•	•
1898	18	105	•	•	1	48	392	•	•	•	•	•	•	•
1899	8	139	•	•	•	5	248	•	1	•	•	•	•	•
TOTAUX.	117	349	49	16	110	56		•	1	•	1	•	•	•
	466		65					1		1				
	— 401							•						
	Voitures de 2 <sup>e</sup> classe pour les lignes principales.							Voitures de 2 <sup>e</sup> classe pour les lignes secondaires.						
1880	8	•	38	•	15	6	* 492	•	•	•	•	•	•	•
1881	20	1	•	•	•	•	520	•	•	•	•	•	•	•
1882	19	10	•	•	13	4	508	•	•	•	•	•	•	•
1883	15	•	•	•	17	•	510	•	•	•	•	•	•	•
1884	19	•	•	•	•	•	491	•	•	•	•	•	•	•
1885	11	•	•	•	2	•	482	•	•	•	•	•	•	•
1886	9	29	•	31	•	•	475	•	•	•	•	•	•	•
1887	9	35	•	•	•	•	431	•	•	•	35	•	•	35
1888	2	•	•	•	•	•	429	•	5	•	•	•	•	32
1889	2	•	•	•	10	•	457	•	27	•	•	•	•	5
1890	11	•	4	•	6	•	436	•	•	•	•	•	•	5
1891	4	50	•	30	•	•	432	•	•	•	•	•	•	5
1892	•	1	•	1	•	•	432	•	•	•	•	•	•	5
1893	•	•	•	•	•	•	432	•	•	•	•	•	•	5
1894	1	•	•	•	•	•	431	•	•	•	•	•	•	5
1895	•	•	•	•	5	•	436	•	•	•	•	•	•	5
1896	5	•	•	•	•	•	431	•	•	•	•	•	•	5
1897	7	•	•	•	6	•	450	•	•	•	•	•	•	5
1898	15	•	•	142	•	58	615	•	•	•	145	•	•	5
1899	7	•	•	295	•	5	906	•	•	•	17	•	•	150
TOTAUX.	164	106	42	499	72	71		•	50	•	197	•	•	167
	270		541					30		197				
	+ 271							+ 107						

\* Effectif au 31 décembre 1879.

*Matériel de transport pour trains de voyageurs (suite).*

ANNÉES	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.				
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.					
<b>Voitures de 5<sup>e</sup> classe pour les lignes principales.</b>						<b>Voitures de 5<sup>e</sup> classe pour lignes secondaires.</b>												
1880	40	»	182	»	125	16	*1455	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1881	32	»	»	»	»	6	1692	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1882	19	»	»	»	»	11	1684	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1885	12	2	»	»	»	»	1670	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1884	37	»	»	»	»	»	1655	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1885	41	»	4	»	52	»	1628	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1886	28	158	1	77	5	»	1545	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1887	25	95	»	»	»	»	1425	»	»	46	95	19	»	»	»	»	»	160
1888	12	»	»	»	37	»	1448	»	»	4	»	175	»	»	»	»	»	357
1889	25	»	»	1	50	»	1454	»	»	15	»	58	»	»	»	»	»	408
1890	27	59	9	40	12	»	1449	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	408
1891	16	3	»	3	28	»	1461	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	407
1892	8	2	1	2	42	»	1536	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	407
1895	25	»	128	»	»	»	1641	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	405
1894	14	»	»	»	89	»	1716	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	405
1895	3	»	70	»	26	»	1809	»	»	58	»	25	»	»	»	»	»	486
1896	25	»	5	»	157	»	1946	9	»	»	»	23	»	»	»	»	»	500
1897	14	»	»	»	59	»	1971	4	»	»	»	1	»	»	»	»	»	497
1898	13	»	»	»	»	275	2235	6	»	»	»	»	»	»	»	»	4	495
1899	11	»	»	8	156	11	2577	2	»	»	»	»	»	»	»	»	10	503
TOTAUX	425	279	400	151	796	519		26	»	121	95	299	14					
	704		551					26		216								
	- 173							+ 190										
<b>Voitures mixtes pour les lignes principales.</b>						<b>Voitures mixtes pour les lignes secondaires.</b>												
1880	1	»	20	»	9	4	* 147	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1881	4	»	»	1	»	4	180	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1882	5	»	»	11	20	7	215	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1885	»	»	»	»	57	»	272	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1884	5	»	1	»	»	»	268	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1885	8	»	1	»	20	»	281	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1886	8	»	2	84	7	»	566	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1887	5	100	»	»	»	»	265	»	»	50	100	6	»	»	»	»	»	156
1888	»	»	»	»	28	»	291	1	»	»	3	52	»	»	»	»	»	210
1889	5	15	1	16	32	»	520	»	»	»	27	30	»	»	»	»	»	267
1890	5	6	21	7	26	»	365	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	268
1891	1	9	»	15	»	»	368	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	268
1892	1	2	»	1	52	»	418	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	268
1895	»	2	70	»	»	»	486	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	269
1894	3	»	»	»	45	»	528	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	269
1895	»	»	18	»	25	»	569	1	»	25	»	10	»	»	»	»	»	301
1896	2	»	5	»	58	»	608	3	»	»	»	18	»	»	»	»	»	316
1897	5	»	»	»	41	»	614	8	»	»	»	»	»	»	»	»	»	308
1898	11	37	»	»	6	79	681	12	145	»	»	1	8	»	»	»	»	160
1899	5	164	»	»	»	6	520	10	16	»	»	»	»	»	»	»	»	154
TOTAUX	66	555	157	155	404	100		55	161	74	131	117	8					
	401		270					196		205								
	- 151							+ 9										

\* Effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de voyageurs (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	<b>Fourgons pour lignes principales.</b>							<b>Fourgons pour les lignes secondaires.</b>						
1880	4	.	.	.	35	9	* 440	.	.	.	.	.	.	.
							478	.	.	.	.	.	.	.
1881	6	.	.	.	.	.	472	.	.	.	.	.	.	.
1882	9	.	.	1	1	4	469	.	.	.	.	.	.	.
1883	5	1	.	.	49	.	512	.	.	.	.	.	.	.
1884	4	.	.	.	75	.	585	.	.	.	.	.	.	.
1885	2	.	.	.	.	.	581	.	.	.	.	.	.	.
1886	7	2	3	.	.	.	575	.	.	.	.	.	.	.
1887	6	1	.	.	.	.	568	.	.	.	1	.	.	.
1888	10	1	.	.	.	.	557	.	.	.	.	15	.	17
1889	15	1	.	.	.	.	541	.	.	.	.	.	.	17
1890	12	.	.	.	.	.	529	.	.	.	.	.	.	17
1891	6	.	.	.	55	.	578	.	.	.	.	.	.	17
1892	3	.	.	2	.	.	577	.	.	.	.	.	.	17
1893	6	7	29	8	5	.	606	.	.	.	.	.	.	17
1894	2	1	6	.	26	.	655	.	.	.	.	.	.	17
1895	.	.	.	.	50	.	605	.	.	.	.	.	.	17
1896	3	.	52	.	47	.	741	.	.	.	.	.	.	17
1897	2	.	.	.	6	.	745	.	.	.	.	.	.	17
1898	2	.	.	.	15	198	954	.	.	.	.	.	.	17
1899	5	.	.	.	.	0	958	.	.	.	.	.	4	21
TOTAUX.	109	14	70	11	542	218		.	.	1	16	4		
	123		81					1						
	- 42							+ 1						
	<b>Voitures-fourgons pour les lignes secondaires.</b>							<b>Voitures cellulaires.</b>						
1880	.	.	.	.	.	.	* 13	.	.	1	.	.	.	14
1881	.	.	.	.	.	.	14	.	.	.	.	.	.	14
1882	.	.	.	.	.	.	16	.	.	2	.	.	.	16
1883	.	.	.	2	.	.	16	.	.	.	.	.	.	16
1884	.	.	.	.	.	.	16	.	.	.	.	.	.	16
1885	.	.	1	.	20	.	25	1	.	.	.	.	.	15
1886	.	.	.	62	.	.	85	.	.	.	.	1	.	16
1887	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.	.	.	.	16
1888	.	.	.	.	.	.	85	.	.	.	.	.	.	16
1889	1	.	.	1	.	.	85	2	.	4	.	.	.	18
1890	.	4	40	4	.	.	125	.	.	.	.	.	.	18
1891	.	.	.	.	17	.	125	.	.	2	.	.	.	20
1892	.	1	.	1	.	.	125	.	.	.	.	.	.	20
1893	1	.	.	.	.	.	124	.	.	.	.	.	.	20
1894	.	.	.	.	.	.	125	.	.	.	.	.	.	20
1895	3	.	21	.	12	.	155	1	.	.	.	.	.	19
1896	9	.	.	.	14	.	158	1	.	.	.	.	.	18
1897	7	.	.	.	.	.	151	.	.	.	.	.	.	18
1898	6	.	.	.	.	3	148	1	.	.	.	2	.	19
1899	2	.	5	.	.	.	149	.	.	.	.	.	.	19
TOTAUX.	29	5	65	70	63	3		6	.	9	3	.		
	34		125					6		9				
	+ 91							+ 3						

Effectif au 31 décembre 1870.

Matériel de transport pour trains de voyageurs (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	Voitures postales.							Voitures funéraires.						
1880	.	.	5	.	.	.	* 50	.	.	.	.	.	.	* 4
1881	2	.	12	.	.	.	55	.	.	.	.	.	.	4
1882	2	.	9	.	.	.	55	.	.	.	.	.	.	4
1885	5	.	.	.	.	.	48	.	.	1	1	.	.	6
1884	.	.	6	.	.	.	54	.	.	.	.	.	.	6
1885	5	.	5	.	.	.	54	.	.	.	.	.	.	6
1886	1	.	.	.	.	.	55	1	.	.	.	.	.	5
1887	2	.	4	.	.	.	55	.	.	.	.	.	.	5
1888	1	.	5	.	.	.	57	.	.	.	.	.	.	5
1889	4	.	6	.	.	.	59	.	.	.	.	.	.	5
1890	2	.	.	.	.	.	57	.	.	2	.	.	.	7
1891	5	.	5	.	.	.	57	.	.	.	.	.	.	7
1892	5	.	5	.	.	.	57	.	.	.	.	.	.	7
1893	.	.	.	.	.	.	57	.	.	.	.	.	.	7
1894	.	.	5	.	.	.	60	.	.	.	.	.	.	7
1895	.	.	5	.	.	.	63	.	.	.	.	.	.	7
1896	.	.	.	.	.	.	63	1	.	5	.	.	.	11
1897	.	.	2	.	.	.	65	.	.	.	.	.	.	11
1898	.	.	.	.	2	.	67	2	.	.	.	.	.	9
1899	.	.	.	.	2	.	69	.	.	.	.	.	.	9
TOTAUX.	28	.	45	.	4	.		4	.	8	1	.	.	
	28		45					4		9				
	+ 15							+ 5						
	Wagons fermés « vitesse ».							Trucks fermés et ouverts.						
1880	1	.	.	.	.	.	* 170	1	.	1	.	10	.	* 96
1881	2	.	.	.	.	.	175	.	.	10	.	.	.	106
1882	1	.	.	.	50	.	222	.	.	.	.	.	.	116
1885	2	1	50	.	.	.	269	.	.	.	.	.	.	116
1884	2	.	.	41	.	.	308	5	.	.	.	5	.	118
1885	1	5	.	.	.	.	302	5	.	.	.	.	.	115
1886	5	14	100	.	.	.	383	2	.	.	.	.	.	115
1887	2	40	.	.	.	.	511	2	.	5	.	.	.	116
1888	9	8	.	.	.	.	524	.	.	.	.	.	.	116
1889	5	2	.	2	.	.	521	1	.	.	.	.	.	115
1890	2	7	.	5	.	.	517	1	.	.	.	.	.	114
1891	5	.	.	.	45	.	559	1	.	.	.	.	.	113
1892	2	2	.	1	.	.	556	1	.	.	.	.	.	112
1893	5	14	.	.	.	.	559	.	.	.	.	.	.	112
1894	5	16	.	.	.	.	518	1	.	.	.	.	.	111
1895	8	2	.	.	.	.	508	.	.	.	.	15	.	120
1896	11	.	.	.	21	.	518	.	.	.	.	2	.	128
1897	5	.	.	14	.	.	527	.	.	.	.	.	.	128
1898	2	.	.	12	55	.	590	1	.	.	.	2	12	141
1899	7	.	.	1	20	.	404	8	.	.	.	15	.	148
TOTAUX.	76	111	150	64	148	55		25	.	16	.	49	12	
	187		214					25		16				
	+ 27							- 9						

\* Effectif au 31 décembre 1870.

*Matériel de transport pour trains de voyageurs (suite)*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS DE L'EFFECTIF		AUGMENTATIONS DE L'EFFECTIF				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transforma- tion.	par renouvelle- ment.	par transforma- tion.	par extension.	par rachat	
	<b>Boxes.</b>						*106
1880. . . . .	1	"	1	"	"	"	106
1881. . . . .	"	"	10	"	"	"	116
1882. . . . .	"	"	"	"	"	"	116
1883. . . . .	"	"	"	"	"	"	116
1884. . . . .	2	"	1	10	"	"	125
1885. . . . .	3	"	"	"	1	"	123
1886. . . . .	2	"	"	"	"	"	121
1887. . . . .	2	"	"	"	"	"	119
1888. . . . .	6	"	"	"	"	"	113
1889. . . . .	2	10	"	"	50	"	151
1890. . . . .	3	"	"	"	"	"	148
1891. . . . .	1	"	"	"	"	"	147
1892. . . . .	2	"	"	"	"	"	145
1893. . . . .	1	"	"	"	25	"	160
1894. . . . .	1	"	"	"	1	"	160
1895. . . . .	3	"	"	"	25	"	191
1896. . . . .	1	"	"	"	2	"	192
1897. . . . .	2	"	"	"	1	"	191
1898. . . . .	2	"	"	"	"	6	195
1899. . . . .	2	"	"	"	"	"	193
<b>TOTAUX. . .</b>	<b>56</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>105</b>	<b>6</b>	
	46		22				

\* Effectif au 31 décembre 1879.

*Matériel de transport pour trains de marchandises.*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Fourgons, 1½ tonne.</b>														
1880	7	"	"	2	"	4	* 588	25	14	"	"	"	"	* 681
1881	14	"	50	"	60	4	587	17	5	"	"	"	"	684
1882	0	"	"	"	"	2	687	44	1	"	"	"	15	685
1883	3	"	"	1	"	"	681	68	1	"	"	"	"	592
1884	5	"	"	"	"	"	676	72	"	"	"	"	"	451
1885	5	"	"	"	1	"	672	72	4	"	"	"	"	575
1886	4	"	"	"	"	"	668	58	5	"	"	"	"	512
1887	7	3	"	3	"	"	661	6	"	"	0	"	"	515
1888	4	"	"	"	"	"	657	"	"	"	"	"	"	509
1889	16	"	"	"	43	"	684	1	"	"	"	"	"	308
1890	7	9	"	9	7	"	684	11	"	"	"	"	"	297
1891	3	"	"	"	"	"	681	2	"	"	"	"	"	295
1892	3	1	"	"	60	"	757	1	80	"	"	"	"	214
1893	6	"	"	1	"	"	752	"	37	"	"	"	"	177
1894	4	"	"	"	"	"	728	1	16	"	"	"	"	160
1895	6	"	15	"	106	"	841	4	2	"	"	"	"	154
1896	11	"	21	"	"	"	851	3	"	"	"	"	"	151
1897	14	"	28	"	38	"	903	9	"	"	"	"	"	142
1898	25	"	11	"	26	30	947	3	"	"	"	"	4	143
1899	14	"	"	"	37	"	970	12	"	"	"	100	"	251
TOTAUX.	162	15	195	16	378	40		407	165	"	9	100	19	
	175		139					572		9				
	— 36							— 565						
<b>Wagons fermés, 7 et 7½ tonnes.</b>														
1880	"	"	"	"	"	"	*	72	41	2	"	620	35	* 4,501
1881	"	"	"	"	"	"	"	36	21	1	"	96	"	4,845
1882	"	"	"	"	"	"	"	46	"	"	"	49	6	4,894
1883	"	"	"	"	"	"	"	56	"	314	"	215	"	5,565
1884	"	"	"	"	"	"	"	86	55	125	"	"	"	5,349
1885	"	"	"	"	"	"	"	54	59	51	5	"	"	5,292
1886	"	"	"	"	"	"	"	69	10	200	16	"	"	5,429
1887	"	"	"	"	"	"	"	18	1	"	40	"	"	5,450
1888	"	"	"	"	"	"	6	8	"	950	9	55	"	6,416
1889	5	"	"	"	"	"	3	22	13	"	12	"	"	6,395
1890	1	"	"	"	"	"	2	38	14	"	14	50	"	6,405
1891	"	"	"	"	"	"	2	24	15	"	2	"	"	6,568
1892	"	"	"	"	"	"	2	14	10	170	80	"	"	6,594
1893	"	"	"	"	"	"	2	20	9	20	52	60	"	6,697
1894	"	"	"	"	"	"	2	55	17	"	55	100	"	6,762
1895	"	"	"	"	"	"	2	107	23	425	4	175	"	7,236
1896	"	"	"	"	"	"	2	120	3	329	"	302	"	7,744
1897	"	"	"	"	"	"	2	101	16	748	4	515	"	8,692
1898	"	"	"	"	"	10	12	220	"	"	"	411	925	9,808
1899	6	"	"	"	"	"	6	283	65	"	2	571	70	10,105
TOTAUX.	10	"	"	"	"	10		1,447	368	5,515	275	2,995	1,056	
	— 10							1,815		5,588				
	— 10							+ 1,773						

\* Effectif au 31 décembre 1879.

Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	<b>Wagons fermés, 15 tonnes.</b>							<b>Wagons coton et laine, 10 tonnes.</b>						
1880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200	200
1881	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
1882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	200
1883	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	500
1884	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	100	550
1885	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	550
1886	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	550
1887	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	550
1888	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	550
1889	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549
1890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	540
1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549
1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	549
1893	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	28	577
1894	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	750	1307
1895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1507
1896	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1507
1897	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1507
1898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1505
1899	0	0	192	0	0	0	192	0	0	0	0	0	0	1304
TOTAUX	0	0	192	0	100	0	192	4	0	880	0	428	0	
			192					4		880				
			+ 192					+ 876						
	<b>Wagons coton et laine, 15 tonnes.</b>							<b>Wagons coke, laine, mineral, 5 tonnes.</b>						
1880	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1881	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1882	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1883	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1884	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1885	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1886	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1887	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1888	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1889	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1890	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1891	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1892	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1893	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1894	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1895	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1896	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1897	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
1899	0	0	0	0	0	100	100	0	0	0	0	0	0	1
TOTAUX	0	0	0	0	0	100	100	0	1	0	0	0	0	1
					100			1						
					- 1			- 1						

\* Effectif au 31 décembre 1879.

Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif.				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.					
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.						
	<b>Wagons coke, laine, mineral, 10 tonnes.</b>							<b>Wagons coke, laine, mineral, 12 tonnes.</b>											
1880	15	9	1	"	300	"	5,075	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1881	17	10	"	"	"	"	5,354	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1882	15	6	"	"	"	"	5,327	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1885	15	3	43	"	57	"	5,506	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1884	14	7	"	"	"	"	5,588	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1885	11	59	1	2	"	"	5,567	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1886	6	8	"	"	"	"	5,500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1886	6	8	"	"	"	"	5,286	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1887	15	"	"	"	"	"	5,275	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1888	5	"	"	"	1	135	5,404	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1889	11	6	115	5	185	"	5,692	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1890	22	"	"	5	"	"	5,675	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1891	5	1	"	"	"	"	5,671	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1892	11	"	100	"	"	"	5,760	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1895	18	"	"	"	"	"	5,742	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1894	"	"	"	"	1	"	5,745	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1895	"	1	75	1	125	"	5,945	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1896	22	1,958	"	"	"	"	1,965	"	"	"	1,759	"	"	"	"	"	"	"	1,759
1897	15	168	"	"	"	"	1,782	"	"	"	168	"	"	"	"	"	"	"	1,927
1898	4	"	"	"	"	251	2,009	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,919
1899	8	"	"	"	"	"	2,001	"	14	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,905
TOTAUX.	221	2,256	335	14	805	231		22	"	"	1,927	"	"	"	"	"	"	"	
	2,457		549					22		1,927									
			- 2,108							+ 1,905									
	<b>Wagons coke, laine, mineral, 15 tonnes.</b>							<b>Wagons charbon, 5 tonnes.</b>											
1880	"	"	"	"	"	"	*	27	19	"	"	"	"	35	* 1,122				
1881	"	"	"	"	"	"	"	8	421	"	"	"	"	"	682				
1882	"	"	"	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	16	693				
1885	"	"	"	"	"	"	"	17	"	"	"	"	"	"	676				
1884	"	"	"	"	"	"	"	"	676	"	"	"	"	"	"				
1885	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1886	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1887	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1888	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1889	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1890	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1891	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1892	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1895	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1894	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1895	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"				
1896	"	"	"	"	199	"	199	"	"	"	"	"	"	"	"				
1897	1	"	"	"	145	"	345	"	"	"	"	"	"	"	"				
1898	"	"	"	"	"	"	345	"	"	"	"	"	"	478	478				
1899	"	"	"	"	"	"	345	"	31	"	"	"	"	"	"				447
TOTAUX.	1	"	"	199	145	"		88	1,116	"	"	"	"	529					
	1		199					1,204		0									
			+ 198					- 1,204											

\* Effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Wagons charbon, 7 tonnes.</b>														
1880	.	.	.	.	.	.	*	84	122	2	.	.	.	*
1881	.	.	.	.	.	.	.	47	48	50	.	.	.	.
1882	.	.	.	.	.	.	.	128	20	.	.	.	.	.
1885	.	.	.	.	.	.	.	172	14	.	.	.	.	.
1884	.	.	.	.	.	.	.	169	151	500	7	.	.	.
1885	.	.	.	.	.	.	.	145	4	1	98	.	.	.
1886	.	.	.	.	.	.	.	186	29	.	8	.	.	.
1887	.	.	.	.	.	.	.	170	16	.	.	.	.	.
1888	.	.	.	.	.	.	.	115	51	700	.	.	.	.
1889	.	.	.	.	.	.	.	68	355	.	.	.	.	.
1890	.	.	.	.	.	.	.	108	156	.	8	.	.	.
1891	.	.	.	.	.	.	.	140	85	.	196	.	.	.
1892	.	.	.	.	.	.	.	112	88	430	37	.	.	.
1895	.	.	.	.	.	.	.	224	57	82	2	.	.	.
1894	.	.	.	.	.	.	.	192	18	1,050	1	.	.	.
1895	.	.	.	.	.	.	.	298	15	581	21	25	.	.
1896	.	.	.	.	.	.	.	550	10,179	394	2	878	.	.
1897	.	.	.	.	.	.	.	406	114	.	.	.	.	.
1898	.	.	.	.	.	852	852	510	525	.	.	.	5,868	21,128
1899	54	.	.	.	.	.	778	516	36	.	57	.	207	21,040
TOTAUX.	54	.	.	.	.	.	852	5,958	12,019	5,579	457	10,854	1,351	
	54							15,957		4,016				
	— 54							— 11,941						
<b>Wagons charbon, 12 tonnes.</b>														
1880	.	.	.	.	.	.	*							*
1881	.	.	.	.	.	.	.							.
1882	.	.	.	.	.	.	.							.
1885	.	.	.	.	.	.	.							.
1884	.	.	.	.	.	.	.							.
1885	.	.	.	.	.	.	.							.
1886	.	.	.	.	.	.	.							.
1887	.	.	.	.	.	.	.							.
1888	.	.	.	.	.	.	.							.
1889	.	.	.	.	.	.	.							.
1890	.	.	.	.	.	.	.							.
1891	.	.	.	.	.	.	.							.
1892	.	.	.	.	.	.	.							.
1895	.	.	.	.	.	.	.							.
1894	.	.	.	.	.	.	.							.
1895	.	.	.	.	.	.	.							.
1896	.	.	.	.	.	.	.							.
1897	.	.	.	.	.	.	.							.
1898	.	.	.	.	.	7,154	7,154							.
1899	.	.	.	.	.	66	544							.
	.	.	.	.	.	25								.
1896	.	.	.	.	.									.
1897	.	.	.	.	.									.
1898	.	.	.	.	.									.
1899	.	.	.	.	.									.
TOTAUX.	4	.	.	.	.	7,225	544							
	4		7,225											
	+ 7,210													
<b>Wagons charbon, 15 tonnes.</b>														
1880	.	.	.	.	.	.	*							*
1881	.	.	.	.	.	.	.							.
1882	.	.	.	.	.	.	.							.
1885	.	.	.	.	.	.	.							.
1884	.	.	.	.	.	.	.							.
1885	.	.	.	.	.	.	.							.
1886	.	.	.	.	.	.	.							.
1887	.	.	.	.	.	.	.							.
1888	.	.	.	.	.	.	.							.
1889	.	.	.	.	.	.	.							.
1890	.	.	.	.	.	.	.							.
1891	.	.	.	.	.	.	.							.
1892	.	.	.	.	.	.	.							.
1895	.	.	.	.	.	.	.							.
1894	.	.	.	.	.	.	.							.
1895	.	.	.	.	.	.	.							.
1896	.	.	.	.	.	.	.							.
1897	.	.	.	.	.	.	.							.
1898	.	.	.	.	.									.
1899	.	.	.	.	.									.
TOTAUX.	4	.	.	.	.									
	4		7,225											
	+ 3,948													

\* Effectif au 31 décembre 1870.

## Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNEES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.				
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.					
	<b>Wagons à chevrons mobiles, 10 tonnes.</b>							<b>Wagons plats à 4 roues, 5 tonnes.</b>										
1880	•	•	•	•	•	•	*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1881	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1882	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1883	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1884	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1885	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1886	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1887	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1888	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1889	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1890	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1891	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1892	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1893	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1894	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1895	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1896	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1897	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1898	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
1899	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
TOTAUX.		1		1				18							22		22	4
	1		1					18						22				
								- 18										
	<b>Wagons plats à 4 roues, 7 tonnes.</b>							<b>Wagons plats à 4 roues, 10 tonnes.</b>										
1880	3	18	•	•	•	•	6	* 85	10	60	•	59	210	10	2535	2565		
1881	1	18	•	•	•	•	22	71	22	2	•	42	•	2	2585	2585		
1882	5	7	•	•	•	•	4	65	28	5	•	•	•	4	2556	2556		
1883	8	1	•	•	•	•	•	56	27	4	67	4	20	•	2616	2616		
1884	2	•	•	•	•	•	•	54	37	5	13	•	•	•	2587	2587		
1885	5	•	•	•	•	•	•	49	20	2	1	•	•	•	2566	2566		
1886	2	8	•	•	•	•	•	59	8	27	•	2	•	•	2555	2555		
1887	•	•	•	•	•	•	•	59	4	8	•	2	•	•	2525	2525		
1888	•	•	•	•	•	•	•	59	6	4	100	•	•	•	2615	2615		
1889	•	•	•	•	•	•	•	59	1	95	100	1	•	•	2620	2620		
1890	•	59	•	•	•	•	•	•	17	29	100	6	•	•	2680	2680		
1891	•	•	•	•	•	•	•	•	5	5	•	9	•	•	2685	2685		
1892	•	•	•	•	•	•	•	•	4	10	•	6	•	•	2676	2676		
1893	•	•	•	•	•	•	•	•	8	79	•	•	75	•	2603	2603		
1894	•	•	•	•	•	•	•	•	12	9	•	4	•	•	2446	2446		
1895	•	•	•	•	•	•	•	•	18	6	50	1	100	•	2775	2775		
1896	•	•	•	•	•	•	•	•	18	154	•	1	•	•	2602	2602		
1897	•	•	•	•	•	•	•	•	21	•	•	•	•	•	2581	2581		
1898	•	•	•	•	•	•	40	40	7	5	•	•	•	•	2059	2059		
1899	•	•	•	•	•	•	•	55	24	5	•	•	•	•	2038	2038		
TOTAUX.	32	91	•	•	•	•	72		504	506	451	157	435	410				
	123								810		568							
									- 123									
									- 942									

\* Effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de marchandises (suite)

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	<b>Wagons plats à 4 roues, 15 tonnes.</b>							<b>Wagons plats à 6 roues, 15 tonnes.</b>						
1880							*							*
1881														
1882														
1883														
1884														
1885														
1886														
1887														
1888														
1889														
1890												10		10
1891														10
1892														10
1893														10
1894														9
1895														9
1896														9
1897														9
1898														9
1899													11	20
														20
TOTAUX.								1				10	11	
								- 1						
	<b>Wagons plats à 8 roues, 15 tonnes.</b>							<b>Wagons plats à 8 roues, 20 tonnes.</b>						
1880	1						* 11							* 533
1881	4						6							636
1882	1						5							729
1883	1						4							729
1884	2						2	5						729
1885		1					1				50			726
1886							1							777
1887							1	1						777
1888	1													776
1889								2						776
1890								3						774
1891								3						771
1892								3						768
1893														768
1894								2						768
1895											29			766
1896								6						846
1897														840
1898								1						885
1899								18		17				1138
												45	181	1160
TOTAUX.	10	1						59		97	1	387	181	
	11							39						
	- 11							98						
								+ 59						

\* Effectif au 31 décembre 1870.

*Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Wagons plats à 8 roues, 28 tonnes.</b>														
1880							*							
1881														
1882														
1883														
1884														
1885														
1886														
1887														
1888														
1889														
1890					5		5				1		1	
1891							5						1	
1892			10				15						1	
1893							15						1	
1894							15						1	
1895							15						1	
1896							15			5			6	
1897							15						6	
1898							15	1					7	
1899					15		50						7	
TOTAUX.			10		20			1		5		1	2	
	+ 10						+ 4							
<b>Bergeries et transport de métal, 5 et 6 tonnes.</b>														
1880	4	1					* 27							
1881	5						19						2	
1882	4						15						2	
1883	1						14						2	
1884							14						2	
1885	1						13						2	
1886							13						2	
1887							13						2	
1888							13						2	
1889							13						2	
1890	13												2	
1891													2	
1892													2	
1893													2	
1894													2	
1895											1		3	
1896													3	
1897													3	
1898						8	8						3	
1899	5						5						3	
TOTAUX.	29	1				8								
	50						n							
	- 30													
<b>Wagons pour transports spéciaux, 10 tonnes.</b>														
1880							*						2	
1881													2	
1882													2	
1883													2	
1884													2	
1885													2	
1886													2	
1887													2	
1888													2	
1889													2	
1890													2	
1891													2	
1892													2	
1893													2	
1894													2	
1895													3	
1896													3	
1897													3	
1898													3	
1899													3	

\* Effet effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.			
	<b>Wagons pour transports spéciaux, 36 tonnes.</b>							<b>Wagons pour charbonnages, 7 1/2 tonnes.</b>								
1880							*							*		
1881							1	37				30			518	
1882							1	51			456				945	
1883							1	35	2		15				921	
1884							1	69			10				862	
1885							1	105			222				979	
1886							1	157			19				846	
1887							1	252		10	42				606	
1888							1	58	9		5				604	
1889							1	65			7				546	
1890							1	54		50	175				715	
1891							1	46	19		50				709	
1892							1	58	69		152				734	
1893							1	40	8	1	46				724	
1894							1	44	1		145				824	
1895							1	55		50	22				843	
1896							1	25			15				855	
1897							1	53			175				975	
1898							1	55			47				989	
1899							1	14			52				1,007	
TOTAUX.								7			15				1,015	
									1,165	108	91	1,605				
									1,275		1,736					
									+ 485							
	<b>Wagons pour tapissières, 5 tonnes.</b>							<b>Wagons de la route, 7 1/2 tonnes.</b>								
1880					20		* 48	55			155			*		
1881							68	57		1	13			519		
1882							68	29			16			506		
1883	1						67	65			6			447		
1884							67	95			591			945		
1885							67	117			1			827		
1886							67	112			21			756		
1887							67	120			11			627		
1888							67	73			44			608		
1889					1		68	88	1		250			759		
1890							63	98	4		117			774		
1891							68	91	219		84			548		
1892							68	115	33		5			405		
1893							68	94	16					295		
1894	2						66	42						255		
1895							66	51						222		
1896	1						65	26	2					194		
1897	1						64	20	1					173		
1898	1						63	19						154		
1899							63	5						140		
TOTAUX.	6				20			1,532	276	1	1,204					
	6		1					1,608		1,295						
	— 5							— 313								

\* Effectif au 31 décembre 1870.

Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
<b>Wagons pour plates-formes, 10 tonnes.</b>														
1880					12		* 6 8							
1881			1				9							
1882							9							
1883							9							
1884							9							
1885							9							
1886	1						8	5		7			36	
1887							8	5					51	
1888							8	1					50	
1889							8	7					23	
1890							8						25	
1891							8	2					21	
1892							8	2					19	
1893	1						7	7					12	
1894	2				5		10	2					10	
1895	2						8	1					9	
1896			5				15	1					8	
1897	1						12						8	
1898					5		17	3					5	
1899							17						5	
TOTAUX.	7		6		12			42		47				
	7		6					42		47				
	- 1							+ 5						
<b>Wagons pour roues, 10 tonnes.</b>														
1880				47			* 47	8					* 44 50	
1881	12						55	5					55	
1882				3			58	12					21	
1883	1			2			59						21	
1884				1			40	16					5	
1885	3			5			42	5						
1886	2			7			47							
1887	1			6			52							
1888	3			3			52							
1889	4			9			57							
1890	6			8			59							
1891				5			62						51	
1892	8	1		5			58			31			51	
1893	5			14			67			1			32	
1894	3			7			71						32	
1895	6			7			72						32	
1896	3			6			75						32	
1897	3			2			74						32	
1898				3			77						32	
1899	3			3			77						32	
TOTAUX.	65	1		141				44		52				
	64		141					44		52				
	+ 77							- 12						
<b>Wagons pour combustibles, 10 tonnes.</b>														

\* Effectif au 31 décembre 1879.

*Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		
	<b>Wagons-étalons.</b>							<b>Wagons-bâches à eau.</b>							
1880	.	.	"	"	.	.	* 5	3	.	.	.	.	.	.	* 4
1881	"	"	"	"	5	.	5	.	.	.	.	.	.	.	1
1882	"	"	"	"	"	.	5	1	.	.	.	.	4	.	4
1883	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	"	"	4
1884	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	1	"	5
1885	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	1	"	6
1886	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	"	"	6
1887	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	"	"	6
1888	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	"	"	6
1889	"	"	"	"	"	.	5	"	"	"	"	"	"	"	6
1890	"	"	"	1	"	.	6	"	"	"	"	"	"	"	6
1891	"	"	"	"	"	.	6	"	"	"	"	"	"	"	6
1892	"	"	"	9	"	.	15	1	"	"	"	"	1	"	6
1893	"	"	"	"	"	.	15	"	"	"	"	"	"	"	6
1894	"	"	"	"	"	.	15	"	"	"	"	"	"	"	6
1895	2	"	"	"	"	.	15	"	"	"	"	"	"	"	6
1896	"	"	"	"	"	.	15	"	"	"	"	"	"	"	6
1897	1	"	"	"	"	.	12	"	"	"	"	"	"	"	6
1898	"	"	"	"	"	1	15	1	"	"	"	"	"	1	6
1899	"	"	"	"	"	.	13	"	"	"	"	"	"	"	6
<b>TOTAUX.</b>	3	"	"	10	5	1		6	"	"	2	5	1		
	3		10					6		2					
	+ 7							- 4							
	<b>Wagons de secours.</b>							<b>Wagons-citernes.</b>							
1880	2	54	"	"	1	"	* 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1881	4	"	"	11	"	"	57	"	"	"	"	"	"	"	"
1882	2	"	"	"	"	"	55	"	"	"	"	"	"	"	"
1883	1	"	"	"	"	"	54	"	"	"	"	"	"	"	"
1884	1	"	"	"	"	"	53	"	"	"	"	"	"	"	"
1885	1	"	"	6	"	"	58	"	"	"	"	"	"	"	"
1886	1	"	"	2	"	"	59	"	"	"	"	"	"	"	"
1887	1	"	"	1	"	"	59	"	"	"	"	"	"	"	"
1888	1	"	"	"	"	"	58	"	"	"	"	"	"	"	"
1889	2	"	"	4	"	"	40	"	"	"	"	"	"	"	"
1890	2	"	"	"	"	"	58	"	"	"	"	"	"	"	"
1891	4	2	"	15	"	"	45	"	"	"	"	"	"	"	"
1892	"	"	"	"	"	"	45	"	"	"	10	"	"	"	10
1893	1	1	"	"	"	"	45	"	"	"	"	"	"	"	10
1894	3	3	"	13	"	"	50	"	"	"	"	"	"	"	10
1895	"	"	"	3	"	"	55	"	"	"	"	1	"	"	11
1896	2	"	"	"	"	"	51	"	"	"	"	"	"	"	11
1897	4	"	"	2	"	"	49	"	"	"	"	6	"	"	17
1898	"	"	"	1	"	11	61	"	"	"	"	"	"	"	17
1899	1	"	"	6	"	1	67	"	"	"	"	5	"	"	22
<b>TOTAUX.</b>	35	60	"	62	1	12		"	"	"	10	12	"	"	
	95		62					"		10					
	- 31							+ 10							

\* Effectif au 31 décembre 1879.

## Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif.				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	<b>Wagons-freins.</b>							<b>Wagons pour transport de gaz riche.</b>						
1880	"	"	1	"	"	"	* 34	"	"	"	"	"	"	"
1881	1	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1882	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1883	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1884	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1885	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1886	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1887	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1888	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1889	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1890	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1891	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1892	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1893	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1894	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	"
1895	"	"	"	"	"	"	34	"	"	2	"	"	"	2
1896	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	"	"	2
1897	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	1	"	3
1898	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	3	"	6
1899	"	"	"	"	"	"	34	"	"	"	"	1	"	7
TOTAUX.	1	"	1	"	"	"		"	"	2	1	4	"	
	1		1					"		5				
	+ 3													

\* Effectif au 31 décembre 1879.

*Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	Wagons chasse-neige.							Wagons à clapets.						
1880							*							1
1881														1
1882														1
1885														1
1884														1
1885														1
1886														1
1887								1						
1888				1			1							
1889				2			3							
1890							3							
1891							3							
1892							3							
1893							3							
1894							3							
1895							3							
1896	5						1							
1897														
1898														
1899														
TOTAUX.	5			5				1						
				5						1				
													1	

\* Effectif au 31 décembre 1879.

*Matériel de transport pour trains de marchandises (suite).*

ANNÉES.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.	RÉDUCTIONS de l'effectif		AUGMENTATIONS de l'effectif				EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.
	par vente ou démolition.	par transformation	par renouvellement.	par transformation.	par extension.	par rachat.		par vente ou démolition.	par transformation.	par renouvellement	par transformation.	par extension.	par rachat.	
	<b>Wagons-trémies.</b>							<b>Wagons pour le service des ateliers.</b>						
1880			1				* 54							* 5
1881							55	5						5
1882							55							
1883							55							
1884							55							
1885	1						54							
1886							54							
1887							54							
1888							54							
1889							54							
1890							54							
1891		54												
1892														
1893														
1894														
1895														
1896														
1897														
1898														
1899														
TOTAUX.	1	54	1					5						
	55		1					5		*				
	— 54							— 5						

\* Effectif au 31 décembre 1879.



Ce qui frappera le plus à l'examen attentif de ces tableaux, c'est l'absence de méthode dans la manière de procéder et de suite dans les faits accomplis.

En voici quelques exemples :

Le premier tableau, *Locomotives ordinaires à voyageurs*, montre que de 1880 à 1899, 159 de ces locomotives ont été démolies, vendues ou transformées. De ces 159 locomotives, 92 seulement ont été remplacées sur budget ordinaire, bien que l'effectif ait été augmenté de 290 unités sur crédits extraordinaires. Régulièrement, les 159 locomotives en question devaient toutes être remplacées sur crédits ordinaires, le surplus seulement de l'effectif total au 31 décembre 1899 représentant l'extension dont le coût incombait aux ressources extraordinaires.

Même observation pour les *locomotives ordinaires à marchandises* : 208 ont été démolies, vendues ou transformées ; 75 seulement ont été remplacées sur budget ordinaire alors que l'effectif a été augmenté de 382 unités sur crédits extraordinaires.

Il en a été de même pour les *locomotives de gare* : 117 ont été démolies, vendues ou transformées ; 82 seulement ont été remplacées sur le budget ordinaire, bien que l'effectif ait été augmenté de 124 unités sur les ressources extraordinaires.

Pour toutes les autres catégories du matériel de traction, voitures à vapeur et voitures électriques comprises, c'est le contraire qui s'est produit. On y a soit remplacé à l'aide des ressources ordinaires un nombre d'unités supérieur à celui des unités détruites, soit créé une partie de l'effectif sur le budget ordinaire, comme l'établit le relevé suivant :

	Démoli, vendu ou transformé	Remplacé ou créé sur budget ordinaire.
Locomotives express à voyageur. . . . .	0	8
— pour fortes rampes. . . . .	34	163
— -fourgons . . . . .	0	10
— -tenders . . . . .	0	27
Voitures à vapeur et voitures électriques . . . . .	2	7

Un simple coup d'œil jeté sur les tableaux qui s'y rapportent suffit à constater qu'il en est de même pour le matériel de transport.

Outre cette absence de méthode, nous disons qu'il y a défaut de suite dans les faits accomplis.

On voit, par exemple, que l'effectif des locomotives ordinaires à marchandises, qui est de 494 en 1879, passe à 842 en 1884, soit une augmentation de plus de 70 % en cinq ans. A partir de 1884, cet effectif diminue pour tomber en 1898 à 695 unités, abstraction faite des 118 locomotives rachetées, cette année-là, aux compagnies dont les lignes ont été reprises. On doit supposer actuellement que ce genre de locomotives aura été remplacé par des types plus avantageux. Mais, s'il en est ainsi, comment expliquer qu'en 1899 on en a encore acquis 61 nouvelles sur budget extraordinaire.

L'effectif des wagons fermés de 5 tonnes, qui est de 681 au 31 décem-

bre 1879, descend à 143 en 1898. En 1899, on en commande 100 nouveaux sur budget extraordinaire.

Au cours de l'exercice 1896, un grand nombre de wagons à charbon de 10 tonnes (10,179) sont transformés en wagons de 12 et de 15 tonnes. Or, dans cette même année, on commande 1,272 nouveaux wagons de 10 tonnes. Il est bien difficile de comprendre des opérations de ce genre; il semble qu'il eût été préférable de commander directement 1,272 wagons de 12 ou de 15 tonnes.

Le tableau intitulé : *Démolitions et renouvellements sur budget ordinaire*, de 1880 à 1899, indique que, pour cette période, le renouvellement est en déficit de 56 locomotives et en avance de 50 véhicules pour voyageurs et 290 wagons à marchandises.

B. — Vente du matériel mis hors d'usage.

QUESTION.

Pourquoi ne met-on pas en vente par adjudication publique le matériel mis hors d'usage?

Que devient ce matériel?

RÉPONSE.

MATÉRIEL DE TRACTION.

Les locomotives mises hors d'usage ou devenues insuffisantes sont mises en vente, lorsque, moyennant certaines réparations, elles peuvent encore convenir, soit à des entrepreneurs de travaux, soit à des lignes concédées d'importance secondaire. Il est procédé ainsi en vue d'en retirer un prix supérieur à la valeur des matériaux. Si, toutefois, il ne se produit pas d'offre acceptable, ces locomotives sont démolies comme celles qui ne sont plus utilisables et les matériaux qu'on en retire, classés par nature de métal, sont compris dans les marchés de mitrilles conclus périodiquement par voie d'adjudication publique.

MATÉRIEL DE TRANSPORT.

Quant au matériel de transport mis hors d'usage, l'administration en tire généralement parti en utilisant, comme abri ou magasin, les caisses de voitures ou de wagons fermés dont l'état n'est pas trop mauvais.

En ce qui concerne les paires de roues et les autres organes encore en bon état, ils sont versés dans les parcs des ateliers pour servir de pièces de rechange de réserve; les objets non susceptibles de emploi sont

vendus comme mitraille par voie d'adjudication publique.

En 1898, à la suite d'offres faites à l'administration de la part de particuliers pour l'achat de ses wagons dont l'état de vétusté nécessitait le retrait du service commercial, un certain nombre de nos vieux wagons ont été mis en vente par voie d'adjudication publique. Il en a été de même d'une partie du matériel de l'ancienne compagnie d'Anvers à Gand, dont l'écartement des essieux était insuffisant pour circuler sur nos lignes.

La façon de procéder de l'Administration est rationnelle; elle paraît être à l'abri de toute critique.

C. — Utilisation du matériel.

QUESTION.

Relativement à l'utilisation du matériel l'Administration n'a pu indiquer l'an dernier, quelles modifications elle comptait apporter aux règles en vigueur à cette époque.

Y a-t-il eu depuis lors des modifications?

Dans l'affirmative, quelles sont ces modifications?

La situation est-elle aujourd'hui satisfaisante?

RÉPONSE.

Parmi les modifications opérées, il y a lieu de citer :

1° Qu'il a été mis fin au régime privilégié dont jouissaient certains établissements rattachés au point de vue de la restitution d'une partie de la fourniture journalière des wagons et que leurs embranchements ont été mis sur un pied d'égalité avec ceux d'autres établissements similaires;

2° Qu'un amendement a été apporté à la convention d'échange de matériel existant entre l'État et la Compagnie du Nord français; la réforme a pleinement atteint son but et a eu pour conséquence la restitution régulière du matériel de l'État belge.

La dernière période des forts transports a été marquée par une augmentation importante de trafic et il a pu être satisfait régulièrement à toutes les demandes de matériel.

Il est exact que cette année, malgré l'augmentation du trafic, aucun désarroi ne s'est produit. Les mesures prises depuis l'an dernier ont donc été efficaces. Il eût été intéressant de connaître cependant l'amendement qui a eu l'heureux résultat d'assurer la restitution régulière du matériel de l'État belge par le Nord-Français.

Il serait désirable que les réponses données à la Section centrale fussent plus explicites.

D. — Amélioration des voitures de 3<sup>e</sup> classe.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Ne pourrait-on pas améliorer le matériel de 3<sup>e</sup> classe?  Où en est l'essai de rideaux à ce matériel?  Pourquoi le <i>Compte rendu</i> de 1899 n'en indique-t-il pas les résultats?</p>	<p>La largeur des compartiments des nouvelles voitures de 3<sup>e</sup> classe a été notablement augmentée, ce qui a permis d'agrandir l'intervalle entre les banquettes, d'élargir et de modifier le profil des sièges; ces modifications ont amélioré sensiblement le confort de ces voitures.</p> <p>L'essai de rideaux à ce matériel a donné les mêmes résultats déplorables que l'essai analogue fait en 1881. Après quelque temps de service, la plupart des rideaux avaient été arrachés, lacérés ou méchamment salis.</p> <p>Un autre moyen a été inauguré pour protéger les voyageurs de 3<sup>e</sup> classe contre les ardeurs du soleil, c'est l'application de persiennes aux glaces des portières. Les 290 voitures à fournir pendant le second semestre de 1901 seront munies de ce dispositif. Puisse ce nouvel essai avoir un sort plus heureux!</p>

Cette réponse est satisfaisante en ce qu'elle annonce que les nouvelles voitures de 3<sup>e</sup> classe sont plus larges que les anciennes et que les voitures à fournir pendant le second semestre de 1901 seront munies de persiennes. Il est malheureux que l'esprit de destruction qui anime de rares voyageurs ait fait échouer les essais de rideaux. La Section centrale incline à penser cependant qu'une surveillance active et suivie aurait raison des actes de mauvais gré que signale l'administration.

## § 2. — Traction.

## A. — Locomotives des types anglais et américain.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Le <i>Compte rendu</i> de 1899 ne donne aucun renseignement sur les locomotives du type anglais (type 17).</p> <p>A) L'Administration est-elle toujours satisfaite de ces locomotives?</p> <p>B) Quel est le nombre de locomotives de cette espèce commandées dans le pays?</p> <p>C) Ces locomotives sont-elles employées</p>	<p>A) L'Administration est toujours très satisfaite des locomotives type 17.</p> <p>En effet, ces locomotives fournissent une abondante production de vapeur, grâce, notamment, à leur foyer profond, avec la brique comme combustible, elles sont vives au démarrage et aux remises en vitesse après ralentissement; elles gardent aux</p>

à la remorque des trains de voyageurs sur la ligne du Luxembourg?

*D)* Les tenders des locomotives anglaises et américaines peuvent-elles s'alimenter sans modification à nos châteaux d'eau?

vitesse élevées une grande stabilité due à la présence d'un bogie à l'avant. Enfin, elles peuvent remorquer en service courant des charges de 37 1/2 % supérieures à celles des locomotives-express ancien type, ce qui a permis dans beaucoup de cas, de ne plus devoir recourir à l'emploi de la double traction.

*B)* L'administration a commandé à l'industrie belge, 90 locomotives du type 17.

A la date de ce jour, 45 de ces 90 locomotives sont mises en service.

*C)* Les locomotives type 17 ne sont pas encore employées à la remorque des trains de voyageurs sur la ligne du Luxembourg, à défaut d'effectif suffisant.

*D)* Les tenders des locomotives anglaises et américaines peuvent s'alimenter sans modifications aux installations hydrauliques existantes. Aux tenders des locomotives américaines, on a simplement enlevé une galerie qui n'était d'aucune utilité sur notre réseau.

Il semble résulter cependant de la réponse (*litt. D*) que des modifications ont été nécessaires aux tenders des locomotives américaines. Si les mesures avaient été bien prises on ne s'expliquerait pas l'enlèvement d'une galerie.

#### B. — Traction du Nord-Express.

##### QUESTION.

Pourquoi fait-on remorquer le Nord-express par une locomotive à six roues motrices sans train conducteur à l'avant. Cette pratique n'est-elle pas dangereuse à raison de l'excessive trépidation de ce type de locomotive?

##### RÉPONSE.

L'emploi sur la ligne de Charleroy-Namur d'une locomotive sans train conducteur à l'avant ne présente pas d'inconvénients, attendu que sur cette ligne la vitesse ne peut dépasser 70 kilomètres à l'heure.

L'emploi d'un des types de locomotives de fort tonnage avec six roues motrices et train conducteur à l'avant ne serait à recommander que moyennant d'établir un autre pont sur la Sambre à Montignies.

Un membre de la Section centrale fait remarquer que les trépidations des locomotives sans train conducteur à l'avant sur la ligne de Charleroi à Namur sont si violentes que leur emploi présente un danger notoire. Il signale qu'un train de banlieue précédent le Nord-Express de vingt minutes seulement est remorqué régulièrement par une locomotive avec train conducteur à l'avant.

## C. — Applications de la traction électrique dans la banlieue d'Anvers.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Sur quelles lignes de la banlieue d'Anvers, l'administration a-t-elle mis un service de voitures électriques automotrices dont il est question page A/27 du <i>Compte rendu</i> de 1899?</p>	<p>Les dites voitures circulent entre Anvers et Lierre pendant toute l'année et entre Anvers et Capellen pendant l'été.</p>
<p>Quel est le système appliqué à ces voitures?</p>	<p>Ces voitures sont montées sur 2 bogies et offrent 44 places de 2<sup>e</sup> classe et 48 de 5<sup>e</sup> classe.</p>
	<p>Deux essieux sont actionnés par des moteurs électriques Gearless. Ces voitures sont construites pour fonctionner indifféremment à l'aide d'un courant capté par frotteur (rail ou câble) ou du courant fourni par une batterie d'accumulateurs installée à bord.</p>
	<p>Ce dernier mode d'alimentation a été seul appliqué jusqu'ici.</p>
	<p>Cette application restreinte à un service courant, ne constitue pas une solution définitive; elle fait partie d'un programme général d'essais ayant pour principal objet l'emploi de la traction électrique aux trains tramways.</p>

Ces renseignements auraient dû figurer au *Compte rendu* annuel au lieu de la simple mention consignée à la page A/27 et qui est beaucoup trop sommaire.

## § 3. — Éclairage et chauffage.

## A. — Chauffage.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Le <i>Compte rendu</i> de 1899 ne dit rien du chauffage des trains. Faut-il en conclure que cette question ne préoccupe pas l'Administration en ce moment?</p>	<p>L'Administration n'a pas cessé de se préoccuper des améliorations à apporter au chauffage des trains.</p>
	<p>Différents modes de chauffage sont toujours à l'essai, mais jusqu'à présent, ces essais n'ont pas donné de résultats concluants.</p>

Il n'eut pas été inutile de donner quelques explications sur ces divers essais dans le *Compte rendu* annuel.

## B. — Éclairage des trains.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Le système Stone, dont il est question page A/28 du <i>Compte rendu</i> de 1899, diffère-t-il du système appliqué aux nouvelles voitures mises récemment en circulation?</p> <p>Dans sa réponse à la Section centrale l'an dernier, l'Administration a déclaré que si le système choisi pour les voitures qui étaient en construction répondait à ce qu'on en attendait, son application pourrait être étendue?</p> <p>Où en est cette question?</p>	<p>Le système appliqué aux nouvelles voitures mises récemment en circulation est bien le système Stone.</p> <p>Ce système ayant donné pleine satisfaction, des négociations sont en cours en vue d'équiper à ce mode d'éclairage les voitures de deuxième classe récemment mises en adjudication.</p>

Puisque ce système a donné pleine satisfaction, il semblerait désirable de l'étendre, autant que possible, à toutes les voitures.

## § 4. — Charbons.

Les dépenses du service de la traction et du matériel pour achat de combustibles ont subi dans ces dernières années une très forte progression.

En 1896, les dépenses pour combustibles et autres objets de consommation s'élevaient à . . . . . fr.	6,855,093 »
En 1897, à . . . . .	9,553,516 »
En 1898, à . . . . .	10,652,968 »
En 1899, à . . . . .	13,989,921 »
En 1900, à . . . . .	23,581,000 »

Ces dépenses ont donc quadruplé en cinq ans.

Si nous considérons à part les dépenses pour combustible, nous voyons que :

En 1896, le chemin de fer a consommé 918,000 tonnes coûtant 6,814,000 fr.	
En 1897, — — — 1,006,000 —	8,514,000 »
En 1898, — — — 1,094,000 —	10,121,000 »
En 1899, — — — 1,245,000 —	15,927,000 »
En 1900, — — — 1,270,000 —	22,617,000 »

En présence de la hausse du combustible, et du surcroît de dépenses qu'elle impose au chemin de fer de l'État, on s'est demandé s'il n'y aurait pas lieu pour l'État d'exploiter des houillères en régie afin de pourvoir lui-même à sa consommation. Cette idée, présentée cette année dans toutes les sections, n'est pas nouvelle. Elle reparait chaque fois que se produit une hausse accentuée des charbons. Elle a été discutée, notamment en 1874.

A cette époque, l'honorable M. Léon t' Serstevens, rapporteur de la Section centrale chargée de l'examen du Budget des Travaux publics, a traité la question en ces termes :

« Un membre de la Section centrale a attiré son attention sur l'opportunité de l'exploitation par l'État de houillères destinées à fournir aux chemins de fer le combustible nécessaire.

» Il pense que le Gouvernement devrait faire opérer des recherches en vue de découvrir des gisements de houille non encore concédés, notamment entre Bassilly et Lessines.

» Comme exemple, ce membre cite le Pas-de-Calais, où l'extraction du charbon s'opère aujourd'hui sur une grande échelle, tandis qu'il y a vingt ou trente ans, ce département ne possédait pas de houillères.

» Nous devons reconnaître qu'il peut y avoir certain danger pour l'équilibre des finances du pays à devoir faire face à des fluctuations de prix semblables à celles qui se sont produites en 1873.

» Le coût des charbons consommés sur les lignes de l'État s'est élevé de 4,283,930 francs à 7,644,100 francs, soit une augmentation de 3,360,170 francs.

» Cependant, il faut remarquer que des augmentations aussi extraordinaires et exceptionnelles dans les frais d'exploitation peuvent être en partie couvertes par le produit du trafic, qui doit, aux époques correspondantes, se développer aussi proportionnellement, par suite de la grande activité industrielle, cause première de l'augmentation du prix des charbons. Si donc les tarifs sont l'expression du rapport qui doit exister entre les dépenses et les recettes, les inconvénients d'une hausse exceptionnelle peuvent être en partie évités.

» La régie de houillères présenterait des inconvénients bien graves; non seulement elle entraînerait l'État en dehors de la sphère d'action, mais elle ne pourrait être légitimée par aucune des raisons que l'on fait valoir en faveur de la régie des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Il n'y aurait dans l'exploitation de mines de charbons par l'État aucun avantage pour l'industrie ou le commerce.

» Une fois entré dans cette voie, l'État devrait se faire métallurgiste, il devrait posséder des mines et des hauts fourneaux, des laminoirs et des forges.

» Il devrait exploiter ses forêts, avec encore plus de raison, pour produire les billes et tout le bois que demande l'Administration des Chemins de fer et des Télégraphes.

» En un mot, il devrait exercer toutes les industries auxiliaires de l'industrie des transports.

» Nous ne pouvons l'engager à entrer dans une voie aussi dangereuse. »

Ces raisons ont gardé toute leur valeur.

Les partisans de l'exploitation en régie des charbons nécessaires à la consommation des chemins de fer pensent qu'en exploitant lui-même, l'État réaliserait de grosses économies : le coût du combustible se réduirait en effet au prix de revient et l'État n'aurait plus à payer le bénéfice de l'exploitant.

Mais la question est précisément de savoir si à pareille réforme l'État ne pourrait pas perdre beaucoup plus qu'il ne gagnerait. Les bénéfices résultent de la balance entre les frais d'exploitation et la valeur réalisée des produits.

L'exploitation des mines ne coûterait-elle pas plus cher à l'État qu'à l'industrie privée?

Et, tous comptes faits des avantages et des mécomptes possibles, le maintien du *statu quo* dont les résultats sont connus et chiffrés, n'est-il pas préférable à une expérience dont les conséquences peuvent être désastreuses?

Il importe avant tout de bien connaître la situation actuelle. On ne peut l'apprécier par les seuls résultats des derniers exercices. Pour la juger sagement, il est nécessaire, au contraire, de l'examiner dans son ensemble.

Nous avons cru utile de dresser un tableau indiquant par année, depuis 1871,

- 1° La production totale en tonnes de l'ensemble des mines belges;
- 2° La consommation annuelle du chemin de fer en tonnes;
- 3° Le prix moyen à la tonne payé par l'État belge;
- 4° Le prix moyen de vente par tonne;
- 5° Le bénéfice moyen par tonne.

ANNÉES.	PRODUCTION totale des houillères belges.	CONSUMATION totale des chemins de fer.	PRIX MOYEN par tonne payé par l'État.	PRIX MOYEN de vente à la tonne.	BÉNÉFICE MOYEN par tonne.
	Tonnes.	Tonnes.	Francs.	Francs.	Francs.
1871. . . . .	15,755,176	244,265	9.50	11.20	1.04
1872. . . . .	15,658,948	285,919	11.40	13.32	2.27
1873. . . . .	15,778,401	308,955	18.34	21.40	5.93
1874. . . . .	14,669,029	292,552	16.56	16.42	1.56
1875. . . . .	15,011,351	595,006	13.20	15.31	0.86
1876. . . . .	14,329,578	585,650	10.92	13.55	0.26
1877. . . . .	13,938,523	426,921	8.65	10.97	— 0.08
1878. . . . .	14,899,175	453,000	6.54	9.92	— 0.10
1879. . . . .	15,447,292	517,000	5.83	9.59	— 0.01
1880. . . . .	16,886,698	611,000	7.80	10.06	0.23
		Prix moyen de 1871 à 1880. . . . .	10.19		
1881. . . . .	16,875,951	666,000	7.78	9.70	— 0.09
1882. . . . .	17,500,989	693,000	7.03	10.00	0.27
1885. . . . .	18,077,754	692,000	7.91	10.17	0.25
1884. . . . .	18,051,499	682,000	7.59	9.53	0.33
1885. . . . .	17,457,603	660,000	5.65	8.87	0.40

ANNÉES.	PRODUCTION totale des houillères belges.	CONSUMATION totale des chemins de fer.	PRIX MOYEN par tonne payé par l'État.	PRIX MOYEN de vente à la tonne.	BÉNÉFICE MOYEN par tonne
	Tonnes.	Tonnes.	Francs.	Francs.	Francs.
1886. . . . .	17,285,545	647,000	5.10	8.25	0.50
1887. . . . .	18,578,624	699,000	4.70	8.04	0.48
1888. . . . .	19,218,481	758,000	5.74	8.45	0.65
1889. . . . .	19,869,980	779,000	6.58	9.45	1.10
1890. . . . .	20,565,960	852,000	10.96	15.18	2.88
		Prix moyen de 1881 à 1890. . . . .	6.97		
1891. . . . .	19,675,644	857,000	10.26	12.58	1.82
1892. . . . .	19,585,175	812,000	7.52	10.28	0.62
1893. . . . .	19,410,519	815,000	6.40	9.54	0.55
1894. . . . .	20,554,501	827,000	6.89	9.52	0.59
1895. . . . .	20,457,604	887,000	7.55	9.45	0.41
1896. . . . .	21,252,570	918,000	7.42	9.51	0.51
1897. . . . .	21,492,446	1,006,000	8.26	10.26	0.91
1898. . . . .	22,088,555	1,094,000	9.25	11.00	1.05
1899. . . . .	22,072,068	1,245,000	11.18	12.45	1.71
1900. . . . .		1,270,000	17.80		
		Prix moyen de 1891 à 1900. . . . .	9.67		
		Moyenne générale.	8.84		

Moyenne : 147 mines en exploitation,  
97 en gain,  
57 en perte.

L'examen de ce tableau montre que nous avons déjà connu des périodes de grande cherté du charbon, mais qu'elles ont toujours été suivies de périodes prolongées de baisse. Il semble bien que la hausse actuelle ait atteint son point culminant, l'an passé, et nous savons déjà que d'importantes réductions de prix ont été consenties par les houilleurs en ces derniers temps.

On remarquera aussi que le prix moyen payé par l'État de 1891 à 1900 est moindre que le prix moyen payé de 1871 à 1880.

Le prix des charbons consommés par le chemin de fer est toujours resté d'environ deux francs inférieur au prix moyen du marché. La raison de cette différence est double : d'abord l'État achetant par grandes quantités obtient des prix plus favorables; ensuite le charbon qu'il consomme pour ses locomotives est surtout du menu.

Cette circonstance ne doit pas être perdue de vue. Le chemin de fer a acheté (1) en 1897, 1898 et 1899 les quantités suivantes :

DÉSIGNATION DES COMBUSTIBLES.	QUANTITÉS EN KILOGRAMMES.		
	1897.	1898.	1899.
Charbon menu demi-gras . . . . .	526,979,731	682,641,781	850,452,644
— gras . . . . .	151,837,809	112,380,000	113,732,054
— maigre . . . . .	314,430,862	247,184,551	233,813,337
— gailleux . . . . .	37,030,740	41,809,000	46,158,200
Briquettes pour locomotives . . . . .		450,000	3,811,363
<b>TOTAL des charbons menus et gailleux . . .</b>	<b>1,030,279,142</b>	<b>1,084,445,532</b>	<b>1,227,927,398</b>
Charbon pour forges . . . . .	10,350,250	10,939,000	11,256,940
— gailletins . . . . .	1,922,480	2,864,000	2,103,000
— pour fours à réchauffer . . . . .	5,037,423	5,690,000	5,705,000
— — Radelet, 60 % de gros . . . . .	200,000	200,000	82,000
Grains lavés . . . . .	581,500	585,000	
Coke industriel . . . . .	1,553,000	1,405,000	1,570,052
Coke pour réchauds, pour usines et pour trains légers . . . . .	3,133,000	3,775,000	4,953,000
Coke spécial lavé pour fonderie . . . . .	225,000	390,000	470,000
Grosse gailletterie . . . . .	50,000	50,000	10,150
<b>TOTAL . . .</b>	<b>1,053,539,795</b>	<b>1,110,363,352</b>	<b>1,254,303,740</b>

Les achats de l'État belge en 1899 représentent environ 6.25 % de la production totale nette du pays, c'est-à-dire de la production brute, déduction faite des charbons consommés à la mine. Mais il ne suffirait pas à l'État d'exploiter des mines dont le rendement atteindrait de 1,250,000 à 1,500,000 de tonnes : il ne peut en effet employer toute la production d'une mine, puisqu'il consomme surtout des menus. Actuellement, les menus entrent

(1) Les différences entre les totaux de ce tableau et les chiffres indiqués ci-dessus s'expliquent, parce que dans ce tableau-ci les chiffres se rapportent aux *achats*, tandis que les chiffres précédents indiquent les *consommations*.

pour la plus forte proportion dans le chiffre de sa consommation, savoir : menus maigres, 19 %; menus gras, 9 %; menus demi-gras, 67.5 %. Les gailletteries n'y entrent que pour environ 5 %. Le nombre des concessions à acquérir par l'État serait d'autant plus grand que la production en gaillettes des mines exploitées serait plus forte. L'État serait aussi obligé de vendre les grosses houilles dont il n'aurait pas l'emploi et d'entreprendre le commerce des charbons avec ses chances de perte et de gain.

Pour organiser l'exploitation des charbons en régie, il s'agirait en premier lieu d'acquérir des mines. L'État n'a que deux moyens à sa disposition : la mise en exploitation de mines inactives ou le rachat de charbonnages en activité.

Dans la séance du Sénat du 20 décembre dernier, l'honorable M. Houzeau de Lehaie a dit qu'il existait, dans le Couchant de Mons, des gisements non exploités qui fourniraient facilement à l'État les charbons dont il a besoin.

Nous avons cru intéressant de demander sur ce point l'avis de M. Harzé, directeur général des mines.

Voici la réponse de M. Harzé :

« Les mines de houille actives (en exploitation ou en préparation) sont au nombre de 115. Leur superficie globale est de 94,694 hectares. Les mines inactives, au nombre de 103, comportent une superficie de 44,278 hectares.

» Les quelques concessions, en apparence importantes, où il n'existe encore que divers travaux de reconnaissance par sondages, ne se trouvent guère que dans la partie occidentale du Centre et dans la région septentrionale du Couchant de Mons. La très grande difficulté que les *morts-terrains* opposent au fonçage de puits a été la circonstance qui a retardé leur mise en exploitation. Pour les autres mines inactives, de beaucoup plus nombreuses, ce sont les résultats désastreux de l'exploitation qui ont découragé les concessionnaires. Ce n'est pas que, si la situation actuelle ne devait pas trop décliner, plusieurs de ces dernières ne pourraient être avantageusement reprises. Mais la plupart, surtout dans les provinces de Namur et de Liège, sont des concessions peu riches, ne comportant que de faibles extractions et ne pouvant produire que des charbons maigres.

» En général, il n'existe plus à concéder que des lambeaux de gisement absolument sans valeur si on les considère isolément et qui ne sont propres qu'à être donnés en extension aux concessionnaires de mines limitrophes.

» Au Couchant de Mons, il se trouve quelques parties non sans valeur, mais sous-jacentes à d'autres concédées et qui, rationnellement, devraient être rattachées à ces dernières. »

Ainsi, d'après M. Harzé, l'État s'exposerait à de graves mécomptes s'il tentait de mettre en exploitation des mines inactives. Celles-ci se divisent en deux catégories :

a) Les mines dont la mise en exploitation a été retardée par les grandes difficultés que les *morts-terrains* opposent au fonçage des puits;

b) Les mines, beaucoup plus nombreuses, dont l'exploitation a donné des résultats absolument désastreux.

Il serait plus que téméraire de tenter, dans ces conditions, l'exploitation d'une ou de plusieurs mines de cette catégorie.

Quant aux gisements non encore concédés, ceux du Couchant de Mons méritent seuls quelque attention, mais *rationnellement*, ils doivent être rattachés aux concessions auxquelles ils sont sous-jacents.

Si l'État veut exploiter lui-même les charbons nécessaires à sa consommation, il devra donc acheter plusieurs mines en activité.

Le rachat peut certes se faire à l'amiable; mais, outre que ce mode de rachat suppose des négociations et des formalités assez longues, il est douteux qu'il donne des résultats favorables à l'État. Les concessions de mine étant perpétuelles, il faudra donc recourir à l'expropriation. Or, une opération de ce genre, entamée en ce moment, aboutirait à imposer à l'État des indemnités considérables, puisque la valeur des mines expropriées devrait être fixée à la date du jugement déclarant que les formalités d'expropriation ont été remplies (art. 7 de la loi du 21 avril 1810 concernant les mines, minières et carrières). En ce moment, l'État paierait très cher les charbonnages qu'il reprendrait. Une telle opération serait désastreuse pour lui, car elle se ferait au moment le moins favorable et consoliderait, à son détriment, la hausse actuelle du combustible. M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes l'a fait observer avec raison dans la séance du Sénat du 3 mai 1900.

Ne faudrait-il pas redouter aussi l'influence de l'exploitation des mines par l'État sur le prix de revient de la tonne de charbon. M. Harzé, interrogé par nous sur ce point, pense que, « sans conteste, l'influence *probable* sur le prix de revient de l'exploitation d'une mine par l'État sera une augmentation notable de celui-ci ».

« Il n'est pas possible, ajoute-t-il, de chiffrer cette influence. Mais on peut assurer, qu'à moins d'exproprier les charbonnages *les plus riches*, l'exploitation par l'État sera désastreuse. »

Précisant son avis sur ce point, dans une publication récente (1), l'éminent Directeur général des mines dit que l'État est un mauvais industriel, que l'exploitation des mines par l'État serait onéreuse, parce que l'ingénieur de l'État, s'occupant de son affaire au point de vue technique plutôt qu'au point de vue du rendement, qu'il exploiterait selon les règles de l'art et se préoccuperait de contenter la population minière sans s'inquiéter des résultats plus ou moins fructueux de l'exploitation.

Le prix de revient augmenterait par d'autres raisons encore. Sans parler des frais d'administration qu'entraînerait la création d'une direction nouvelle de la régie des mines, le règlement des salaires pourrait grever lourdement l'entreprise dont nous discutons l'opportunité.

Les salaires et les frais d'exploitation représentent une forte quotité du produit de l'exploitation des mines. D'après M. Harzé, la valeur produite

---

(1) Voir *Belgique financière*, 27 février 1901, p. 204. Interviews de MM. Hanrez et Harzé.

s'est répartie comme suit de 1851 à 1899 pour l'ensemble des mines de charbons exploitées en Belgique :

PÉRIODES DÉCENNALES.	TANTIÈME EN POUR CENT DE LA VALEUR PRODUITE		
	aux ouvriers.	aux frais divers.	à l'exploitant
1851-1860. . . . .	50 $\frac{9}{10}$	35 $\frac{2}{10}$	13 $\frac{9}{10}$
1861-1870. . . . .	52 $\frac{3}{10}$	38 $\frac{1}{10}$	9 $\frac{6}{10}$
1871-1880. . . . .	52 $\frac{9}{10}$	37 $\frac{9}{10}$	9 $\frac{8}{10}$
1881-1890. . . . .	54 $\frac{7}{10}$	38	7 $\frac{3}{10}$
1891-1899. . . . .	57 $\frac{5}{10}$	34 $\frac{8}{10}$	8

Les salaires ont donc une influence considérable sur le prix de revient. On sait que dans nos exploitations charbonnières ils sont rapidement affectés par les fluctuations du marché du combustible. Supposons l'État exploitant de mines. Si l'État rétribue ses mineurs comme le font les autres exploitants, augmentant ou réduisant les salaires selon l'état du marché, son prix de revient s'en ressentira dans la même mesure que le prix de revient des autres exploitants. Mais il est certain que l'État ne pourra adopter ce régime. En cas de crise, il lui serait quasi impossible de réduire la rétribution de ses ouvriers. Il paiera donc des salaires plus stables et plus élevés, et de plus, aux facteurs économiques dont peut profiter à certaines époques l'ensemble de la population charbonnière viendront s'ajouter, pour agir dans le sens de l'augmentation des salaires et traitements, des facteurs administratifs et politiques dont l'influence est connue. Les prix de revient en seront profondément affectés et seront d'une façon constante plus élevés que ceux des concurrents.

L'exemple de la régie des chemins de fer établit, d'autre part, qu'il ne faut pas escompter les économies que l'État pourrait faire sur les autres frais d'exploitation, mais qu'il est plus raisonnable de prévoir que, sous sa direction, ces frais seront plus onéreux que sous le régime des sociétés privées.

Or, le prix de revient ainsi augmenté et grevé encore de l'intérêt et de l'amortissement du capital consacré au rachat des mines nécessaires n'affectera pas seulement le coût du charbon que l'État consommera, mais aussi celui du charbon (gailleteux) dont il n'a pas l'emploi, qu'il doit revendre et qu'il présentera sur le marché dans des conditions défavorables.

Si l'on tient compte des résultats consignés dans la 5<sup>e</sup> colonne du tableau des pages 71 et 72, qui indique le bénéfice moyen par tonne et par année depuis 1871, on peut prédire presque à coup sûr que la régie des charbons laisserait l'État en perte très sensible. Sans doute, ces résultats sont globaux. Ils sont obtenus en tenant compte de toutes les mines, bonnes et mauvaises. Mais nous pouvons appuyer nos conclusions sur ces résultats moyens par le motif que, si une bonne mine doit donner des bénéfices plus gros, elle entraînerait aussi des charges plus fortes, son prix de rachat devant être fixé en raison même de son rendement et de sa valeur.

A diverses reprises, l'État a payé ses charbons très cher, mais, pendant d'autres périodes plus longues, il les a obtenus à très bon marché, et, comme on l'observait déjà en 1874, la hausse du charbon amène toujours au chemin de fer un surcroît de trafic qui, normalement, doit augmenter ses profits.

Dans le rapport de 1900, la Section centrale a fait observer déjà qu'il n'y a pas de relation constante entre l'augmentation ou la diminution des dépenses pour le charbon et l'augmentation ou la diminution des dépenses totales d'exploitation.

Le régime actuel est donc préférable au système de la régie (1).

## SECTION 5. — EXPLOITATION.

### § 1<sup>er</sup>. — Recettes.

La Section centrale a demandé au Gouvernement un tableau semblable à celui qui figure page A/32 § 5 du *Compte rendu* de 1899, dans lequel l'année 1898 serait remplacée par l'année 1895. Voici ce tableau :

(1) Nous croyons utile de donner ici le texte d'une note additionnelle de M. le Directeur général des mines, Harzé, relative aux mines domaniales de la Saar et au charbonnage de Kerkraede :

« On sait que sur la Ruhr (Westphalie), l'exploitation de la houille est sous le régime de concessions accordées à des sociétés. Sur la Saar, au contraire, c'est le régime domanial qui prédomine et de beaucoup.

» Le tableau ci-après donne les prix moyens de la tonne de houille dans ces deux bassins pendant les cinq dernières années :

Années.	Prix moyen de la tonne de charbon.	
	Bassin de la Ruhr.	Bassin de la Saar.
1896. . . . .	6.77	8.96
1897. . . . .	7.05	9.25
1898. . . . .	7.52	9.43
1899. . . . .	9.14	10.05

» De 1895 à 1899, la hausse a été de 55 % sur la Ruhr et de 12.2 % sur la Saar. En Belgique, elle a été de 30.7 %.

» On remarquera que le charbon de la Saar est coté à un prix plus élevé que celui de la Westphalie. Cela tient à la situation géographique du premier bassin, voisin de la France, qui paye ses charbons à un prix relativement élevé.

» Grâce au lien confraternel qui lie les ingénieurs des mines de tous les pays, j'ai pu obtenir des renseignements précis sur la mine domaniale de Kerkraede (Limbourg néerlandais).

» Il m'est d'abord déclaré que ce n'est pas l'État qui exploite la mine; l'exploitation a été remise en 1845 à la Société du chemin de fer Aix-la-Chapelle-Maestricht pour une durée de nonante-neuf années. Bien de nos concessions de Belgique auront une durée moindre d'exploitation.

» C'est un charbonnage de médiocre importance produisant un charbon maigre. Sa production qui, en 1896, n'était que de 92,000 tonnes a progressé pour atteindre, en 1899, 125,000 tonnes. Cette dernière année, il a occupé 571 ouvriers.

» De 1896 à 1899, la hausse du charbon a été de très près 30 %; mais il importerait de connaître la quantité que la Société exploitante s'est vendue.

» La Société réalise des bénéfices satisfaisants; mais ce charbonnage est dans une situation géographique avantageuse. »

*Mouvement et recette par catégories de transports.*

Comparaison des années 1895 et 1899.

CATÉGORIES.	MOUVEMENT.				RECETTE.		
	Unités.	1895.	1899.	DIFFÉRENCES pour 1899.	1895.	1899.	DIFFÉRENCES pour 1899.
Voyageurs. . . . .	Voyage.	76,957,198	114,858,225	+ 57,921,025	50,411,589 45	64,651,570 02	+ 14,220,181 29
Tickets d'entrée . . . . .	Coupon.	1,712,559	2,222,015	+ 509,674	171,255 90	222,201 50	+ 50,967 40
Bagages . . . . .	Quintal.	570,525	447,516	+ 76,993	1,655,594 68	2,028,675 .	+ 395,240 32
Petites marchandises . . . . .	Kilogramme.	577,260,000	470,052,700	+ 92,784,700	10,015,816 71	15,492,827 50	+ 5,477,010 79
Grosses id. . . . .	Tonne	20,720,055	50,561,175	+ 9,852,118	86,502,149 99	115,758,904 57	+ 27,456,754 58
Finances . . . . .	"	"	"	"	250,020 72	549,981 75	+ 95,955 01
Équipages. . . . .	Voiture.	1,557	5,108	+ 1,551	65,587 05	86,817 86	+ 25,450 81
Chevaux et bestiaux. . . . .	Expédition.	62,246	75,950	+ 15,684	1,568,524 88	2,141,216 58	+ 572,891 50
Produits extraordinaires . . . . .	"	"	"	"	5,976,564 01	4,450,542 24	+ 455,978 25
				Ensemble . . . . .	154,400,287 57	201,142,757 10	+ 46,742,449 75
Produits divers . . . . .					67,065 14	86,481 75	+ 19,418 19
				Totaux . . . . .	154,467,350 51	201,229,218 85	+ 46,761,868 32

Il était préférable, en effet, et beaucoup plus utile de prendre comme point de comparaison l'année 1895, antérieure aux rachats des lignes du Grand Central, d'Eecloo-Gand, d'Anvers-Gand et du Liégeois-Limbourgeois.

En 1895, la longueur moyenne exploitée était de.	km.	3,298.8
En 1899,	—	4,039.6
		<hr/>
En plus.	km.	740.8 ou 22.5 %

La recette totale de 1895 s'élève à . . . . .	fr.	154,467,350 51
La recette totale de 1899 s'élève à . . . . .		201,229,218 83
		<hr/>
En plus.	fr.	46,761,868 32 ou 30.3 %

L'augmentation de fr. 46,761,868 32 se répartit comme suit :

Voyageurs . . . . .	30.4 %
Grosses marchandises . . . . .	58.7 %
Autres produits . . . . .	10.9 %

Si nous établissons les mêmes comparaisons pour la même période antérieure (1891-1895), nous trouvons les résultats suivants :

En 1891, la longueur moyenne du réseau est de.	km.	3,269.4
En 1895,	—	3,298.8
		<hr/>
En plus.	km.	29.4 ou 0.9 %

La recette totale de 1891 est de . . . . .	fr.	142,815,489 49
La recette totale de 1896 est de . . . . .		154,467,350 51
		<hr/>
En plus.	fr.	11,651,861 02 ou 8.2 %

L'augmentation de fr 11,651,861 02 se répartit comme suit :

Voyageurs . . . . .	37 %
Grosses marchandises . . . . .	45.7 %
Autres produits . . . . .	17.3 %

La comparaison des recettes brutes et des dépenses d'exploitation par kilomètre donne les résultats suivants :

1891.	1895.	Différence en plus de 1895 sur 1891.	1899.	Différence en plus de 1899 sur 1895.
-------	-------	--	-------	--

*Recette brute kilométrique.*

45,683	46,825	7.2 %	49,814	6.4 %
--------	--------	-------	--------	-------

*Dépenses d'exploitation par kilomètre.*

25,909	27,548	6.3 %	29,536	7.2 %
--------	--------	-------	--------	-------

De cette dernière comparaison, il résulte qu'avant les derniers rachats de concessions, l'accroissement proportionnel de la recette kilométrique était plus rapide que celui des dépenses. De 1891 à 1895, celles-ci avaient augmenté de 6.8 %, tandis que les recettes augmentèrent de 7.2 %. Depuis les rachats, l'inverse se produit. L'accroissement proportionnel des dépenses d'exploitation dépasse celui des recettes.

§ 2. — *Voyageurs.*

A. — *Mouvement des recettes.*

La Section centrale a demandé au Gouvernement un tableau semblable à celui qui figure page A/29 du *Compte rendu* de 1899 : *Mouvement et recettes des voyageurs*, dans lequel l'année 1898 serait remplacée par 1895. Ce tableau, publié ci-contre, donne en détail avec les différences en plus et en moins la comparaison du mouvement et de la recette des voyageurs.

Les indications données par ce tableau pour la ligne élec'rique de Mons à Boussu n'étaient pas les mêmes que pour les lignes à écartement normal. La Section centrale a posé à cet égard la question suivante :

QUESTION.

Le tableau annexé à la réponse à la 7<sup>e</sup> question indique *in globo* le mouvement et la recette des voyageurs sur la ligne de

RÉPONSE.

L'Administration n'est pas à même de fournir, quant aux résultats de l'exploitation de la ligne de Mons à Boussu, d'autres

Mouvement et recette des voyageurs (1895-1899).

[No 109]

CATÉGORIES.	NOMBRE DE VOYAGES		DIFFÉRENCES pour 1899.	RECETTES		DIFFÉRENCES pour 1899.	PARCOURS MOYEN par voyage		RECETTE MOYENNE par voyage	
	en 1895.	en 1899.		en 1895.	en 1899.		en 1895.	en 1899.	en 1895.	en 1899.
	<b>A. — Billets simples.</b>									
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	578,974	109,556	- 379,458	2,977,598 20	1,695,951 71	- 1,286,666 49	Kil. 56.66	Kil. 89.41	Francs. 5,143	Francs. 8,490
2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,061,529	2,029,229	- 52,500	5,058,955 80	6,079,282 26	+ 1,020,546 46	57.25	44.71	2,454	2,996
5 <sup>e</sup> — . . . . .	12,875,705	12,544,446	- 531,257	10,549,686 79	9,596,528 22	- 753,558 57	19.65	19.06	804	765
<b>TOTAUX ET MOYENNES.</b> . . . .	<b>15,516,206</b>	<b>14,775,211</b>	<b>- 742,995</b>	<b>18,586,220 79</b>	<b>17,571,542 19</b>	<b>- 1,014,678 60</b>	<b>25.37</b>	<b>25.55</b>	<b>1,185</b>	<b>1,176</b>

<b>B. — Billets d'aller et retour.</b>										
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	1,004,016	277,062	- 726,954	2,541,714 52	1,540,598 89	- 1,192,515 45	56.58	64.12	2,532	4,870
2 <sup>e</sup> — . . . . .	3,752,556	5,548,568	+ 1,615,852	4,628,612 56	8,055,296 01	+ 3,406,685 65	24.85	28.54	1,240	1,502
5 <sup>e</sup> — . . . . .	23,207,216	54,843,222	+ 11,546,006	12,524,493 47	20,114,240 15	+ 7,589,746 66	16.95	18.54	538	577
<b>TOTAUX ET MOYENNES.</b> . . . .	<b>28,053,768</b>	<b>40,468,652</b>	<b>+ 12,454,884</b>	<b>19,694,820 15</b>	<b>29,408,955 05</b>	<b>+ 9,804,114 88</b>	<b>18.71</b>	<b>20.18</b>	<b>703</b>	<b>729</b>

<b>C. — Ensemble des billets simples et d'aller et retour.</b>										
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	1,582,990	476,598	- 1,106,592	5,519,312 52	3,045,550 60	- 2,473,981 92	45.92	74.71	3,487	6,390
2 <sup>e</sup> — . . . . .	5,794,065	7,377,597	+ 1,585,552	9,687,548 16	14,114,578 27	+ 4,427,050 11	20.24	32.98	1,672	1,915
5 <sup>e</sup> — . . . . .	36,172,919	47,587,668	+ 11,214,749	22,874,180 26	29,710,568 55	+ 6,836,588 09	17.91	18.68	632	627
<b>TOTAUX ET MOYENNES.</b> . . . .	<b>43,549,974</b>	<b>55,241,865</b>	<b>+ 11,691,889</b>	<b>38,081,040 94</b>	<b>46,870,477 22</b>	<b>+ 8,789,456 28</b>	<b>20.37</b>	<b>21.07</b>	<b>874</b>	<b>848</b>

<b>D. — Billets à prix réduits.</b>											
Militaires, enfants, élec- teurs, etc.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	71,961	15,618	- 58,343	131,378 26	52,109 "	- 99,269 26	42.75	49.37	1,826	2,358
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	228,823	304,605	+ 75,782	260,515 05	372,331 70	+ 111,818 05	56.28	57.32	1,138	1,222
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	1,186,755	1,706,469	+ 519,714	994,055 51	1,578,257 50	+ 384,223 99	42.62	41.75	838	808
Abonnements ordinaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classes . . . . .	957,608	185,148	- 754,460	1,328,974 47	264,890 56	- 1,064,084 11	45.48	46.42	1,417	1,446
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	2,555,670	3,564,702	+ 1,229,032	2,560,755 57	3,784,552 17	+ 1,423,798 60	42.64	43.61	1,011	1,062
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	4,015,490	6,840,616	+ 2,825,126	2,582,018 95	3,736,580 95	+ 1,354,562 "	35.81	36.24	593	546
d'étudiants . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	59,870	8,126	- 51,744	27,244 56	2,275 52	- 24,971 04	21.91	14.28	455	280
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	555,562	1,202,252	+ 646,690	109,085 97	211,572 88	+ 101,888 91	14.35	15.92	197	176
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	1,665,088	1,995,878	+ 350,790	187,590 52	211,785 46	+ 24,194 94	12.11	11.46	113	106
d'ouvriers . . . . .	5 <sup>e</sup> classe . . . . .	21,575,212	42,267,855	+ 20,892,641	2,598,706 50	5,057,025 45	+ 2,458,227 15	14.76	17.14	122	119
Détenus et leurs gardiens : 5 <sup>e</sup> classe . . . . .	58,085	61,121	+ 2,456	178,782 50	192,791 70	+ 14,009 20	57.32	55.32	1,108	1,070	
Émigrants . . . . .	5 <sup>e</sup> classe . . . . .	5,956	24,052	+ 18,096	22,044 70	56,227 85	+ 34,183 15	195.17	98.07	3,714	2,283
Sociétaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	5,228	2,157	- 1,071	8,166 60	7,351 65	- 834 95	58.65	71.54	2,550	3,399
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	28,551	27,060	- 691	152,115 84	107,500 57	- 24,815 47	136.48	112.06	4,660	3,879
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	454,821	717,555	+ 262,554	458,287 25	751,445 05	+ 315,157 82	49.83	54.07	964	1,048
Trains de plaisir . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	602	90	- 512	5,600 45	1,099 50	- 2,500 95	157.89	258.02	5,981	12,217
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	20,592	13,570	- 6,822	52,724 75	38,794 90	- 13,929 85	90.76	85.82	2,586	2,859
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	145,800	120,144	- 25,656	226,105 17	176,556 95	- 49,546 22	82.54	75.91	1,572	1,470
Voyages circulaires . . . . .	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	54,891	46,222	- 8,669	279,252 05	284,503 42	+ 5,251 37	66.99	80.28	5,087	6,155
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	150,714	194,752	+ 44,018	544,655 77	795,992 15	+ 249,556 56	65.55	70.55	5,614	4,077
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	35,765	46,128	+ 10,563	65,648 09	110,540 39	+ 46,892 50	46.83	65.08	1,780	2,396
<b>Totaux des billets à prix réduits.</b>	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	<b>1,128,160</b>	<b>253,561</b>	<b>- 874,799</b>	<b>1,778,616 19</b>	<b>592,207 25</b>	<b>- 1,186,408 94</b>	<b>45.20</b>	<b>52.02</b>	<b>1,577</b>	<b>2,357</b>
	2 <sup>e</sup> — . . . . .	<b>3,319,512</b>	<b>5,307,521</b>	<b>+ 1,988,009</b>	<b>3,460,427 55</b>	<b>5,508,524 15</b>	<b>+ 1,848,096 60</b>	<b>39.51</b>	<b>58.42</b>	<b>1,042</b>	<b>1,000</b>
	5 <sup>e</sup> — . . . . .	<b>28,959,552</b>	<b>53,778,196</b>	<b>+ 24,858,644</b>	<b>7,091,504 75</b>	<b>11,651,209 08</b>	<b>+ 4,559,904 33</b>	<b>19.95</b>	<b>20.88</b>	<b>245</b>	<b>214</b>
<b>TOTAUX ET MOYENNES.</b> . . . .	<b>53,587,924</b>	<b>59,339,078</b>	<b>+ 25,051,854</b>	<b>12,350,348 49</b>	<b>17,551,940 48</b>	<b>+ 5,221,591 99</b>	<b>22.75</b>	<b>22.58</b>	<b>369</b>	<b>294</b>	

<b>E. — Résultats généraux.</b>										
1 <sup>re</sup> classe . . . . .	2,711,150	729,959	- 1,981,191	7,297,928 71	3,657,557 85	- 3,660,590 86	44.45	66.83	2,692	4,985
2 <sup>e</sup> — . . . . .	9,113,577	12,685,118	+ 3,571,541	15,147,975 71	19,425,102 42	+ 4,277,126 71	52.98	35.26	1,445	1,531
5 <sup>e</sup> — . . . . .	65,112,471	101,165,864	+ 36,053,503	29,9 5,485 01	41,561,777 45	+ 11,596,292 42	18.81	19.85	460	408
<b>Totaux et moyennes s' les lignes à écartem<sup>t</sup> normal</b>	<b>76,937,198</b>	<b>114,580,941</b>	<b>+ 37,645,745</b>	<b>50,411,589 45</b>	<b>64,422,417 70</b>	<b>+ 14,011,028 27</b>	<b>21.59</b>	<b>21.85</b>	<b>655</b>	<b>561</b>
Tickets d'entrée dans les stations . . . . .	"	"	"	171,255 90	222,201 50	+ 50,967 40	"	"	"	"
Voitures de luxe . . . . .	"	"	"	"	160,052 67	+ 160,052 67	"	"	"	"
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussu, depuis le 24 août 1899.	Simple	175,588	+ 175,588	"	27,768 60	+ 27,768 60	"	"	"	160
	A et R.	103,894	+ 103,894	"	21,531 75	+ 21,531 75	"	"	"	205
<b>RÉSULTATS GÉNÉRAUX.</b> . . . .	<b>76,937,198</b>	<b>114,858,225</b>	<b>+ 37,921,025</b>	<b>50,582,623 35</b>	<b>64,855,772 20</b>	<b>+ 14,271,148 69</b>	<b>"</b>	<b>"</b>	<b>655</b>	<b>560</b>

N. B. — Les données ci-dessus comprennent :  
 A. Pour l'exercice 1895, les résultats de l'exploitation de l'ancien réseau seulement ;  
 B. Pour l'exercice 1899, les résultats de l'exploitation de l'ancien réseau, plus ceux des lignes reprises (Anvers-Gand, Gan-I-Ecclou-Bruges, Grand Central Belge, Liégeois-Limbourgeois et Liège-Maastricht).

[No 109]

Mons à Boussu. La Section centrale demande pour cette ligne les mêmes indications que pour les lignes à écartement normal?

indications que celles qui figurent au tableau annexé à la réponse à la 7<sup>e</sup> question.

A l'instar de ce qui se passe sur la plupart des lignes vicinales, une seule espèce de billets est utilisée pour les deux classes, de même que pour les voyages à prix réduits.

Pour cette raison, elle ne peut non plus calculer le *parcours moyen par voyage*.

Au surplus, il est à remarquer que les enfants et les militaires jouissent seuls d'une réduction sur la ligne précitée et qu'il n'est pas délivré d'abonnements ni d'autres billets à prix réduits appartenant à l'une ou l'autre des catégories mentionnées sous la rubrique *d* du tableau susvisé.

Si pour la ligne de Mons à Boussu, l'Administration n'est pas à même de spécifier la recette par classe et par catégorie de prix, on se demande comment elle a pu établir le tableau que nous donnons ci-dessous sub. litt. *B*. Ce tableau, qui comprend la recette de la ligne de Mons à Boussu, donne la recette par classe de voiture et par catégorie de voyageurs, sans aucune observation quant à la ligne en question.

*B. — Recettes par catégories.*

Les tableaux, publiés pages 82, 83 et 84, donnent :

*A.* La comparaison des recettes du service des voyageurs par classe et par catégories pour 1898 et 1899.

*B.* La progression des recettes du service des voyageurs de 1887 à 1899. Le premier tableau se résume comme suit :

CATÉGORIES DE VOYAGEURS.	1898.		1899.	
	RECETTES.	%	RECETTES.	%
Voyageurs de 1 <sup>re</sup> et de 2 <sup>me</sup> classe . . . . .	20,445,904 42	40.6	23,060,640 27	35.7
— 3 <sup>me</sup> classe . . . . .	29,965,485 01	59.4	41,570,930 45	64.3
TOTAUX. . . . .	50,411,589 43	100	64,631,570 72	100

L'effet des modifications du tarif a donc été de diminuer la proportion des voyageurs de 1<sup>re</sup> et de 2<sup>e</sup> classe et, comme on a pu le voir au tableau comparatif des résultats de l'exploitation du Nord français et des lignes de l'État belge, section 2 du présent chapitre, de diminuer très sensiblement le produit par voyageur et par voyageur-kilomètre.

## A. — Tableau comparatif des recettes du service

	ANNÉE 1895.		
	Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.
Billets simples . . . . .	2,977,508 20	5,058,055 80	10,549,686 79
Billets aller-retour . . . . .	2,541,714 52	4,628,612 36	12,524,495 47
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>5,519,312 52</b>	<b>9,687,548 16</b>	<b>22,874,180 26</b>
Militaires, enfants, électeurs . . . . .	151,578 26	260,515 05	994,055 51
Abonnements ordinaires . . . . .	1,528,074 47	2,360,733 57	2,582,018 93
— scolaires . . . . .	27,244 50	109,083 97	187,590 52
— ouvriers . . . . .	"	"	2,598,796 50
Détenus et gardiens . . . . .	"	"	178,782 50
Émigrants . . . . .	"	"	22,044 70
Sociétaires . . . . .	8,166 60	132,115 84	458,287 23
Trains de plaisir . . . . .	5,000 45	52,724 75	226,103 17
Voyages circulaires . . . . .	270,252 05	544,655 77	65,648 09
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>1,778,616 10</b>	<b>5,460,427 55</b>	<b>7,091,504 75</b>

		1895.	
<b>Résumé.</b>	Billets à prix normaux, simples et aller-retour.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	5,519,312 52
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	9,687,548 16
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,206,860 68</b>	
	Billets à prix réduits.	1 <sup>re</sup> classe . . . . .	1,778,616 19
		2 <sup>e</sup> — . . . . .	5,460,427 55
	<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>5,239,045 74</b>	
Billets à prix normaux.	— réduits . . . . .	5 <sup>e</sup> classe . . . . .	22,874,180 26
			7,091,504 75
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>29,965,485 01</b>		

## des voyageurs en 1895 et 1899.

ANNÉE 1899.			DIFFÉRENCES POUR 1899.		
Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.	Première classe.	Deuxième classe.	Troisième classe.
1,695,951 71	6,070,282 26	9,784,149 49	— 1,281,066 49	+ 1,020,346 46	— 565,537 50
1,549,598 89	8,055,296 01	20,155,571 88	— 1,192,515 45	+ 5,406,685 65	+ 7,011,078 41
5,045,550 60	14,114,578 27	29,919,721 57	— 2,475,981 92	+ 4,427,050 11	
				1,955,048 19	7,045,541 11
				+ 8,998,589 50	
32,109 *	372,551 70	1,378,257 50	— 99,269 20	111,818 05	584,223 09
264,890 56	5,784,552 17	3,756,580 03	— 1,064,084 11	1,423,798 60	1,354,562 *
2,273 52	211,572 88	211,785 46	— 24,971 04	101,888 91	24,194 94
*	*	5,037,025 45	*	*	2,458,227 15
*	*	192,791 70	*	*	14,000 20
*	*	56,227 85	*	*	54,183 15
7,531 65	107,500 57	751,445 05	— 854 95	— 24,815 47	315,157 82
1,090 50	38,704 90	170,556 95	— 2,500 95	— 15,929 85	— 49,546 22
284,503 42	795,992 13	110,540 59	5,251 57	249,556 36	46,892 50
592,207 25	5,508,524 15	11,651,209 08	— 1,186,408 94	+ 1,848,096 60	
				+ 661,687 66	+ 4,559,904 33
				+ 5,221,591 99	

## 1899.

3,045,550 60		
14,114,578 27		
17,159,908 87	en plus	1,955,048 19
592,207 25		
5,508,524 15		
5,900,731 40	en plus	661,687 66
29,919,721 57	en plus	7,045,541 11
11,651,209 08	en plus	4,559,904 33
41,570,930 45		
		en plus 14,220,181 29

B. — Transport de voyageurs. — Recettes.

	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.
1 <sup>re</sup> classe. . . . .	5,961,362 64	6,303,327 34	6,607,644 44	6,683,875 35	6,783,652 15	6,717,382 51	6,893,456 46	7,407,506 43	7,297,928 71	7,676,061 03	8,237,087 26	7,425,602 22	3,637,537 85
2 <sup>e</sup> id. . . . .	10,141,072 42	10,876,586 78	11,100,872 87	11,588,908 78	12,100,426 29	12,187,930 86	12,378,920 73	13,689,172 67	13,447,975 71	13,651,737 34	14,368,963 10	15,234,897 38	19,423,102 42
TOTAUX. . . . .	16,102,434 76	17,179,914 12	17,708,517 31	18,272,784 13	18,884,078 44	18,905,313 37	18,952,377 19	21,096,679 12	20,415,904 42	21,327,798 37	22,606,050 36	22,660,539 80	23,060,640 27
	+ 6.69 %	+ 3.08 %	+ 3.19 %	+ 3.33 %	+ 0.11 %	+ 0.35 %	+ 11.19 %	- 3.08 %	+ 4.31 %	+ 5.99 %	- 1.09 %	+ 3.13 %	
3 <sup>e</sup> classe . . . . .	23,900,684 70	24,952,831 71	25,405,831 60	26,637,072 43	27,215,443 71	27,437,912 09	28,151,214 63	30,272,553 02	29,965,483 01	31,550,001 74	31,501,816 23	37,617,010 64	41,570,930 43
	+ 4.40 %	+ 1.81 %	+ 4.99 %	+ 2.05 %	+ 0.82 %	+ 2.60 %	+ 7.53 %	- 1.02 %	+ 5.28 %	+ 9.35 %	+ 9.03 %	+ 10.31 %	
Les trois classes réunies.	40,003,119 46	42,132,745 83	43,114,348 91	44,939,856 56	46,099,527 15	46,343,225 46	47,123,591 84	51,369,532 14	50,414,389 43	52,877,800 11	57,107,866 65	59,977,629 84	64,631,570 72
	+ 5.32 %	+ 2.33 %	+ 4.23 %	+ 2.53 %	+ 0.53 %	+ 1.68 %	+ 9.01 %	- 1.87 %	+ 4.89 %	+ 7.99 %	+ 5.03 %	+ 7.76 %	

§ 3. — *Premières classes.*

La Section centrale avait posé la question suivante au sujet du rétablissement des premières classes :

## QUESTION.

Quelles sont les intentions du Gouvernement en ce qui concerne les diverses classes de voyageurs? Compte-t-il rétablir les premières classes? Et dans la négative compte-t-il établir le système des places louées dont il a été question dans la réponse à la 21<sup>e</sup> question de la Section centrale qui a examiné le projet du Budget pour 1900 (Rapport de la Section centrale, 1890, p. 63).

Dans cette dernière hypothèse, quelles sont les mesures que le Gouvernement a l'intention de prendre? Quand seront-elles prises et à quels trains s'appliqueraient-elles?

Il n'a pas été répondu à cette question. Il serait hautement désirable de voir le Gouvernement modifier la situation actuelle, qui a donné lieu à des plaintes justifiées. Nous regrettons que le silence gardé par le Gouvernement ne nous permette pas de donner à cet égard des renseignements précis, mais nous supposons que son hésitation indique que la question est actuellement examinée d'une manière sérieuse.

§ 4. — *Voitures de luxe.*

Les questions suivantes ont été posées au Gouvernement au sujet des voitures de luxe :

1<sup>re</sup> QUESTION.

D'après la réponse donnée l'an dernier par le Gouvernement à la 22<sup>e</sup> question de la Section centrale (Rapport, p. 64), les éléments faisaient défaut à cette époque pour chiffrer, d'une façon même peu approximative, les économies réellement obtenues du chef de la suppression des premières classes.

La Section centrale demande si ces bénéfices peuvent être indiqués aujourd'hui?

2<sup>e</sup> QUESTION.

Le travail de transformation des voitures en suite de la suppression de la première classe aux trains de voyageurs est-il terminé?

Où en sera ce travail au 31 décembre 1900 et quelle en sera la dépense totale?

Pourquoi le *Compte rendu* de 1899 ne donne-t-il pas de renseignements à cet égard?

3<sup>e</sup> QUESTION.

La Section centrale demande, dressé d'après le bulletin de contrôle reproduit à la page 73 du Rapport de l'année dernière, et vérifié d'après tous autres documents que possède l'Administration, un relevé dressé dans la forme indiquée à la page 70 du Rapport de l'an dernier, donnant pour l'année 1900, par jour, par voiture et par train, le mouvement des voitures de luxe et la recette qu'elles ont produite au profit de l'État en supplément des prix de la deuxième classe.

La Section centrale demande qu'à ce relevé soit annexé un état dédoublé de la recette mentionnée *in globo* pour chaque mois dans la dernière colonne dudit relevé.

4<sup>e</sup> QUESTION.

La Section centrale demande à être renseignée d'une façon complète sur les frais d'entretien extérieur des voitures de luxe et sur les dépenses exceptionnelles qu'elles ont pu occasionner à la charge de l'État pour avaries attribuées à des chocs.

Le Gouvernement a répondu qu'à très bref délai, il déposerait à la Chambre un projet de loi approuvant diverses modifications apportées à la convention passée avec la Compagnie internationale des wagons-lits au sujet des voitures de luxe et que l'examen des questions formulées par la Section centrale trouverait mieux sa place lors de la discussion de ce projet.

La Section centrale s'est ralliée à cet avis (1). Ces questions seront donc reproduites à l'occasion de cette prochaine discussion.

§ 5. — *Compartiments spéciaux pour ouvriers.*

## QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de réserver des compartiments aux ouvriers qui voyagent avec des coupons de semaine et de leur interdire l'accès des autres compartiments ?

## RÉPONSE.

La mesure préconisée sera mise en pratique sur les lignes où l'affluence des voyageurs de cette catégorie est considérable.

La Section centrale constate avec satisfaction que l'Administration s'est décidée à appliquer la mesure en question. Elle a été en vigueur jadis, et c'est par un sentiment d'égalitarisme fort mal compris qu'elle avait été supprimée. Il est évident que les ouvriers revenant de leur travail préféreront de loin disposer de compartiments spéciaux.

Il ne serait pas inutile d'étudier le moyen de généraliser cette mesure et de l'appliquer, notamment aux écoliers.

---

(1) La Section centrale avait aussi demandé quel avait été, sous le rapport de la traction, l'accroissement de dépenses occasionné par la surcharge des voitures de luxe ? Cette question a été également ajournée pour les mêmes motifs.

§ 6. — *Trains.*

## A. — Nouveaux trains de voyageurs.

On trouvera à l'annexe VII la nomenclature des cent neuf trains de voyageurs dont il est question au § 3 de la page A/35 du *Compte rendu* de 1899.

## B. — Mouvement des trains.

## QUESTION.

Quel a été, pendant les cinq dernières années, le mouvement au point de vue du nombre des trains sur les lignes principales du réseau et sur les lignes par lesquelles on a détourné le trafic que les premières ne pouvaient plus recevoir?

## RÉPONSE.

Le nombre total des trains et leur parcours kilométrique figurent chaque année, pour l'ensemble du réseau, dans les comptes rendus publiés pour la Législature.

L'Administration ne possède pas les renseignements demandés pour chaque ligne séparément.

En ce qui concerne le détournement du trafic par les lignes moins parcourues que celles empruntées normalement, il y a lieu de citer :

1° En 1896, le détournement par la voie de Braine-le-Comte-Grammont-Denderleeuw, de sept trains de marchandises qui suivaient auparavant la voie de Braine-le-Comte-Bruxelles(Ouest)-Denderleeuw ;

2° En 1900, le détournement :

A) De six trains de marchandises du bassin de Mons, pour Anvers ou inversement, par la voie de Jurbise-Grammont-Denderleeuw-Termonde-Vieux-Dieu ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Jurbise - Bruxelles (Ouest) - Schaerbeek-Malines-Vieux-Dieu ;

B) De cinq trains de marchandises de Tournai et de Meirelbeke, pour Anvers et inversement, par la voie de Termonde-Boom-Vieux-Dieu ; ces trains suivaient antérieurement la voie de Termonde-Malines-Vieux-Dieu ;

C) De cinq trains de marchandises du bassin de Charleroi pour Anvers, par la voie de Baulers-Louvain-Aerschot ; ces trains suivaient précédemment la voie de Baulers-Bruxelles(Ouest)-Malines ;

D) D'un train de marchandises du bassin de Charleroi et de deux trains du bassin de Liège pour Anvers, par la voie de Louvain-Aerschot; ces trains suivaient antérieurement la voie de Louvain-Muysen.

Il est regrettable que les statistiques de l'Administration soient faites de telle façon qu'elle ignore le trafic qui se fait sur chacune de ses lignes. C'est là cependant un élément d'appréciation de premier ordre qui devrait être tenu à jour avec le plus grand soin. En ce qui concerne la nomenclature des trains détournés, la Section centrale en a pris texte pour signaler la nécessité de pousser activement la construction de la ligne d'Anvers (Sud)-Schaerbeek-Hal. (V. ci-dessus section 3, § 3, litt. A.)

### § 7. — Ligne électrique de Mons-Boussu.

#### Résultats de l'exploitation.

QUESTION.	RÉPONSE.
Quels sont les résultats de l'exploitation de la ligne électrique Mons-Boussu?	MOUVEMENT ET RECETTES.
	Depuis le 1 <sup>er</sup> septembre 1899 jusqu'au 31 décembre 1900, il a été délivré pour les trains de la ligne vicinale de Mons à Boussu :
	670,209 billets simples et 199,780 billets aller et retour.
	Total : 869,989 voyageurs.
	La recette encaissée de ce chef s'est élevée à la somme de fr. 183,726 30.
	PARCOURS ET COMPOSITION DES TRAINS.
	Les parcours effectués se sont élevés à 546,161 trains-kilomètres.
	Le nombre de trains-kilomètres utiles, défalcation faite des parcours en manœuvres, qui au début était de 20,000 par mois, s'est élevé en moyenne à 24,000 pendant les derniers mois.
	Ces trains sont actuellement composés de deux voitures, l'une motrice et l'autre remorquée, toutes deux fermées.
	L'Administration se propose de composer certains trains de trois voitures pour certaines époques de l'année; il est, dès à présent, démontré que la puissance du

matériel de traction permet de satisfaire à cette condition; l'une des trois voitures serait ouverte en été.

#### DÉPENSES.

Les dépenses se composent de plusieurs éléments subdivisés en deux catégories, conformément aux stipulations du cahier des charges n° 158 du 3 août 1898, art. 2, § C (1).

Celles de la première catégorie constituent un prix forfaitaire garanti par l'adjudicataire, à titre de critérium des qualités du matériel fourni, au point de vue du rendement, des soins de fabrication et montage et de la robustesse. Le prix soumissionné est de 17.8 centimes par train-kilomètre de deux voitures.

Les autres dépenses rentrent dans différents services assurés par l'État.

A l'expiration de la garantie, en août 1901, l'Administration pourra dire si les dépenses faites par l'entrepreneur n'ont pas dépassé 17.8 centimes. Une comptabilité contradictoire est tenue à cette fin.

Elle pourra alors utilement déterminer le prix de revient total établi sur des bases indépendantes de l'intervention de l'entrepreneur, ce dont elle se préoccupe déjà, tout en poursuivant la recherche d'améliorations dans les différents services.

(1) Voir extrait aux Annexes. (Annexe VIII.)

Pour apprécier ces résultats, il faut, évidemment, attendre les chiffres qui seront arrêtés seulement au mois d'août 1901.

### § 7. — Tarifs.

#### A. — Tarifs de transport des charbons. — Tarifs différentiels.

A la suite de la hausse considérable des prix, cette question a fortement préoccupé l'opinion. Tandis qu'en 1885 le Gouvernement instituait une commission chargée d'étudier les moyens de favoriser l'exportation des charbons, un mouvement en sens contraire s'est manifesté l'an dernier. Les industriels ont demandé la suppression des tarifs d'exportation, et dans son interpellation du 20 décembre dernier, M. Hanrez, sénateur pour Bruxelles, soutenait qu'il faudrait empêcher l'exportation des charbons. La pétition des industriels

belges demandant l'unification des tarifs de transport pour le charbon a été fort appuyée dans plusieurs sections. La Section centrale a donc jugé utile de réunir des renseignements aussi complets que possible sur cette question qui intéresse la généralité de nos concitoyens. Car si le prix des charbons a une grande influence sur le prix de revient de tous les produits, il a aussi une importance considérable dans la vie domestique.

La Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

#### QUESTION.

I. — La Section centrale demande en communication deux exemplaires de chacun des tarifs de charbon et coke (généraux, spéciaux et exceptionnels) appliqués sur les chemins de fer de l'État :

1° A l'intérieur du pays;

2° A l'importation par les frontières de terre;

3° A l'importation par les ports maritimes belges et par le port de Terneuzen;

4° A l'exportation par les frontières de terre;

5° A l'exportation par les ports maritimes belges et par le port de Terneuzen;

6° En transit par la Belgique entre les frontières de terre;

7° En transit par la Belgique entre un port belge ou le port de Terneuzen et les frontières de terre et vice versa.

II. — Quelles sont les bases de chacun de ces tarifs et les raisons qui justifient les taxes adoptées dans chaque cas?

III. — Donner une réponse séparée pour chaque tarif au risque même de se répéter.

IV. — Quelles sont les réductions par rapport au tarif général antérieur accordées par le chemin de fer et à l'importation et à l'exportation en Allemagne, en Angleterre, en Autriche-Hongrie et en France?

Connait-on les taxes appliquées aux transports de charbon dans ces pays?

V. — Donner aussi une réponse pour chaque tarif.

#### RÉPONSE.

Les transports de combustibles, houille, coke et briquettes sont taxés comme suit :  
Voir les développements à l'Annexe IX.

Nous donnons en annexe la réponse détaillée de l'Administration.

Pour les prix appliqués en Belgique, la Section centrale a résumé les renseignements fournis par l'Administration dans le tableau synoptique ci-contre.





Ce tableau indique :

- 1° les bases de chaque tarif;
- 2° ses conditions d'application;
- 3° les raisons qui en ont déterminé la création.

Ces renseignements sont groupés dans une colonne spéciale pour chaque tarif.

On remarquera d'abord le nombre considérable de tarifs différents du tarif normal : tarifs exceptionnels provisoires ou non et tarifs spéciaux. On n'aperçoit pas l'utilité de telles complications, fort gênantes pour le public et accablantes pour le personnel chargé d'appliquer une multitude de prix qui, très souvent, diffèrent plus dans la forme qu'au fond.

\* \* \*

Le tarif spécial XXVIII (col. 18) du Limbourg néerlandais vers la Belgique a été créé pour accorder aux combustibles néerlandais les mêmes avantages qu'aux combustibles provenant de France ou d'Allemagne.

Pour les envois venant de France, cette allégation ne peut être vérifiée parce que la réponse de l'Administration ne donne pas de renseignements sur les prix qu'on leur applique.

Pour les provenances d'Allemagne, il y a de notables différences. Ainsi les charbons néerlandais ne jouissent d'une réduction que pour les envois de 50 tonnes : cette réduction est au maximum de fr. 0.30 par tonne. Les charbons allemands expédiés vers la Belgique jouissent de la même réduction pour les envois de 10 tonnes, d'une réduction de fr. 0.80 par tonne pour les envois de 45 tonnes et d'une réduction moyenne de fr. 1.50 pour les envois de 200 à 300 tonnes.

Le tableau synoptique met aussi en évidence la concurrence acharnée faite par l'État à la batellerie. Ces errements ont provoqué les justes protestations des intéressés. Dans son rapport sur le projet de loi relatif au rachat du *Grand Central belge* et autres concessions de chemin de fer, notre honorable collègue, M. Helleputte, signalait cet état de choses : « On sait, » disait-il, combien la batellerie se plaint de la concurrence déraisonnable, » excessive à notre avis, que lui fait le chemin de fer. Des protestations se » sont élevées maintes fois au sein des Chambres et ailleurs contre de » pareils procédés. Ils heurtent le bon sens, car les voies navigables appar- » tiennent également à l'État, et des péages y sont perçus comme sur les » chemins de fer. Mais ils prouvent combien le chemin de fer de l'État lui- » même est sensible à la concurrence et subit ses lois. Si les canaux et » rivières n'existaient pas, jamais il n'aurait songé à diminuer ses tarifs pour » les transports qu'il veut acquérir aujourd'hui. »

L'examen du tableau synoptique ci-joint prouve l'exactitude absolue de ces appréciations. Si l'on conçoit l'utilité d'abaissements des tarifs concédés en vue de favoriser l'industrie nationale, il est difficile d'admettre que l'État réduise ses tarifs dans le but unique d'enlever à la batellerie belge des transports qui lui étaient acquis depuis longtemps et qu'elle exécutait à des conditions raisonnables.

\* \* \*

Quant aux tarifs appliqués à l'étranger, dans les rayons qui nous avoisinent et avec lesquels nous trafiquons, la réponse du Gouvernement se résume comme suit :

ANGLETERRE. — Il n'existe pas officiellement de taxes fixes ni de taxes minima en Angleterre. Chaque compagnie est libre de mettre en vigueur des taxes inférieures aux taxes *maxima*. Pour connaître les prix d'une compagnie, il faut négocier avec elle et traiter à forfait.

ALLEMAGNE. — En service intérieur, les prix sont calculés d'après les bases suivantes :

De 1 à 25 kilomètres : fr. 0.0325 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.75 de frais fixes par tonne.

De 26 à 350 kilomètres : fr. 0.0275 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.875 de frais fixes par tonne.

Au delà de 350 kilomètres : taxe additionnelle de fr. 0.0175 par tonne-kilomètre.

Pour les envois de charbons effectués de l'Allemagne vers la Belgique, les chemins de fer prussiens appliquent les taxes-bases suivantes :

Envoi de 10 tonnes	}	Vers Anvers et Borgerhout-local : fr. 0.025 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.50 de frais fixes par tonne.
		Vers les autres stations : fr. 0.0265 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.50 de frais fixes par tonne.
Envoi de 30 tonnes	}	Vers Anvers-transit et Louvain-transit : fr. 0.0215 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.50 de frais fixes par tonne.
		Vers les autres stations : fr. 0.02375 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.50 de frais fixes par tonne.

Pour les envois de charbons de la Belgique vers les provinces rhénanes et westphaliennes et vers les régions de la Moselle et de la Saar, les chemins de fer prussiens appliquent les taxes-bases que voici :

a) Vers la ligne de Capellen sur Rhin à Bingerbrück et la ligne d'Ehrang à Sarreguemines : fr. 0.0275 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.75 de frais fixes par tonne.

b) Vers les autres points : fr. 0.02625 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.50 de frais fixes par tonne.

Pour les envois de charbons de la Belgique vers le Grand-Duché de Luxembourg et le Sud-Ouest de l'Allemagne, les chemins de fer allemands comptent une taxe de fr. 0.0275 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.75 par tonne.

La comparaison de ces prix entre eux et avec ceux que l'on applique en Belgique donne lieu aux observations suivantes :

1° Les chemins de fer prussiens traitent en général les charbons exportés

de la Prusse vers la Belgique plus favorablement que les charbons exportés de la Belgique vers l'Allemagne. Exemple : Tandis que les envois d'Allemagne par 10 tonnes paient fr. 0.50 de frais fixes par tonne plus fr. 0.0265 par tonne-kilomètre, les envois par 10 tonnes de la Belgique vers les régions de l'Allemagne les plus accessibles aux charbons belges paient fr. 0.75 de frais fixes par tonne plus fr. 0.0275 par tonne-kilomètre.

Pour les envois de 50 tonnes la différence est plus sensible encore : d'Allemagne vers la Belgique on paie fr. 0.50 de frais fixes par tonne et fr. 0.02375 par tonne-kilomètre; de la Belgique vers l'Allemagne on paie fr. 0.75 de frais fixes par tonne et fr. 0.0275 par tonne-kilomètre.

2<sup>o</sup> Les transports de 200 à 300 tonnes de la Ruhr à destination de la ligne de Hamont à Anvers jouissent sur les lignes de l'État belge d'une réduction moyenne de fr. 1.10 par tonne.

On ne voit pas dans la réponse de l'Administration que ces envois jouissent d'une réduction quelconque sur le parcours allemand.

FRANCE. — I. Réseau du Nord. — La Compagnie du Nord applique le tarif suivant aux transports de charbons :

De 1 à 75 kilomètres : fr. 0.04 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.40 de frais fixes par tonne.

De 76 à 125 kilomètres : prix de 75 kilomètres, plus fr. 0.035 par tonne-kilomètre.

De 126 à 175 kilomètres : prix de 125 kilomètres, plus fr. 0.025 par tonne-kilomètre.

De 176 à 200 kilomètres : prix de 175 kilomètres, plus fr. 0.001 par tonne-kilomètre.

Au delà de 200 kilomètres : prix de 200 kilomètres, plus fr. 0.005 par tonne-kilomètre.

A l'importation, la Compagnie ne concède pas de réductions spéciales sur les prix de ce barème.

A l'exportation, elle accorde les réductions suivantes :

a) Pour l'exportation en général : 40 %.

b) Par trains de 250 tonnes vers Calais ou Dunkerque, vers l'Angleterre, la Russie, l'Espagne, le Portugal et les pays hors d'Europe : 50 %.

II. Réseau de l'Est. — La Compagnie de l'Est applique le tarif suivant aux transports de charbons :

De 1 à 25 kilomètres : fr. 0.07 par tonne-kilomètre, plus fr. 0.40 de frais fixes par tonne.

De 26 à 100 kilomètres : prix de 25 kilomètres, plus fr. 0.04 par tonne-kilomètre.

De 101 à 200 kilomètres : prix de 100 kilomètres, plus fr. 0.0225 par tonne-kilomètre.

Au delà de 200 kilomètres : prix de 200 kilomètres, plus fr. 0.02 par tonne-kilomètre.

Sur les prix de ce barème, la Compagnie de l'Est concède les réductions suivantes :

A l'exportation, fr. 1.20 par tonne en faveur des charbons de la houillère de Ronchamp expédiés vers la Suisse.

A l'importation, fr. 0.05 à fr. 0.80 par tonne sur les envois de 10 tonnes de coke *via* Ecouviez vers la région de Nancy et les stations intermédiaires ;

Fr. 0.05 à fr. 1.55 par tonne sur les envois de 100 tonnes de houille ou de coke *via* Ecouviez vers la région de Nancy et les stations intermédiaires ;

Fr. 0.15 à fr. 0.75 par tonne sur les envois de 100 tonnes de houille ou de coke en provenance du bassin allemand de la Sarre *via* Audun-le-Roman, Batilly, Avricourt, Moncel, Pagny et Petit-Croix.

\* \* \*

Il est à remarquer qu'en *tarif normal* jusque 100 kilomètres, le transport des charbons est plus cher sur les chemins de fer belges qu'à l'étranger.

Au delà de 100 kilomètres, c'est l'inverse qui se produit.

\* \* \*

Y a-t-il lieu d'unifier les tarifs de transport du charbon et de supprimer les avantages accordés pour favoriser l'exportation? Cette question a été discutée dans la séance du Sénat du 20 décembre 1900, lors de l'interpellation adressée par M. Hanrez à M. le Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes. Nous estimons que l'unification ne serait pas une mesure heureuse. La hausse du prix du combustible n'a pas eu, sur la crise de l'industrie métallurgique, l'influence prépondérante qu'on imagine. Autrement les établissements métallurgiques qui possèdent des mines auraient dû échapper à la crise et enlever toutes les commandes à leurs concurrents. Ce fait ne s'est pas produit. La crise de l'industrie métallurgique tient donc à des causes plus profondes. L'exportation du charbon n'est pas non plus tellement importante qu'on puisse la considérer comme un péril national. « Il n'y a qu'à consulter les statistiques publiées chaque année, disait récemment M. Harzé <sup>(1)</sup>, pour se rendre compte qu'en ce moment, où l'industrie métallurgique est en proie à un malaise prononcé, l'exportation n'est pas plus forte qu'aux époques où cette dernière a traversé une période de grande prospérité. Bien plus, elle a conservé la même proportion depuis cinquante ans. » En 1850-1860, elle était de 34 % de la production totale. Elle est à présent de 35 %.

Nous savons d'autre part que, si nous exportons annuellement 6,400,000 tonnes, nous en importons 5,400,000. Si donc les mines de houille ne fournissaient qu'aux consommateurs belges et si elles pouvaient leur fournir toutes les espèces de charbons dont ils ont besoin, elles extrairaient annuellement

---

(<sup>1</sup>) *Belgique financière*, 27 février 1901, p. 205, colonne 1.

autant de charbons qu'à présent, à 1 million de tonnes près. Mais nous n'importons guère que des charbons à gaz, dont la production en Belgique n'est pas suffisante.

L'unification des tarifs pourrait nuire à l'industrie charbonnière et à la population qu'elle fait vivre, sans grand profit pour l'industrie en général. Car il est à noter que, dans tous les pays environnants, les chemins de fer appliquent aux exportations de charbon des tarifs de faveur. Pour les transports vers les frontières de terre, la suppression des tarifs spéciaux dont se plaint l'industrie métallurgique pourrait entraîner l'augmentation des tarifs étrangers dont elle bénéficie.

Enfin, les tarifs spéciaux d'exportation ont été établis en partie pour favoriser le port d'Anvers. Le pays entier est intéressé à la prospérité de notre grand port. Or, il est indispensable de mettre à la portée des navires qui abordent à Anvers, le charbon qui leur est nécessaire à des prix favorables. A cette fin, il faut, par un abaissement des tarifs, compenser la distance qui sépare Anvers des centres charbonniers. Toucher à ces tarifs, c'est l'exposer à perdre une partie de sa clientèle.

Nous ne pouvons que répéter, à propos de l'unification des tarifs, ce que nous avons déjà dit au sujet de l'exploitation des mines par l'État. Ce sont là des remèdes dangereux dont nous devons nous défier, car ils pourraient aboutir à substituer à un mal passager, résultant de la hausse subite du charbon, un mal définitif et plus grave, en ce qu'il blesserait les intérêts vitaux du pays.

Mieux vaut user de patience. L'expérience nous apprend que les fortes hausses du combustible ne sont jamais prolongées, et, de fait, depuis la délibération en sections, les prix ont déjà subi une notable dépression.

*B. — Application aux produits métallurgiques du tarif d'exportation par voie maritime.*

*L'Association des maîtres de forges* de Charleroi demande l'application aux produits métallurgiques du tarif d'exportation par voie maritime, comme compensation en faveur de l'industrie nationale, liée, dit-elle, par la libre entrée des produits destinés au même usage.

La construction des navires de mer étant une industrie nouvelle, on comprend que le Gouvernement la favorise, à ses débuts, en lui accordant l'exemption des droits d'entrée sur les matières premières qu'elle utilise. *L'Association des maîtres de forges* ne le conteste pas, mais elle voudrait qu'on permit aux industries belges d'alimenter cette nouvelle branche de l'activité nationale, en leur accordant une réduction de frais de transport égale au montant des droits supprimés sur les produits étrangers, de manière à ne pas favoriser l'étranger au détriment des nationaux.

Les éléments nécessaires faisaient défaut à la Section centrale pour approfondir cette question qui peut offrir des côtés complexes. Elle n'a donc pu l'examiner comme elle l'eût désiré, mais il lui paraît que la demande de *L'Association des maîtres de forges* de Charleroi mérite d'être prise en sérieuse considération.

§ 8. — *Pertes et avaries*

Le tableau VII, page A/98 du *Compte rendu* de 1899, indique du chef des pertes et avaries :

Pour 1898 . . . . .	fr. 2,141,932 77
Pour 1899 . . . . .	2,537,080 »

La Section centrale a demandé à l'Administration un tableau indiquant pour chacune des dix dernières années les sommes payées pour pertes et avaries et les sommes payées pour accidents de personnes. Voici ce tableau (1) :

*Relevé des dépenses imputées à charge de l'article « pertes, avaries et accidents » du Budget.*

EXERCICES D'IMPUTATION.	LONGUEUR du réseau (kilomètres).	P. Indemnités et frais divers pour accidents aux personnes. rente et secours à la suite d'accidents. M. Indemnités pour accidents (choses et animaux), pertes et avaries, etc., aux tois baga- ges, colis postaux et petits paquets, marchandises, che- vaux et bestiaux, finances, équipages et divers. Honorai- res d'avocats.	TOTAL.	Chiffres figurant aux comptes rendus annuels des opérations des chemins de fer de l'État.
1.	2.	3.	4.	5.
1890 . . . . .	3,240	P 381,161 02 M 286,870 90	{ 668,031 92	775,302 19 - 242,426 24 (2) } 532,935 95
1891 . . . . .	3,270	P 755,304 11 M 290,171 12	{ 1,045,475 23	1,053,706 38
1892 . . . . .	3,275	P 1,074,212 06 M 330,187 41	{ 1,404,399 47	1,300,152 70
1893 . . . . .	3,278	P 783,024 47 M 346,587 77	{ 1,129,612 24	956,024 56
1894 . . . . .	3,288	P 1,679,749 35 M 334,354 91	{ 2,054,284 26	2,022,951 74
1895 . . . . .	3,298	P 2,114,355 54 M 361,821 50	{ 2,476,177 04	1,822,921 93
1896 . . . . .	3,330	P 1,495,089 70 M 472,150 02	{ 1,965,249 62	2,175,522 50
1897 . . . . .	3,340	P 1,598,640 44 M 452,695 46	{ 2,051,335 90	2,041,362 70
1898 . . . . .	4,005	P 1,287,506 11 M 572,284 15	{ 1,859,590 24	2,141,847 61 (4)
1899 . . . . .	4,039	P 2,597,146 20 M 583,773 42	{ 3,180,919 71	2,548,564 77 1,108,094 79 (4)
			17,795,075 63	17,795,075 63

(1) Les chiffres figurant dans la 4<sup>e</sup> colonne de ce tableau diffèrent de ceux que donnent les comptes rendus annuels et qui figurent dans la 5<sup>e</sup> colonne. Les chiffres figurant dans la 4<sup>e</sup> colonne comprennent les dépenses réellement imputables aux divers exercices, tandis que ceux indiqués dans la 5<sup>e</sup> comprennent, outre les crédits propres à chaque exercice, les crédits supplémentaires se rapportant aux exercices élos.

(2) Crédits supplémentaires pour les exercices 1899 et antérieurs.

(3) Le chiffre figurant au *Compte rendu* de 1899 est de fr. 2,141,932 77.

(4) Crédits supplémentaires à solliciter pour les exercices 1899 et antérieurs. Ce chiffre n'est pas définitif. Il reste à régler de nombreux litiges.

D'après le tableau du *Mouvement des produits et dépenses du chemin de fer de 1881 à 1900* (voir section 1<sup>re</sup>, § 3 du présent chapitre), les indemnités pour pertes et avaries s'élèvent en 1900 à 4,071,913 francs. Ni la progression des recettes ni le développement du trafic ne justifient pareille augmentation d'indemnités.

La somme de 4,071,913 francs représente 1.94 % des recettes totales de 1900. Les indemnités payées en 1890 ne s'élevaient qu'à fr. 668,031 92, soit 0.47 % des recettes totales de 1900. Les indemnités ont donc augmenté de plus de 600 %, pendant que les recettes croissaient d'environ 48 %.

D'après le tableau XXIX du *Compte rendu de 1899*, page A/126 et A/127, le nombre des accidents de personnes s'est élevé :

En 1887,	pour un réseau de 3,188 kilom.,	à 652,	dont 97 tués et 555 blessés.
En 1888,	— de 3,198 —	à 745,	dont 118 — 627 —
En 1889,	— de 3,207 —	à 1,065,	dont 141 — 924 —
En 1890,	— de 3,220 —	à 1,020,	dont 118 — 902 —

Le nombre des accidents de personnes reste à peu près le même jusqu'en 1894.

En 1895, une brusque augmentation se produit et nous avons :

En 1895,	pour un réseau de 3,270 km.,	1,507 accid <sup>ts</sup>	(121 tués, 1,186 blessés).
En 1896,	— de 3,302 —	1,414 —	(109 — 1,305 — ).
En 1897,	— de 3,311 —	1,325 —	(111 — 1,214 — ).
En 1898,	— de 3,695 —	1,250 —	(113 — 1,137 — ).
En 1899,	— de 4,039 —	1,896 —	(158 — 1,738 — ).

On remarquera l'élévation du nombre des accidents en 1899. Elle semble présager pour les exercices prochains des augmentations correspondantes d'indemnités.

\*  
\* \*

Il est difficile d'établir une comparaison entre le nombre des accidents d'une année et le chiffre des indemnités payées cette année-là, les accidents donnant souvent lieu à des contestations qui retardent le règlement des indemnités. Il est évident cependant que l'augmentation du chiffre des indemnités dépasse, et de beaucoup, l'augmentation du nombre des accidents.

Ce poste de dépenses mérite d'attirer spécialement l'attention. Les accroissements qu'il subit sont absolument anormaux. Il faut les attribuer pour la plus grande partie à l'extension trop grande que la jurisprudence a donnée, dans l'hypothèse du cas fortuit, à la notion du dommage prévu lors du contrat de transport.

\*  
\* \*

Les indemnités pour avaries aux marchandises ont également subi une forte augmentation depuis 1890. La cause de cet état de choses se trouve,

croyons-nous, dans l'article 43 de la loi du 23 août 1891 sur le contrat de transport d'après lequel les dommages-intérêts sont réglés d'après le droit commun dans tous les cas où le dommage a pour cause une faute imputable à l'Administration ou à ses agents. Cet article applique aux dommages-intérêts dus par l'État transporteur la responsabilité des articles 1382 et suivants du code civil, c'est-à-dire qu'elle rend l'État transporteur responsable de tout le dommage que peut entraîner sa faute, alors que d'après les principes généraux qui règlent les conséquences de la faute contractuelle, les dommages-intérêts ne devraient comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution de l'obligation.

\* \* \*

En présence de l'augmentation constante des dépenses du chef d'avaries et de la note 4, sous le tableau de la page précédente, d'après laquelle il reste à régler encore de nombreux litiges anciens, on ne comprend pas que l'administration n'ait porté au projet de Budget de 1901 qu'un crédit de 1,176,113 francs pour pertes et avaries.

## SECTION 6.

### § 1<sup>er</sup>. — *Comité consultatif des chemins de fer.*

Dans un mémoire, qui porte la date du 24 août 1900, la Chambre de commerce d'Anvers a proposé la création d'un *Comité consultatif des chemins de fer*. Voici la conclusion de ce mémoire : « Nous concluons, en conséquence, qu'à côté des travaux et des recherches des techniciens du Département et pour les tenir au courant des besoins, il y a lieu d'instituer, à bref délai, au Ministère des Chemins de fer, un Comité consultatif, comprenant des techniciens de l'État et des délégués des grands centres industriels ainsi que des chambres de commerce. Ce Comité, qui aurait des séances fréquentes, tiendrait le Département des Chemins de fer au courant des situations présentes et des prévisions; il préconiserait des mesures pour éviter à l'Administration le grave désagrément de surprises pénibles, pareilles à celles que l'on a vu se produire, et au commerce, à l'industrie, ainsi qu'aux armements, les désastreuses conséquences du désordre et de la désorganisation de tous les services, suites fatales des lenteurs, retards et autres éléments de désarroi. »

D'après les auteurs du mémoire, la mission du Comité consultatif se réduirait donc à deux points :

1<sup>o</sup> Tenir le Département des Chemins de fer au courant des situations présentes et des prévisions;

2<sup>o</sup> Proposer des mesures préventives dans l'organisation des transports.

Pour le premier point, l'intervention d'un Comité consultatif semble superflue; il est plus facile, aux chambres de commerce et autres organismes

similaires, de transmettre directement leurs renseignements au Département des Chemins de fer que d'avoir recours pour cela à des délégués réunis en comité consultatif.

Le second point échappe à la compétence du Comité consultatif, attendu que pour proposer utilement des mesures relatives à l'organisation des transports, il faut posséder une connaissance approfondie des ressources de l'Administration et une grande pratique de ses moyens d'action, connaissance et pratique que ne posséderaient vraisemblablement pas les délégués des chambres de commerce au Comité consultatif.

Il est du devoir strict des « techniciens de l'État » de saisir l'autorité supérieure des modifications, extensions et innovations qu'ils jugent nécessaires ou utiles à la marche régulière des transports. L'examen et la discussion de ces propositions appartient aux réunions de l'Administration, qui a la responsabilité du service, et non à des comités sans responsabilité et dont la compétence pourrait être mise en doute.

La proposition de la Chambre de commerce d'Anvers n'offrait donc aucun avantage qui pût justifier l'innovation qu'elle désirait.

\* \* \*

Constitué dans d'autres conditions, avec d'autres attributions et un autre but, un Comité consultatif ne pourrait-il rendre des services?

M. Jules Carlier, ancien représentant de Mons, a exposé la question dans la *Revue industrielle de Charleroi*. (N<sup>os</sup> des 28 octobre, 11 novembre et 30 décembre 1900.)

M. Carlier rappelle qu'il a existé en Belgique un comité consultatif créé par arrêté royal du 13 octobre 1854, dont voici les articles essentiels :

ART. 2. — Il est institué, auprès du Ministère des Travaux publics, un comité consultatif des chemins de fer, postes et télégraphes. Le Ministre lui soumettra les questions qui concernent les améliorations et les économies à introduire dans les diverses branches de l'exploitation au point de vue des intérêts du public et de ceux du Trésor.

ART. 3. — Ce comité, composé de douze membres, est réuni et présidé par le Ministre. Il élit dans son sein un vice-président.

\* \* \*

M. Carlier signale aussi qu'il existe : en Prusse, des comités régionaux et un conseil national des chemins de fer; en France, un comité consultatif des chemins de fer.

\* \* \*

En Prusse, les conseils régionaux siègent à côté de chaque direction royale; ils sont composés de représentants de l'industrie, du commerce et de l'agriculture; ils sont consultés par les directions royales sur toutes les

questions importantes relatives au trafic ou aux horaires des trains. Le Conseil national des chemins de fer est rattaché au Département des Chemins de fer; il est composé de quarante membres, dont dix nommés par les Ministres du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture et trente désignés par les conseils régionaux; le président et le vice-président sont choisis par le roi en dehors de ces quarante membres. Le Conseil national se réunit au moins deux fois par an. Il est consulté :

- 1° Sur les barèmes de transports de voyageurs, bagages, animaux et marchandises;
- 2° Sur les dispositions réglementaires des tarifs;
- 3° Sur la création de tarifs exceptionnels et différentiels;
- 4° Sur les améliorations ou modifications à introduire dans les règlements d'exploitation et de police.

\* \* \*

En France, le Comité consultatif est composé de sept membres de droit et de soixante-huit membres nommés par décret. Ce Comité, présidé par le Ministre des Travaux publics, est nécessairement consulté :

- 1° Sur l'homologation des tarifs;
- 2° Sur l'interprétation :
  - a) des lois et règlements relatifs à l'exploitation commerciale des chemins de fer;
  - b) des actes de concession;
  - c) des cahiers des charges;
- 3° Sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles ou avec les concessionnaires des embranchements;
- 4° Sur les traités passés par les administrations de chemins de fer et soumis à l'approbation du ministre;
- 5° Sur les demandes en autorisation d'émission d'obligations;
- 6° Sur les demandes d'établissement de stations et de haltes sur les lignes en exploitation;
- 7° Sur les réclamations relatives à la marche des trains;
- 8° Sur les vœux ou pétitions tendant à la création de nouveaux trains.

Le Comité se réunit en dehors de la période des vacances, au moins une fois par semaine, et aussi souvent que les besoins du service l'exigent.

\* \* \*

Quels enseignements peut-on tirer de ces diverses organisations?

Il n'y a pas lieu, semble-t-il, de rétablir le comité consultatif de 1854. Ce comité ferait double emploi avec les nombreux comités qui fonctionnent à l'Administration des chemins de fer.

D'autre part, on ne peut songer à appliquer chez nous l'organisation prussienne ou française : les situations sont trop différentes.

En Prusse, les chemins de fer sont aux mains de l'État, mais ils sont subdivisés en directions royales, qui administrent d'une manière complètement autonome.

En France, les chemins de fer sont presque tous exploités par des compagnies soumises au contrôle et à l'action permanente de l'État.

En Belgique, au contraire, la plupart des lignes sont exploitées directement par l'État, et celui-ci n'a que peu d'influence sur les compagnies qui exploitent encore quelques lignes.

Il est probable que des comités utiles en France, seraient sans action en Belgique.

Cette question doit donc être traitée avec beaucoup de circonspection.

Il y a lieu de distinguer ce qui touche à l'organisation propre du service des transports de ce qui y est étranger : les tarifs, par exemple.

Sur l'organisation du service des transports, un comité ne peut donner d'avis en pleine connaissance de cause que s'il est composé de fonctionnaires de l'Administration. Le concours de personnes étrangères à l'Administration ne saurait être d'aucune utilité dans des questions d'organisation de service. Introduire ces éléments dans l'Administration des chemins de fer, les constituer en comités fonctionnant à côté de l'Administration, serait énerver l'autorité de celle-ci et amoindrir sa responsabilité déjà trop diminuée.

Mais la création d'un comité consultatif, contraire à la bonne marche du service des transports, peut se concilier parfaitement avec tout ce qui ne touche pas à son organisation proprement dite. Ainsi un comité consultatif des tarifs pourrait rendre de grands services. Le fonctionnement de ce comité ne contrarierait en rien le service des chemins de fer. Un tel comité, composé principalement d'industriels, pourrait donner des renseignements et des avis d'autant plus précieux que nous savons que les tarifs spéciaux sont arrêtés sans que l'Administration possède de statistiques complètes (v. Rapport de la Section centrale de 1900, p. 87). Et ces avis ne sauraient ni énerver l'autorité de l'Administration ni amoindrir la responsabilité de ses fonctionnaires.

## § 2. — *Compte rendu annuel des opérations des chemins de fer.*

L'article 6 de la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834, décrétant l'établissement des chemins de fer en Belgique, est conçu comme suit : « *Avant le 1<sup>er</sup> juillet 1835 et d'année en année jusqu'au parfait achèvement des travaux, il sera rendu un compte détaillé aux Chambres de toutes les opérations autorisées par la présente loi* »

Ces opérations consistaient dans l'établissement du réseau, les voies et moyens, les produits, les dépenses d'exploitations, le service des intérêts et de l'amortissement du capital.

Il est à peine nécessaire d'insister sur l'importance des *Comptes rendus* annuels. Les Chambres chargées d'examiner et de voter le Budget n'ont pas d'autre moyen de suivre la marche des opérations et d'apprécier la situation réelle des chemins de fer. Ces documents devraient donc être rédigés de

manière à renseigner les mandataires du pays sans qu'ils doivent s'imposer un travail extraordinaire de recherche et de coordination, et à leur rendre le contrôle des opérations et l'étude des questions de chemin de fer, fort ardues par elles-mêmes, aussi aisées que possible.

On ne peut dire que ce but ait été parfaitement atteint.

Il eût été désirable que les *Comptes rendus* fussent tous rédigés d'après les mêmes principes et reproduisissent aussi les mêmes formules de renseignements, de manière à faciliter les études et les recherches. Malheureusement, depuis l'origine, les *Comptes rendus* ont beaucoup varié, et dans les renseignements qu'ils donnent et dans les formules qu'ils emploient. Il est fort difficile de suivre dans ces documents la marche des opérations, soit depuis l'origine, soit pendant une période un peu prolongée. C'est un inconvénient auquel il faudrait remédier. On conçoit parfaitement que les préoccupations de l'administration supérieure varient avec les nécessités du service et que chaque ministre s'attache spécialement aux questions auxquelles les circonstances prêtent une plus grande importance. Mais cela n'empêche nullement d'adopter un cadre uniforme avec des subdivisions constantes qui permettent de donner et de trouver aisément des renseignements complets et utiles sur toutes les questions principales, qui sont :

L'extension du capital de premier établissement;

Le développement du réseau, l'extension des installations et les travaux de parachèvement;

Le produit des péages;

Les dépenses d'exploitation;

L'organisation de l'exploitation;

La situation du personnel;

L'effectif du matériel;

L'état des arsenaux et ateliers;

L'importance des approvisionnements;

La tarification des transports (voyageurs, bagages, marchandises, etc.).

Les faits de l'exploitation qui intéressent les Chambres et le public.

Afin de montrer l'utilité d'un compte rendu dressé d'après ces indications, nous avons cru utile de formuler les critiques suivantes sur les derniers *Comptes rendus*.

\*  
\* \*

Les *Comptes rendus* sont en général distribués bien tard. Celui de 1899 n'a été remis aux membres de la Chambre qu'au mois de novembre 1900. Cette pratique est mauvaise et ne se justifie pas.

L'examen du dernier *Compte rendu* est indispensable à l'étude sérieuse du prochain Budget.

Il est vrai qu'aux termes de l'article 2 de la loi de comptabilité du 15 mai 1846 les opérations relatives au recouvrement des impôts et des produits, à la liquidation et à l'ordonnancement des dépenses peuvent se pro-

longer jusqu'au 31 octobre de l'année qui suit l'exercice considéré. Mais il s'agit ici d'une simple faculté qui n'empêche pas les opérations financières du chemin de fer de se terminer et ses comptes de se clôturer dans un délai beaucoup plus rapproché, sauf à parfaire ultérieurement les règlements de compte. Le chemin de fer doit pouvoir faire et peut faire ce que font toutes les grandes compagnies qui, en avril, ou au plus tard dans la première quinzaine de mai, soumettent un rapport complet à l'assemblée des actionnaires. Le *Compte rendu* annuel des chemins de fer devrait être distribué aux membres des Chambres au plus tard dans le courant du mois de juin, comme le prescrit d'ailleurs la loi du 1<sup>er</sup> mai 1834.

#### A. — Extension du capital de premier établissement.

L'extension du capital de premier établissement devrait être expliquée et justifiée par le compte détaillé des dépenses faites pendant l'exercice.

Après la revision des écritures annoncée par le *Compte rendu* de 1885, p. A/7, les *Comptes rendus* de 1886, 1887, 1888, 1889, 1890 et 1891 ont donné dans leur chapitre 1<sup>er</sup> :

- 1° Le capital utile de premier établissement arrêté au 31 décembre de l'année précédente ;
- 2° La valeur des lignes livrées à l'exploitation au cours de l'exercice ;
- 3° Les dépenses de parachèvement du réseau ;
- 4° Le montant des intérêts intercalaires pendant les travaux repris aux 2° et 3° ;
- 5° Les dépenses pour acquisition de matériel roulant ;
- 6° Les aliénations d'immeubles réalisées.

Le *Compte rendu* énumérait donc tous les faits accomplis relativement au capital de premier établissement en indiquant la dépense correspondante à chacun d'eux. Il additionnait ces diverses dépenses. Ainsi l'on était renseigné à la fois sur le chiffre et sur les causes de l'augmentation du capital utile de premier établissement au cours de l'exercice. C'était simple et explicite.

A partir de 1892, on s'est peu à peu éloigné de cette méthode ; dans certains cas, on l'a complètement abandonnée. En voici un exemple frappant : Le *Compte rendu* de 1897 porte à fr. 1,461,434,198 97 le capital utile au 31 décembre 1897 (v. *Compte rendu*, 1897, p. A/2 et A/120). Le *Compte rendu* de 1898 (p. A/125) indique que le capital utile au 31 décembre 1897 était de fr. 1,768,751,351 66, sans expliquer le moins du monde la différence dans le § 1<sup>er</sup> du chapitre 1<sup>er</sup> (p. A/2), consacré au capital de premier établissement. Cette différence représente le coût des rachats de 1897 (Grand Central et autres). Cela se voit par la comparaison des sommes indiquées pour 1897 à la page A/120 du *Compte rendu* de 1897 et à la page A/125 du *Compte rendu* de 1898. Mais est-il rationnel d'obliger les membres de la Législature à toutes ces comparaisons pour se rendre compte de faits qui devraient leur être exposés de la manière la plus explicite.

Les rachats de 1897 constituent un fait des plus importants dans l'histoire de nos chemins de fer.

Or, ni le *Compte rendu* de 1897 ni le *Compte rendu* de 1898 n'en disent un mot. C'est seulement en consultant l'annexe XIV du *Compte rendu* de 1898 que l'on peut s'apercevoir du rachat du Grand-Central, d'Anvers-Gand, d'Eecloo-Gand, du Liégeois-Limbourgeois, des Plateaux-de-Herve et de Sichein-Montaigu.

Il serait désirable qu'on en revint à la méthode pratiquée de 1886 à 1891 et que, dans l'avenir, on exposât dans les *Comptes rendus*, d'une manière claire et complète, tous les faits qui entraînent un accroissement du capital de premier établissement.

#### B. — Extension du réseau.

a) *Extension du réseau proprement dit.* — Les extensions réalisées au cours d'un exercice, c'est-à-dire livrées à l'exploitation, devraient être spécifiées au *Compte rendu annuel*. Le chapitre des *Voies et Travaux* devrait énumérer les lignes ou sections de lignes ajoutées au réseau, qu'il s'agisse de lignes nouvelles ou de lignes rachetées, en indiquant pour chacune d'elles la longueur métrique.

D'après le tableau qui figure à la page A/14 du *Compte rendu* de 1897, la longueur totale exploitée était, au 31 décembre 1897, de 3,540,663 mètres.

D'après le même tableau du *Compte rendu* de 1898, la longueur totale exploitée était de 4,013,462 mètres au 31 décembre 1898.

Le *Compte rendu* de 1898 ne contient pas un mot d'explication au sujet de cet important accroissement du réseau. Il aurait dû contenir au contraire des explications complètes sur le résultat des rachats de 1897, quant à l'extension du réseau.

Les augmentations et les réductions de longueur résultant de modifications au tracé de certaines lignes et de rectifications de mesurages devraient aussi être expliquées et précisées.

b) *Extension des installations.* — Il serait utile de détailler, par ligne, station, atelier, etc., les extensions des installations en indiquant en regard de chaque poste :

- 1° La dépense totale prévue;
- 2° La dépense faite au cours de l'exercice.

Chaque extension devrait être expliquée et motivée dans le *Compte rendu* de l'exercice au cours duquel elle a été décidée.

c) *Travaux de parachèvement.* — Les mêmes observations s'appliquent aux travaux de parachèvement au sujet desquels les *Comptes rendus* ne contiennent d'autres indications que celle de la dépense globale par nature de travaux.

## C. — Produits des péages.

Pour que l'on puisse se rendre compte des postes sur lesquels se constatent les différences d'un exercice à l'autre, les recettes devraient être renseignées comme suit :

VOYAGEURS.		
	Par classe.	Nombre et recette.
	—	—
Billets simples . . . . .		
— aller et retour . . . . .		
Abonnements ordinaires . . . . .		
— étudiants . . . . .		
— ouvriers . . . . .		
Billets à prix réduits par catégorie et par classe. . . . .		

## MARCHANDISES.

En service intérieur et en services mixtes : par tarifs I, II, III, etc., et tarifs spéciaux *in globo*.

En services internationaux : par tarifs I, II, III, etc., et tarifs spéciaux *in globo*.

Dans les deux cas : le nombre des expéditions de grande vitesse et le poids des expéditions de petite vitesse.

La Section centrale pense qu'il y a mieux à faire encore sous ce rapport.

Elle se borne à présenter la formule ci-dessus dans le but de provoquer, de la part de l'Administration, une étude plus approfondie de la question, car il est de la plus haute importance de connaître en détail les sources de recettes.

## D. — Dépenses d'exploitation.

Le *Compte rendu* ne contient aucune explication sur les dépenses d'exploitation de l'exercice. Il est vrai que par le vote du Budget et des crédits supplémentaires ces dépenses ont été autorisées. Il serait toutefois intéressant de connaître en détail, pour chaque branche du service, les raisons qui justifient les différences d'un exercice à un autre. Ces écarts se produisent quelquefois en moins. Tel fut le cas, par exemple, pour les dépenses des *Voies et Travaux* en 1885, 1886, 1887, 1888, etc., et pour les dépenses de la *Traction et du Matériel* en 1885, 1886, 1887, 1888, 1892 et 1893. En d'autres cas, la progression de certaines dépenses est sans raison apparente hors de proportion avec l'augmentation d'autres dépenses, comme on le voit en comparant les dépenses des exercices 1886 et 1890.

## E. — Organisation de l'administration.

Comment l'administration est-elle organisée?

Le *Compte rendu* ne le dit pas. Il est généralement muet aussi sur les modifications introduites dans les divers services. Il faut combler cette lacune, car il importe que les Chambres connaissent, au moins dans leurs grandes lignes, les divers rouages de la vaste administration des chemins de fer de l'État.

La Section centrale émet en conséquence le vœu de voir les prochains *Comptes rendus* donner le tableau des attributions de tous les services, tant à l'administration centrale que dans les groupes et autres unités administratives, avec indication des subdivisions, du nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers dans chaque cas et éventuellement l'étendue par rails ou le nombre de stations dépendant de chaque service.

Les modifications, réductions, extensions, etc., devraient naturellement être justifiées.

## F. — Situation du personnel.

Cette question, quoique liée à celle qui précède, doit être traitée à part.

Actuellement les *Comptes rendus* consacrent cinq chiffres au personnel pour indiquer uniquement le nombre de fonctionnaires et d'employés, d'agréés, d'ouvriers permanents ou en régie avec le total de ces diverses catégories.

Cette extrême sobriété de renseignements paraît d'autant plus bizarre que les anciens *Comptes rendus* donnent des détails assez étendus sur le personnel des chemins de fer exploités par les compagnies en Belgique.

La Section centrale désirerait que les *Comptes rendus* continssent l'effectif de chaque catégorie du personnel avec sa subdivision par service. Il serait non moins utile de connaître chaque année les améliorations accordées à chaque catégorie d'agents, soit à l'aide des ressources nouvelles portées au budget, soit au moyen d'économies réalisées, soit par suite de décès, démissions ou mises à la retraite.

Le personnel est nombreux (39,226 agents au 31 décembre 1899). Il est aussi varié que nombreux, à raison de la multiplicité d'attributions qu'entraîne l'exploitation d'un réseau étendu et des difficultés inhérentes à un trafic très intense. Tous les membres de ce personnel ont droit à une égale sollicitude des pouvoirs publics, mais pour qu'elle puisse s'exercer également, elle doit être éclairée par des données exactes et complètes. Ces données font défaut aujourd'hui. Il importe de les réunir au plus tôt et de les grouper de telle façon que la Chambre puisse apprécier si la répartition des crédits qu'elle vote pour le personnel est parfaitement équitable.

Quel que soit leur désir de voir s'améliorer la situation du personnel, les pouvoirs publics doivent tenir compte de tous les éléments de la question et en premier lieu de la circonspection qu'impose le soin et la sauvegarde des intérêts généraux du pays. A l'heure actuelle, en présence du déficit qu'accuse les résultats connus de l'exercice 1900, il ne peut être question d'élever

les crédits. Mais leur répartition peut être examinée, les améliorations les plus rationnelles à réaliser éventuellement peuvent être indiquées et pour procéder à cet examen et à cette discussion, d'une manière utile, il est indispensable de posséder les renseignements les plus complets sur l'organisation des cadres et les règles de l'avancement. Il dépend de l'administration de nous fournir ces renseignements en temps utile.

G. — Effectif du matériel de traction et de transport.

Les tableaux qui figurent aux pages A/108 et A/109 du *Compte rendu* de 1899 devraient être complétés par l'indication des mises hors d'usage, des transformations (spécifiées), des renouvellements sur budget ordinaire et des extensions sur budget extraordinaire, avec mention des causes dans un paragraphe spécial, s'il y a lieu.

H. — État des arsenaux et des ateliers.

L'organisation des divers arsenaux et ateliers, leurs attributions, la composition de leur personnel, la somme et la nature du travail fourni par chacun d'eux sont autant de renseignements utiles que les *Comptes rendus* ne fournissent pas.

I. — Approvisionnements.

Les approvisionnements dans les dépôts, à pied-d'œuvre ou dans les magasins, sont indiqués en valeur francs et centimes. Il conviendrait de les rapporter aussi en quantité, du moins pour les objets de grande consommation et d'indiquer les quantités entrées et les quantités mises en œuvre.

J. — Tarification du transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc.

Les *Comptes rendus* ne donnent aucun renseignement sur les bases des tarifs. Ces renseignements devraient être donnés en rapportant les bases des tarifs spéciaux et exceptionnels aux bases du tarif général, afin que l'on puisse juger de l'importance des réductions accordées. Les innovations devraient être expliquées et justifiées.

K. — Faits de l'exploitation de nature à intéresser les Chambres et le public.

Lorsque l'importance des faits de l'exploitation l'exigent, ils devraient être exposés complètement dans le *Compte rendu* annuel. Il est étonnant par exemple que le *Compte rendu* de 1889 ne contienne pas un mot sur la crise des transports qui a sévi pendant cet exercice, que les *Comptes rendus* correspondants n'aient parlé ni de la suppression des premières classes, ni de la convention avec la Compagnie Internationale des Wagons-Lits. Ce sont pourtant là de gros faits qui intéressent les Chambres et le public et qui valaient certes bien quelques explications.

## L. — Renseignements d'ensemble sur les résultats comparés de l'exploitation.

Les *Comptes rendus* contiennent des tableaux d'ensemble relatifs aux résultats financiers de l'exploitation depuis l'origine. Nous examinerons ces tableaux dans la section 8.

Mais les renseignements relatifs au trafic sont disséminés dans les divers chapitres et les comparaisons ne s'étendent jamais à plus de deux années, de telle sorte que pour avoir des vues d'ensemble sur les résultats détaillés de l'exploitation pendant une période un peu prolongée, on est obligé de recourir à divers *Comptes rendus* et à s'astreindre à un travail de comparaison très fatigant.

A ce point de vue, les rapports des conseils d'administration des sociétés concessionnaires sont généralement conçus d'une façon plus pratique.

La Compagnie du Nord français, par exemple, résume dans chacun de ses rapports, en un tableau qui occupe une seule page; les résultats statistiques relatifs à la comparaison du trafic des recettes et des dépenses des sept dernières années.

Ce tableau indique pour chacune de ces années :

- 1<sup>o</sup> La longueur moyenne exploitée;
- 2<sup>o</sup> Le nombre des trains-kilomètres;
- 3<sup>o</sup> Le nombre de voyageurs et le tonnage des marchandises (petite vitesse);
- 4<sup>o</sup> Les recettes totales par catégorie;
- 5<sup>o</sup> Les recettes moyennes par kilomètre exploité : a) pour les voyageurs et la grande vitesse; b) pour la petite vitesse et les produits divers; c) pour l'ensemble;
- 6<sup>o</sup> Le tarif moyen perçu : a) pour les voyageurs; b) pour la petite vitesse, en distinguant les transports de houille et de coke des transports ordinaires;
- 7<sup>o</sup> Les dépenses d'exploitation totales et par service;
- 8<sup>o</sup> La dépense moyenne kilométrique totale et par service;
- 9<sup>o</sup> Le coefficient d'exploitation;
- 10<sup>o</sup> Les recettes moyennes par train-kilomètre;
- 11<sup>o</sup> Les dépenses moyennes d'un train-kilomètre, totale et par service;

Grâce à ce tableau, on se rend rapidement et facilement compte de la marche de l'exploitation. Si nos *Comptes rendus* contenaient des résumés de ce genre, leur lecture deviendrait moins laborieuse et plus utile.

## SECTION 7. — PERSONNEL.

§ 1<sup>er</sup>. — Composition et répartition du personnel.

Dans le § 2 de la section 6 consacré au *Compte rendu* annuel des opérations du chemin de fer, la Section centrale a, sub litt. F, exprimé le désir de voir les *Comptes rendus* donner, désormais, chaque année, des renseignements complets sur le personnel. Afin de pouvoir soumettre à la Chambre

des données précises sur la composition et la répartition du personnel, elle avait posé au Gouvernement la question suivante :

## QUESTION.

Le *Compte rendu* annuel ne pourrait-il fournir sur le personnel des renseignements plus complets que ceux qui figurent à la page A/7 du *Compte rendu* de 1899?

Ne pourrait-on donner au moins ces renseignements par catégories de service avec la répartition régionale pour chaque catégorie?

## RÉPONSE.

L'effectif du personnel en fonctions au 31 décembre des années 1898 et 1899 se répartit entre les divers services de l'Administration des chemins de fer de la manière indiquée au tableau ci-dessous :

DESIGNATION.	Service général.		Voies et travaux.		Traction et matériel.		Exploitation.		Commerciale.		Contrôle des recettes et des matières.		TOTAUX.	
	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.	1898.	1899.
Fonctionnaires et employés . . . . .	160	165	664	675	815	819	5,875	6,051	195	196	875	882	8,550	8,798
Agrégés et auxiliaires . . . . .	12	11	1	1	156	157	1,760	1,803	•	•	47	01	1,985	2,053
Ouvriers permanents . . . . .	86	81	14,963	14,570	24,024	24,809	6,355	6,812	15	13	89	87	45,750	46,375
Ouvriers en régie . . . . .	•	•	1,855	2,020	1	•	26	30	•	•	•	•	1,802	2,050
														58,137
														59,226

Des mesures seront prises pour que le *Compte rendu* renseigne désormais la répartition par services du personnel de l'Administration des chemins de fer.

La réponse n'est pas adéquate à la question. Outre le nombre d'agents par catégorie de service, la Section centrale avait demandé la répartition régionale pour chaque catégorie. Le renseignement n'a pas été donné.

§ 2. — *Fonctionnaires et employés.*

## A. — Feuilles de signalement.

## QUESTION.

Jusqu'à ce jour, l'avancement du personnel des commis et des fonctionnaires s'est fait, d'après les feuilles de signalements.

Ne serait-il pas possible, du moins pour les bureaux des directeurs de l'administration centrale et pour les bureaux des chefs de service, de corroborer l'appréciation donnée sur la feuille de signalement par l'indication des travaux des intéressés?

## RÉPONSE.

La feuille de signalement de chaque agent renseigne ses attributions et la manière dont il s'en est acquitté, ses titres à un avancement à l'ancienneté, au choix ou au grand choix sont examinés en tenant compte, le cas échéant, des travaux spéciaux qu'il a produits, dans une conférence des chefs de service présidée par le Directeur.

De plus, toute proposition de nomination « au grand choix » est appuyée d'un rapport des chefs hiérarchiques exposant d'une manière précise, tant pour le service d'exécution que pour l'Administration centrale, les circonstances dans lesquelles le candidat a révélé des aptitudes exceptionnelles.

L'administration est donc renseignée dès maintenant, aussi complètement que possible, dans l'ordre d'idées indiqué par la Section centrale.

La règle indiquée dans la réponse paraît bonne en principe, mais dans la pratique il faut croire qu'elle n'est pas toujours suivie, puisqu'il arrive que des promotions au grand choix, proposées dans les formes prescrites, sont repoussées par l'autorité supérieure. Il arrive aussi que des chefs de bureau, réputés pendant de longues années, inaptes aux fonctions de chef de division et dépassés nombre de fois, sont tout à coup promus au grade de chef de division, dépassant d'autres chefs de bureau signalés comme aptes aux fonctions de chef de division.

## B. — Chefs de division.

## QUESTION.

Afin de supprimer un rouage et d'activer l'expédition des affaires, le chef de division a été supprimé depuis environ deux ans, en tant qu'intermédiaire, entre les chefs de bureau et les directeurs, mais le grade et le traitement ont été conservés, ce qui permet aux chefs de bureau de devenir chef de division sans changer d'attribution.

Cependant, plusieurs chefs de bureau

## RÉPONSE.

La réforme rappelée par la Section centrale ne peut être réalisée qu'au fur et à mesure de la disparition des titulaires de la position de chef de division (ancien régime), par suite de décès, admission à la retraite ou nomination à un autre emploi.

Elle a pu être appliquée intégralement au Secrétariat général, parce que des extinctions en nombre suffisant se sont

ont été maintenus sous la subordination du chef de division.

Comment explique-t-on cette situation?

Pourquoi la mesure en question appliquée, par exemple d'une façon absolue au Secrétariat général du département, n'est-elle pas appliquée dans toutes les directions?

produites parmi les fonctionnaires du rang de chef de division ou d'un rang plus élevé et elle l'a été aussi complètement que les circonstances l'ont permis, dans les autres services du département.

Pour généraliser immédiatement la mesure, il faudrait laisser inoccupés les chefs de division de l'ancien régime qui restent encore, et l'on s'exposerait, en les distayant complètement de la marche des affaires, à rendre plus difficile ou moins fructueuse leur utilisation ultérieure dans l'un des postes du service courant.

Il ne peut être question de laisser inoccupés les chefs de division anciens. Mais en cas de vacance de place de chef de bureau, on pourrait placer le chef de division ancien à la tête du bureau le plus important. De cette façon, la mesure se généraliserait rationnellement. Les chefs de bureau des chefs de service, placés à la tête des groupes, ne bénéficient pas de la mesure prise en faveur de leurs collègues des directions. Ils sont pourtant aussi méritants que ceux-ci. D'autant plus que leurs attributions — chez les chefs de service des transports notamment — comprennent toutes les branches de l'exploitation, tandis que le travail des chefs de bureau des directions est toujours limité à un objet très restreint, par suite de l'extrême spécialisation du travail des directions. Les fonctions des chefs de bureau des groupes imposent aussi une dépense d'activité plus grande par le motif que, chargés du service d'exécution, ces fonctionnaires en subissent les exigences et les responsabilités. On ne comprend pas, dans ces conditions, que ces fonctionnaires soient exclus d'une mesure dont profitent des collègues dont on exige moins sous le rapport des obligations de service et des connaissances professionnelles.

C. — Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et employés.

QUESTION.

Le *Compte rendu* donne chaque année quelques indications sur la Caisse de retraite et de secours des ouvriers. Pourquoi n'en donne-t-il pas sur la Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et employés?

RÉPONSE.

Les statuts de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers ne contiennent aucune disposition prescrivant la publication au *Moniteur* des comptes et bilans de l'institution.

Il a paru utile, dans ces conditions, de placer sous les yeux de la Législature, au moyen du *Compte rendu* des opérations du chemin de fer, quelques indications intéressant la gestion de cette caisse.

Il n'en est pas de même en ce qui concerne la Caisse des veuves et orphelins des

fonctionnaires et employés dont le bilan et le compte annuels, augmentés de très nombreux renseignements statistiques, sont, en exécution de l'article 56 des statuts de cette institution, publiés par la voie du *Moniteur*.

Les renseignements intéressant l'exercice 1899, ont été publiés au *Moniteur* du 18 juillet 1900.

Il est joint à la présente un exemplaire de cette publication.

Le *Moniteur belge* du 18 juillet 1900 contient, en effet, de très nombreux et très intéressants renseignements sur la Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et employés du Département.

La Section centrale pense qu'il serait utile de publier chaque année, sous forme de brochure ou de circulaire à distribuer au personnel intéressé, le bilan de la caisse et tous les renseignements statistiques que l'Administration insère au *Moniteur*.

### § 3. — Agréés.

Aux termes du règlement, les agréés sont employés indifféremment à des travaux manuels ou à la tenue de certaines écritures d'ordre secondaire. Ils peuvent aussi être chargés de l'exécution d'un service de surveillance ou d'un travail de bureau et appelés à coopérer au factage des marchandises, mais seulement dans les limites déterminées par les chefs de service dans chaque cas particulier.

Les agréés occupent une place intermédiaire entre l'ouvrier et le commis.

En fait, les agréés sont presque exclusivement employés soit au factage des marchandises, soit à des écritures de tout genre, y compris les écritures de caisse, puisque dans les stations de 4<sup>e</sup> classe — les plus nombreuses, comme on sait — l'agréé fait la distribution des billets de voyageurs, encaisse les frais de transport des marchandises, bagages, etc., et remplace le chef de station pendant ses heures d'absence. Il porte même à cette fin un képi entouré de rouge comme les sous-chefs de station. Ainsi l'agréé est en réalité un employé; il est, par exemple, affilié à la Caisse des veuves et orphelins des fonctionnaires et employés, et il n'est pas considéré comme employé. Au lieu d'un traitement annuel, il reçoit un salaire mensuel, qui commence à 70 francs et peut être augmenté jusque 160 francs.

A raison même de leur situation intermédiaire entre deux catégories distinctes d'agents, les employés d'une part, les ouvriers de l'autre, les agréés sont exposés souvent à ne pas profiter des améliorations que l'administration accorde aux catégories mieux définies.

La mesure la plus importante à prendre en leur faveur serait peut-être de donner de plus larges perspectives d'avenir aux plus intelligents et aux plus méritants d'entre eux, en décidant qu'à l'avenir ils seront admissibles à l'examen de commis au même titre que les commis auxiliaires. Un grand nombre d'agréés arrivés au *maximum* de traitement actuellement fixé n'ont

plus eu d'avancement depuis de longues années. Cette situation peut nuire au zèle des agents et il serait, semble-t-il, de bonne administration de permettre à ceux qui font preuve d'une capacité particulière de s'élever dans la hiérarchie. Ils sont, il est vrai, actuellement admissibles à l'examen de facteur de station. Mais l'agréé qui obtient ce grade, quel que soit son traitement antérieur débute au traitement initial de 1,200 francs et reçoit, à titre personnel, la différence entre cette somme et son traitement antérieur. Cette mesure a l'inconvénient de retarder l'avancement effectif de l'agréé qui a fait preuve de capacité en conquérant le grade de facteur de station.

Les facteurs de station sont eux-mêmes des agents très utiles. Jadis ils formaient un seul cadre avec les gardes. Cette organisation a été modifiée depuis et le traitement maximum des facteurs de station a été réduit.

Ces diverses questions méritent d'attirer l'attention de l'administration. Il faudrait songer à leur trouver une solution dès que la situation financière le permettra.

Il a donc paru opportun, en présence des fonctions de tous genres que ces agents sont appelés à remplir et qui en font une classe assurément unique dans l'administration, d'attirer sur eux l'attention bienveillante de M. le Ministre.

#### § 4. — Ouvriers.

##### A. — Règles suivies pour l'augmentation des salaires.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Quelles sont les règles suivies pour l'augmentation des salaires des ouvriers du chemin de fer?</p>	<p>L'avancement des ouvriers est réglé d'après les crédits demeurés disponibles par suite du remplacement des agents sortis, décédés, pensionnés, etc.</p> <p>Les augmentations de salaire sont, en général, accordées par les chefs de service en tenant compte des économies afférentes au groupe ou au district dont ils ont la direction.</p>

Cette règle paraît excellente, en tant que règle générale.

##### B. — Formation professionnelle des apprentis.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Les fils des ouvriers morts en service sont admis généralement comme apprentis dans les ateliers de l'État. Ils se trouvent généralement dans l'impossibilité d'apprendre convenablement leur métier.</p> <p>L'Administration ne pourrait-elle favo-</p>	<p>Les apprentis, admis dans les ateliers des chemins de fer de l'État sont placés sous la direction d'ouvriers expérimentés, capables de les initier à la pratique du métier qu'ils ont choisi. Quant à l'instruction théorique, ils peuvent l'acquérir dans les nombreuses</p>

riser la bonne formation professionnelle des apprentis en organisant pour eux un enseignement professionnel sérieux ou en subsidiant, à cette fin, les écoles existantes dans les localités où travaillent ces apprentis?

écoles industrielles existant dans la plupart des localités importantes du pays. L'Administration en favorise la fréquentation autant qu'il est en son pouvoir et use de tous les moyens pour diriger les études en vue du perfectionnement du personnel de ses ateliers.

Elle autorise ses fonctionnaires techniques à y donner des cours ; elle met gratuitement à la disposition des professeurs, les plans du matériel des chemins de fer nécessaires à l'enseignement et leur procure les pièces de machines, etc., qui peuvent leur être utiles.

Aux ateliers de Jemelle, établis dans une région où le recrutement des hommes de métier présentait des difficultés, elle a organisé elle-même des cours industriels accessibles aux ouvriers de l'Administration et à leurs enfants, ainsi qu'aux étrangers.

Ces cours sont donnés dans les locaux de l'atelier par le personnel de l'Administration assisté d'un instituteur communal.

Ces diverses mesures paraissent suffisantes.

Les mesures indiquées dans la réponse sont tout à l'honneur de l'Administration. Mais il est excessif de dire que ces mesures paraissent suffisantes et qu'il n'y a par conséquent rien de plus à faire. La bonne formation professionnelle des apprentis a une importance considérable, tant au point de vue de l'intérêt et de l'avenir du personnel qu'au point de vue de la bonne marche des services. Il faut donc s'appliquer sans cesse à la perfectionner. La Section centrale espère que, loin de s'en tenir à ce premier effort, l'Administration se préoccupera d'étendre et de perfectionner son action dans cet ordre d'idées.

C. — Age de la mise à la retraite.

QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de rendre facultative, à 58 ans, la pension des fonctionnaires, employés, mécaniciens et chauffeurs qui ont passé les quinze dernières années de leur carrière dans le service actif des trains?

RÉPONSE.

Cette demande comporterait, en ce qui concerne les agents porteurs d'une nomination royale ou ministérielle, le rétablissement de la distinction que la loi du 21 juillet 1844 avait faite entre les fonctions sédentaires et les fonctions actives, quant à l'âge et à l'ancienneté exigés pour la mise à la retraite en dehors des cas d'accidents ou d'infirmités.

Voici ce qu'on lit à ce sujet dans les développements produits à la Chambre des

représentants le 22 janvier 1884 (document n° 63), par M. Scailquin, à l'appui du projet amendé, déposé par la commission instituée à cet effet :

« Le projet de loi que j'ai eu l'honneur  
» de déposer laisse subsister une distinction  
» que la loi du 17 février 1849 avait en  
» partie supprimée. »

« La loi de 1844 distinguait entre les  
» agents chargés de fonctions sédentaires  
» et qui n'étaient admis à la retraite qu'à  
» 65 ans après 30 ans de service et à raison  
» de  $\frac{1}{60}$ , et qui avaient passé au moins  
» 20 années en service actif et qui avaient  
» droit à la pension à l'âge de 55 ans,  
» après 25 années de service à raison  
» de  $\frac{1}{30}$ . »

« Cependant la commission appelée à  
» délibérer sur ce point, a pensé qu'il  
» convenait d'établir une égalité parfaite  
» entre tous les services, d'autant plus que  
» les faits étaient venus démentir la pré-  
» somption consistant à croire que la vie  
» sédentaire était plus favorable que la vie  
» active à la longévité. La Chambre appré-  
» ciera. »

Ni les rapports des sections centrales qui se sont occupées du projet ni les amendements présentés plus tard par le Gouvernement, n'ont plus fait mention de la distinction que faisait la loi de 1844 et que celle de 1849 avait abolie, et la loi du 10 janvier 1886 a, en conséquence, été votée sans aucune modification quant au point en question.

On doit donc admettre que la Chambre a voulu qu'il n'y eût plus de distinction entre les fonctions sédentaires et actives, c'est-à-dire qu'elle a admis la proposition de MM. Scailquin et consorts.

En fait, les agents des trains porteurs d'une nomination comme le personnel de l'Administration en général, peuvent obtenir la mise à la retraite à n'importe quel âge, en cas d'infirmités incurables, sous réserve de compter au moins 10 ans de services admissibles.

L'Administration utilise d'autre part, à des fonctions sédentaires telles que celles de chef recoleur, de recoleur, etc., les

agents n'ayant plus la vigueur et l'agilité nécessaires pour assurer le service des trains.

Enfin, si l'on considère, d'une part, que la loi actuelle prévoit, ainsi qu'il est rappelé plus haut, la mise à la retraite prématurée en cas d'incapacité définitive de service; d'autre part, qu'elle tient compte des fatigues inhérentes à certains emplois ressortissant au service actif (agents des trains, etc.) pour lesquels la pension est réglée sur le pied de  $\frac{1}{30}$ , au lieu de  $\frac{1}{60}$ , du traitement moyen, pour chaque année pendant laquelle ces emplois ont été occupés; il y a lieu d'admettre qu'une réforme de la loi, dans le sens indiqué par la Section centrale, ne serait pas justifiée.

Quant aux machinistes, chauffeurs et serre-freins, ils appartiennent au personnel ouvrier et sont soumis comme tels au régime des statuts de la Caisse de retraite et de secours, à laquelle ils sont affiliés. Ces statuts permettent aux intéressés de réclamer leur mise à la retraite à l'âge de 60 ans.

Ce serait aller à l'encontre de leurs intérêts que de réduire cette limite, car lorsqu'ils sont pensionnés, leurs ressources sont considérablement diminuées. C'est même eu égard, entre autres, à cette considération, que les ouvriers peuvent continuer à être utilisés soit dans leurs fonctions actuelles, soit dans des postes en rapport avec leur état physique et comportant éventuellement un salaire moindre. Mais, dans ce dernier cas, ils reçoivent, à titre de supplément, la différence entre leur salaire et celui qui est alloué à leurs collègues de même ancienneté appartenant à la catégorie dans laquelle ils sont transférés; leur pension est en tout cas réglée ultérieurement à raison du salaire le plus élevé qui leur a été accordé.

Au surplus, il résulte des statistiques tenues à l'Administration que si l'âge moyen d'admission à la retraite des ouvriers en général est de 62 ans, cette moyenne, en ce qui concerne les machinistes et les chauffeurs, est de 57 ans pour les mises à la retraite par suite d'infirmités résultant de causes naturelles et de 46 ans pour les

mises à la retraite prématurées résultant d'accidents.

Ces deux chiffres correspondent à une moyenne générale de 54 ans.

La modification dont parle la question ci-dessus ne saurait nuire au personnel intéressé, puisqu'il s'agit de rendre la pension à 58 ans facultative et non pas obligatoire. Tout ce que la réponse dit à ce point de vue est en désaccord avec la pensée qui a dicté la question et en opposition avec ses termes.

Pour ce qui touche à la mesure considérée en elle-même, *voici le point à considérer* : à 58 ans, les fonctionnaires, employés, mécaniciens et chauffeurs qui ont passé les quinze dernières années de leur carrière dans le service actif des trains ne sont-ils pas, en général, fatigués à ce point qu'il convient de leur accorder la faculté d'obtenir leur pension?

A cette question, l'Administration répond qu'en fait, les agents des trains porteurs d'une nomination comme le personnel de l'Administration en général, peuvent obtenir la mise à la retraite à n'importe quel âge, en cas d'infirmités incurables, sous réserve de compter au moins dix ans de services administratifs. D'après l'Administration, il ne suffirait donc pas que, pour obtenir leur pension, les agents aient subi un affaiblissement notable par suite de la nature de leur travail, il faudrait qu'ils aient contracté une infirmité incurable.

D'autre part, l'Administration ajoute « qu'il résulte de ces statistiques que, si l'âge moyen de l'admission à la retraite des ouvriers en général est de 62 ans, cette moyenne, en ce qui concerne les machinistes et les chauffeurs, est de 57 ans ».

Ce renseignement, tiré des statistiques de l'Administration, suffit à démontrer qu'il y a quelque chose à faire dans l'ordre d'idées indiqué par la Section centrale.

#### D. — Machinistes et chauffeurs.

Cette question de la retraite anticipée facultative nous amène à parler de la situation des machinistes et des chauffeurs. Leur service est des plus fatigants et sa nature même entraîne une inévitable irrégularité des heures de travail, souvent coupées par des arrêts forcés qui prolongent d'autant la journée.

A diverses reprises, la situation de ces agents a fait l'objet d'observations au cours de la discussion des précédents budgets. Si les résultats actuels de l'exploitation ne permettent pas de songer à augmenter les crédits qui les concernent, il ne serait pas impossible cependant de réaliser certaines améliorations au profit de ces agents.

Ils se plaignent d'abord de ce que les prescriptions relatives au repos dominical ne soient pas exactement observées, et que très souvent certains d'entre eux ne jouissent pas même des deux heures de liberté auxquelles ils ont droit pour vaquer à leurs devoirs religieux. Des mesures devraient être prises pour assurer à ces hommes leurs jours de repos conformément aux règlements.

Le salaire initial du machiniste est de 120 francs, et il peut être porté par augmentations successives de 20 francs par mois jusqu'au maximum de 200 francs. Habituellement, les augmentations de salaire sont accordées au bout de huit ou dix ans d'ancienneté. Mais peu de machinistes sont nommés à ce grade avant l'âge de 28 ou de 30 ans, de telle sorte qu'ils ne peuvent arriver normalement au maximum de salaire qu'après l'âge moyen de la retraite tel qu'il résulte du renseignement publié ci-dessus dans la réponse de l'Administration. Il y aurait lieu, semble-t-il, d'échelonner les augmentations de manière que les agents ayant vingt-cinq ans de service obtiennent autant que possible le maximum de salaire. Il y a actuellement fort peu de machinistes qui jouissent de ce maximum.

*E. — Forgerons de Luttre.*

**QUESTION.**

Pourquoi les forgerons des ateliers de Luttre, qui y ont toujours travaillé, reçoivent-ils un salaire moindre que ceux de l'industrie privée qui passent au service de l'État.

**RÉPONSE.**

La question est basée sur un renseignement erroné, il n'a plus été recruté de forgerons dans l'industrie privée depuis dix ans.

*F. — Arsenal de Malines.*

**QUESTION.**

Quelle est la situation des ouvriers de l'arsenal de Malines employés à la division des voitures, comparativement à celle des ouvriers employés à la division des machines, en ce qui concerne les salaires initiaux, l'augmentation des salaires et les indemnités?

**RÉPONSE.**

Les salaires initiaux des ouvriers payés au mois sont les mêmes pour les deux divisions. Ceux des agents payés à l'heure se rapprochent très sensiblement pour les ouvriers chargés de travaux analogues.

Parmi les « hommes de métier », les salaires de début peuvent être dépassés en faveur des ouvriers qui, au cours de l'essai de quelques jours auquel ils sont réglementairement soumis avant leur admission, ont fait preuve d'une grande valeur professionnelle.

Les salaires sont relevés par des augmentations successives de 10 francs par mois et de fr. 0.20 par jour pour ceux rémunérés à l'heure. Les délais d'octroi de ces augmentations varient suivant les ressources du fonds de promotion sur lequel se prélèvent ces majorations de solde, et qui est alimenté par les économies obtenues dans le remplacement des agents sortis, décédés, etc., et par la part qui revient, à chaque division, dans les économies faites à l'occasion de la

réalisation d'extensions définitives de personnel.

L'allocation d'indemnités (pour changement de résidence, déplacements, travail pénible, travaux supplémentaires, etc.) est réglée par des dispositions d'ordre général qui, dans les mêmes circonstances, reçoivent les mêmes applications dans tous les ateliers.

La somme affectée au paiement des primes du travail à la tâche est exactement du même tantième de l'allocation totale pour salaires à l'atelier des voitures comme à l'atelier des locomotives. La répartition de ce tantième se fait dans les deux ateliers en raison de la production de chacun, à l'exclusion des agents de surveillance, brigadiers et contre-mâîtres.

#### G. — Service médical.

##### QUESTION.

N'y aurait-il pas lieu de modifier l'organisation du service médical des ouvriers du chemin de fer en supprimant le système des dispensaires et en faisant opter les ouvriers au début de chaque année pour le médecin auquel ils accordent leur confiance?

##### RÉPONSE.

La question de la suppression des dispensaires a été examinée à plusieurs reprises à la suite d'observations présentées par divers membres de la Législature et elle a été résolue par la négative à cause des grands avantages que présentent ces institutions, tant pour les ouvriers que pour les médecins, pour l'Administration et pour la Caisse de retraite.

Les dispensaires ne sont établis que sur les points de réseau où existent de grandes agglomérations d'ouvriers; ils réduisent, dans de fortes proportions, les consultations au domicile des médecins.

L'ouvrier trouve le médecin à sa portée et peut recevoir immédiatement les soins que réclame son état.

Ce n'est que pour des indispositions légères et de peu d'importance que les ouvriers sont obligés de se rendre au dispensaire. Lorsqu'il s'agit d'affections graves, de maladies chroniques ou spéciales exigeant un traitement de longue durée, les ouvriers sont libres de choisir, dans leur circonscription, le médecin qui a leur préférence, et celui-ci est tenu de leur donner ses soins jusqu'après complète guérison.

L'Administration n'a jamais, d'ailleurs,

reçu de plaintes sérieuses sur le fonctionnement des dispensaires

Quant à permettre aux ouvriers d'opter, au début de chaque année, pour le médecin auquel ils accordent leur confiance, il ne paraît pas non plus possible d'adopter ce système qui, non seulement entraînerait une augmentation des charges de la Caisse de retraite et de secours, mais ferait naître des difficultés dans la constitution du service médical.

Le libre choix des médecins ne se concilie pas avec certains devoirs imposés à ces praticiens au point de vue de la régularité du service et de la gestion économique de l'institution.

Ce sont les médecins agréés, en effet, qui apprécient la légitimité des absences dans le cas de maladie, qui limitent leur durée et qui, pour le règlement des droits des affiliés à charge de la Caisse, fournissent des éclaircissements en vue d'une juste application des statuts. A cet égard, ils remplissent une fonction pour l'Administration elle-même.

La Section centrale ne peut que rappeler ici les considérations développées sur cette question dans le précédent rapport. Le système des dispensaires a de réels avantages, mais il offre aussi de graves inconvénients.

Les objections que la réponse ci-dessus oppose au libre choix du médecin ne paraissent point très probantes.

Elle semble redouter que ce système ne prête à des abus et que, pour s'attirer la clientèle des ouvriers, certains médecins ne négligent leurs devoirs vis-à-vis de l'Administration. Ces craintes sont d'autant moins fondées que l'Administration a le libre choix des médecins agréés à qui elle accorde sa confiance.

#### II. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration.

Cette institution a une grande importance pour le personnel ouvrier tout entier. La Section centrale a posé d'abord au Gouvernement la question suivante à propos de l'article 11 du Budget : *Subside à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration, 208,000 francs.*

#### QUESTION.

ART. 11. — Comment est calculé le subside alloué à la Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration?

#### RÉPONSE.

Jusqu'en 1898, le subside à la Caisse de retraite et de secours a été fixé indépendamment de tout calcul.

Il s'élevait à 20,000 francs en 1857 et a successivement été porté à 40,000, 50,000 et 60,000 francs, pour atteindre 70,000

francs en 1895 (chiffre auquel il a été maintenu jusqu'en 1898). Ces augmentations successives tenaient compte dans une certaine mesure de l'augmentation de l'effectif du personnel ouvrier et de la diminution des ressources ou des augmentations de dépenses résultant de mesures prises en faveur du personnel (conversions de fonds publics, relèvement du tarif médical, suppression des taux maxima qui limitaient les pensions suivant les différents taux de salaires, — suppression des pénalités, — des retenues sur travaux supplémentaires, etc., etc.).

Pour l'année 1898, il a été porté à 149,000 francs; cette allocation comprend, à concurrence de 71,000 francs, la part correspondante aux charges extraordinaires imposées à la Caisse des ouvriers à l'occasion de la reprise du personnel des lignes concédées (validation au point de vue de la pension des services antérieurs à la reprise par l'État; immatriculation des ouvriers de l'ancien réseau atteints de tares physiques; mise à charge de la Caisse des pensions que servait le Grand-Central belge à d'anciens ouvriers, etc.).

La différence entre 149,000 et 71,000 francs, soit 78,000 francs, comprend une majoration de 8,000 francs du subside gracieux de l'État, *proportionnelle à l'augmentation de l'effectif des ouvriers*.

Cette majoration représente une allocation supplémentaire de fr. 1.74 par ouvrier et a été calculée en prenant pour base le montant du subside accordé jusqu'à cette époque et en divisant ce montant par le chiffre de l'effectif ouvrier.

C'est à raison de nouvelles augmentations d'effectif en 1898 et en 1899, et en adoptant le même coefficient, que le subside pour l'année 1900 a été porté à 206,000 francs et que celui pour 1901 est proposé au chiffre de 208,000 francs.

A la suite de cette première réponse et en vue d'élargir son étude sur la *Caisse de retraite et de secours*, la Section centrale a demandé les renseignements suivants :

## QUESTION.

La Section centrale demande pour les années 1881 à 1899 incluse, un exemplaire du

## RÉPONSE.

Ci-joint pour les années 1891 à 1899 incluse, les documents réclamés par la Sec-

compte des recettes et dépenses et du bilan de la Caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer avec indication, pour chaque exercice :

1° du détail du poste : Subsidés de l'État et dons des particuliers (inscrit au compte de 1899 pour fr. 545,628 21);

2° de la diminution de ressources qu'a entraînée la conversion de la Dette publique.

tion centrale, ainsi qu'un tableau donnant pour les mêmes années le détail du poste : « Subsidés et dons des particuliers » et l'indication de la diminution de ressources résultant des deux dernières conversions de la Dette publique.

Voici d'abord un résumé de l'organisation actuelle de la Caisse de retraite et de secours :

L'institution a pour but :

1° D'allouer des secours temporaires aux associés et ouvriers provisoires en cas d'incapacité momentanée de travail;

2° De leur assurer gratuitement les frais de traitement, comprenant : médecins, médicaments, etc.

3° D'allouer des secours annuels :

a) Aux ouvriers provisoires en cas d'infirmités permanentes;

b) Aux associés, aux veuves, orphelins, père et mère des associés, lorsqu'ils n'ont pas droit à la pension :

4° De couvrir les frais de funérailles des associés et ouvriers provisoires décédés;

5° D'accorder une pension aux associés en cas d'infirmités permanentes;

6° D'allouer des pensions aux veuves et orphelins, père et mère des associés;

7° De faire traiter gratuitement par les médecins agréés, les pensionnaires en général, ainsi que toutes les personnes en jouissance d'un secours annuel.

Sont considérés comme associés et comme tels admis à profiter de tous les avantages de la Caisse, les agents de l'Administration payés sur états de salaires et qui sont *immatriculés*.

Ne peuvent être immatriculés que les ouvriers occupant un poste du cadre permanent et qui ont atteint l'âge de 18 ans.

Les ouvriers provisoires, c'est-à-dire ceux qui ne sont pas ou ne peuvent pas être immatriculés, supportent les mêmes charges que les associés; ils sont traités aux frais de la Caisse et participent aux secours. Mais ni eux ni leur veuve, orphelins ou ascendants n'ont droit à une pension. Toutefois, lorsqu'ils sont immatriculés par la suite, les services temporaires sont admis en ligne de compte pour tous les droits résultant des statuts de la Caisse.

Les revenus de la Caisse de retraite et de secours se composent :

1° D'une retenue fixée comme suit :

3 % sur les salaires de fr. 2.40 et au-dessous,

4 % — de plus de fr. 2.40;

2° Du montant des retenues pour mesures disciplinaires et pour congés;

3° Des subsidés du Gouvernement;

4° Des donations, legs et dons particuliers;

5° De produits divers;

6° Des intérêts des capitaux placés au nom de la Caisse.

Les secours pour incapacité de travail résultant de maladie sont fixés comme suit :

Célibataire, veuf ou marié sans enfant . . . . .					50 % du salaire.
Marié ou veuf avec 1 enfant âgé de moins de 13 ans. . .					55 —
—	2	—	—		60 —
—	3	—	—		65 —
—	4	—	—		70 —
—	5 ou plus	—	—		75 —

sans pouvoir excéder fr. 2.50 par jour pour les salaires de moins de 5 francs.

Le taux de ce secours est fixé invariablement à 50 % pour les salaires de 5 francs et au delà.

Le père et la mère, qui dépendent exclusivement du salaire de l'ouvrier, comptent chacun pour un enfant. Il en est de même de l'enfant âgé de 13 ans ou plus qui, par suite d'infirmités, est une charge permanente pour l'ouvrier.

Quant aux ouvriers *blessés en service* ou qui ont contracté une maladie que les médecins agréés attribuent *formellement au service*, par suite d'un travail forcé ou exécuté dans des conditions exceptionnelles, leur salaire continue à être payé intégralement à charge du Budget.

Mais les bandages et appareils de toute nature, nécessités par suite d'infirmités *résultant du service*, sont fournis aux frais de la Caisse.

Les secours et pensions servis en cas de décès par suite de blessures ou d'accidents *survenus en service* sont également à charge de la Caisse.

Peuvent seuls être admis à la pension à la charge de la Caisse :

1° Les associés qui sont reconnus hors d'état de continuer leur travail par suite d'infirmités, pour autant qu'ils aient contribué à la Caisse pendant dix ans révolus ;

2° Les associés qui, par suite de blessures reçues ou d'accidents survenus dans l'exécution ou à l'occasion de l'exécution de leur travail ou de leurs fonctions, ont été mis hors d'état de continuer leur service et de le reprendre ultérieurement. Dans ce cas, la pension est de droit, quelle que soit la durée de la contribution.

Tout associé ayant atteint l'âge de 60 ans et qui, bien que n'étant pas atteint d'infirmités permanentes, ne serait plus suffisamment valide pour exécuter son service avec la vigilance et l'activité qu'il comporte, peut être mis à la retraite.

Les pensions des ouvriers sont calculées comme suit :

A. Pour les dix premières années de contribution : 20 % du salaire moyen pendant les trois dernières années; pour chaque année de contribution au delà de dix ans, 1 1/2 % de ce salaire, sans pouvoir, dans aucun cas, excéder 50 % du salaire moyen des trois dernières années ni dépasser une somme annuelle de 2,500 francs. Minimum : 180 francs.

B. Si l'incapacité de travail est le résultat de blessures ou d'accidents survenus en service, la pension est réglée en prenant pour base le cinquième du dernier salaire augmenté de 1 1/2 % de ce salaire pour chaque année de

contribution au delà de cinq, sans pouvoir excéder les *maxima* précités.  
Minimum : 180 francs.

C. Si l'intéressé a donné, lors de l'accident, des preuves de courage ou d'un dévouement extraordinaire, la pension peut être augmentée à concurrence de 10 % du salaire qui a servi de base à la liquidation, sans dépasser 60 % du salaire ni excéder une somme annuelle de 2,750 francs Minimum : 240 francs.

Aucune veuve d'un associé n'a droit à la pension à charge de la Caisse :

- 1° Si le défunt n'a contribué à la Caisse pendant quinze ans au moins ;
- 2° Si le mariage n'a duré pendant cinq années révolues.

Toutefois, la veuve de l'associé qui a péri par suite de blessures ou d'accident survenu en service, a droit à la pension indépendamment de toute durée de contribution ou de mariage, si le décès a eu lieu dans les conditions déterminées par le § C ci-dessus.

Les pensions des veuves sont calculées comme suit :

- 1° Pour les quinze premières années de contribution : 20 % du salaire moyen des trois dernières années du salaire du défunt ;
- 2° Pour chaque année de contribution au delà de quinze : 1 % de ce salaire.

Cette pension est augmentée de 2 % du salaire moyen à raison de l'existence de chaque enfant légitime ou légitimé, âgé de moins de 15 ans, né du mari défunt et sans distinction de lits.

Le père et la mère de l'associé défunt, ainsi que l'enfant infirme âgé de 13 ans ou plus, comptent pour un enfant lorsqu'il est constaté qu'ils étaient complètement à la charge du défunt.

La pension d'une veuve ne peut être plus élevée que la pension dont le mari jouissait ou que la pension à laquelle il aurait pu prétendre le jour de son décès. Le maximum est établi comme suit :

Pour une veuve sans enfants : 33 % du salaire moyen.

Pour une veuve avec cinq enfants ou plus : 43 % du même salaire.

A la veuve qui se remarie, il est constitué une dot dont le chiffre est établi dans les limites du montant de une à deux années de pension, non compris l'accroissement pour enfants.

Des secours annuels sont accordés aux ouvriers provisoires rendus impropres au service, ainsi qu'aux veuves d'ouvriers provisoires.

\*  
\* \* \*

Ces dispositions, satisfaisantes dans leur ensemble en tant qu'organisation d'une institution de prévoyance, prêtent à la critique en ce qu'elles diffèrent du régime appliqué aux fonctionnaires et employés.

Les différences portent sur les points suivants :

- 1° Les pensions des ouvriers sont constituées en principal à l'aide de retenues opérées sur le salaire de ceux-ci, alors que les pensions des fonctionnaires et employés sont servies à titre gracieux par le Trésor : le montant en est porté annuellement au Budget de la Dette publique. Cette première différence ne se justifie guère. Le concours des ouvriers est aussi utile à la

marche des divers services du chemin de fer que le concours des fonctionnaires et employés.

L'importance des attributions n'est pas à considérer ici. Au surplus, même à ce point de vue, la comparaison ne serait pas toujours défavorable aux ouvriers. Ainsi le machiniste (ouvrier) qui conduit un train a évidemment une charge plus lourde que le garde (employé) qui le dessert. Le cabinier préposé à l'aiguillage des trains, le chef manœuvre qui préside à leur composition et à leur décomposition assument une responsabilité autrement grave que le guichetier (employé) qui délivre les coupons ou que le commis qui dresse une feuille de route. On pourrait multiplier à l'infini des exemples de cette nature.

La position sociale respective des agents en cause ne peut pas davantage être invoquée au point de vue qui nous occupe ici. En fût-il autrement qu'on ne pourrait invoquer sérieusement cette raison pour justifier la différence de traitement que nous critiquons, car il y a certes moins de différence entre un machiniste ou un chef d'atelier (tous deux ouvriers) et un agréé ou un garde (tous deux employés) qu'entre ceux-ci et un chef de service ou un directeur du Département : or l'agréé et le garde jouissent du même régime de pensions que le directeur.

L'inégalité que nous relevons ici ne se justifie donc sous aucun rapport. Et il serait désirable qu'elle cessât. Le moyen le plus simple et le plus expéditif serait de doter la Caisse d'un subside égal à la somme des pensions payées aux ouvriers. Il en résulterait sans doute une augmentation assez sensible de dépenses. Mais il faudrait songer à l'assumer dès que les résultats de l'exploitation le permettraient, car elle paraît justifiée.

Si la Caisse était dotée de ce subside, il y aurait à examiner s'il n'y a pas lieu de réduire le montant des retenues opérées aujourd'hui ou s'il est préférable d'appliquer cette nouvelle ressource de la Caisse à l'augmentation des secours et des pensions.

2° Une deuxième inégalité à corriger est celle qui consiste à faire supporter, par la *Caisse de retraite et de secours*, les frais des funérailles des ouvriers décédés en activité de service, alors que le Budget supporte les frais de funérailles des fonctionnaires et employés. Cette distinction ne se justifie pas davantage que la distinction pour les pensions.

3° Une troisième inégalité se rencontre dans les conditions auxquelles est subordonnée l'admission des veuves à la pension.

Pour les veuves des fonctionnaires et employés, le défunt doit avoir été pendant cinq années au moins, chargé de fonctions rétribuées par le Trésor public et le mariage doit avoir duré une année au moins. Les veuves des ouvriers ne sont admises à la pension que si le défunt a contribué à la Caisse pendant quinze ans au moins et si leur mariage a duré cinq ans au moins.

On ne voit pas de raison plausible à ces différences. Dans l'un et l'autre cas, il s'agit d'une tontine alimentée par des retenues opérées d'une part sur des traitements, d'autre part sur les salaires. Ce qui a été jugé bon pour une catégorie d'agents semble devoir l'être pour l'autre.

Si l'on s'est montré plus rigoureux à l'égard des veuves des ouvriers parce que les ressources de la Caisse l'exigeraient et qu'il ne paraissait pas possible d'augmenter les retenues sur les salaires, on n'aurait plus à tenir

compte de cette considération si l'inégalité signalée ci-dessus au 1<sup>o</sup> venait à disparaître par le moyen que nous avons suggéré. Dans cette hypothèse, on pourrait régler les retenues pour la Caisse des veuves de manière à améliorer la situation des veuves des ouvriers.

\* \* \*

Nous avons à étudier à présent l'article 11 du Budget en lui-même.

Il est d'abord utile de se rendre compte de l'importance relative par ouvrier des contributions versées à la Caisse de secours par les ouvriers et de celles que verse l'État; à cette fin, la Section centrale a cherché à établir la moyenne du nombre des ouvriers par année en prenant pour base le chiffre de l'effectif au commencement et à la fin de l'année.

De 1881 à 1887, les *Comptes rendus* confondent en un seul chiffre l'effectif des agréés et celui des ouvriers sous la rubrique *agents subalternes et ouvriers*. Les *Comptes rendus* suivants donnent séparément les deux effectifs. Le *Compte rendu* de 1888 dit qu'en 1887 le personnel ouvrier comptait 31,452 hommes. A propos d'une comparaison décennale, le *Compte rendu* de 1896 dit qu'en 1886 l'effectif du personnel ouvrier était de 31,701 hommes.

Les chiffres exacts de 1886 et de 1887 étant connus, il restait à déterminer approximativement ceux de 1881 à 1885. La Section centrale a réduit de mille — comme représentant le nombre des agréés — chacun des nombres indiqués dans les *Comptes rendus* de ces exercices sous la rubrique *agents subalternes et ouvriers*. Cette opération nous conduit à peu près à la vérité exacte si l'on se rappelle qu'en 1887 les agréés étaient 1,487 et 2,033 en 1899.

D'après ces données, la Section centrale a dressé le tableau des pages 128 et 129.

L'examen de ce tableau montre que de 1881 à 1899 la proportion est demeurée sensiblement la même entre les contributions de l'Administration et celle des ouvriers. Cette proportion est d'environ un tiers. En 1896, la part de l'Administration a diminué sensiblement. Cette diminution s'est accentuée en 1897. Mais l'Administration a corrigé cette situation en portant à 199,000 francs en 1898 et à 200,000 francs en 1899 sa contribution qui précédemment n'était que de 70,000 francs.

On remarquera, à ce propos, que les subsides indiqués dans le tableau pour les années 1898 et 1899 ne correspondent pas aux allocations budgétaires qui figurent dans le tableau qui accompagne la réponse du Gouvernement (Annexe X). La Section centrale a retenu pour 1898 le chiffre définitif de la page A/98 du *Compte rendu* de 1899, et pour 1899 le chiffre porté dans le tableau dont il est question à la page 16 du présent rapport (Annexe III). Ces chiffres sont certainement plus exacts puisqu'ils font partie de travaux d'ensemble qui ont été sérieusement contrôlés.

Pour les autres années, les sommes portées au tableau qui accompagne la réponse du Gouvernement sont conformes à celles qui figurent aux *Comptes rendus* annuels et que reproduit le tableau du *Mouvement des produits et des dépenses d'exploitation* de 1881 à 1900 (voir section 1<sup>re</sup>, § 3 du présent chapitre).

\* \* \*

Voyons, enfin, la marche des recettes et des dépenses de la *Caisse de retraite et de secours* par ouvrier de 1881 à 1899.

Le tableau suivant indique par année et par tête les recettes et les dépenses de la caisse.

ANNÉES.	RECETTES.	DÉPENSES.	RAPPORT des dépenses aux recettes.
1881. . . . .	59 81	59 45	65.9
1882. . . . .	57 61	41 75	72.4
1885. . . . .	57 75	40 97	70.9
1884. . . . .	58 21	47 06	82.5
1885. . . . .	58 47	45 85	78.5
1886. . . . .	59 05	45 14	76.4
1887. . . . .	59 55	44 85	75.2
1888. . . . .	61 12	47 86	78.5
1889. . . . .	62 "	48 29	77.8
1890. . . . .	65 26	52 01	82.5
1891. . . . .	65 15	52 76	85.5
1892. . . . .	61 41	52 75	85.7
1895. . . . .	65 15	52 79	85.5
1894. . . . .	65 56	54 87	86.5
1895. . . . .	64 27	57 02	88.7
1896. . . . .	64 06	54 41	84.8
1897. . . . .	62 63	55 96	89.5
1898. . . . .	67 77	54 51	80.1
1899. . . . .	72 97	65 01	86.5

Depuis 1881 à 1899 les recettes par tête ont monté de 50.67 %; l'accroissement des dépenses par tête a été de 59.6 %.

Depuis 1890 le rapport des dépenses aux recettes a été constamment au-dessus de 80 %. Sans l'augmentation du subside de l'État porté en 1898 de 70,000 francs à 199,000 francs la caisse de secours eut été en déficit.

Il y a lieu de féliciter l'Administration de l'initiative qu'elle a prise.

L'augmentation considérable du subside à la caisse de secours est une marque de la sollicitude éclairée du Gouvernement à l'égard du personnel ouvrier.

## CAISSE DE RETRAITE ET DE SECOURS DES OUVRIERS.

*Tableau comparatif des contributions des ouvriers et des contributions de l'Administration.*

EFFECTIF DU PERSONNEL OUVRIER.	EFFECTIF MOYEN	CONTRIBUTIONS DES OUVRIERS.		CONTRIBUTIONS DE L'ADMINISTRATION.		
		Retenues de 3 et 4 %.	Par ouvrier.	C. Congés et absences. P. Mesures disciplinaires, amendes et pénalités. S. Subsidés inscrits aux Budgets.	Par ouvrier.	
Au 31 décembre 1880. . . . . 28,525	} en 1881 30,542	1,155,584 71	57 42	C. 297,655 73	} 404,591 68	13 35
— 1881. . . . . 52,159				P. 66,937 95		
— 1881. . . . . 52,159	} en 1882 52,492	1,169,826 49	36 .	C. 296,888 81	} 401,612 68	12 36
— 1882. . . . . 52,825				P. 64,723 87		
— 1882. . . . . 52,825	} en 1885 52,582	1,147,110 29	35 21	C. 311,788 87	} 409,297 02	12 36
— 1885. . . . . 52,358				P. 57,508 15		
— 1883. . . . . 52,358	} en 1884 52,255	1,155,110 38	35 75	C. 317,473 70	} 383,158 25	11 88
— 1884. . . . . 52,172				P. 25,664 55		
— 1884. . . . . 52,172	} en 1885 52,487	1,168,054 59	35 95	C. 323,591 70	} 380,258 44	11 70
— 1885. . . . . 52,802				P. 16,666 74		
— 1885. . . . . 52,802	} en 1886 52,252	1,146,095 41	35 54	C. 340,415 10	} 592,288 05	12 16
— 1886. . . . . 51,701				P. 11,874 86		
— 1886. . . . . 51,701	} en 1887 51,576	1,137,625 97	36 03	C. 326,612 44	} 572,179 81	11 15
— 1887. . . . . 51,452				P. 5,587 37		
— 1887. . . . . 51,452	} en 1888 51,357	1,157,912 98	36 92	C. 330,502 20	} 573,365 15	11 91
— 1888. . . . . 51,262				P. 3,062 95		

—	1888. . . . .	51,262	en 1889	51,785	1,200,900 53	57 78	C. 529,264 55	} 573,545 52	11 75
—	1889. . . . .	52,509					P. 4,279 17		
—	1889. . . . .	52,509	en 1890	52,957	1,246,577 46	57 84	C. 581,717 25		
—	1890. . . . .	53,566					P. 4,591 11	S. 40,000 °	
—	1890. . . . .	53,566	en 1891	54,271	1,504,329 55	38 06	C. 581,556 29	} 457,597 78	12 78
—	1891. . . . .	54,977					P. 5,861 49		
—	1891. . . . .	54,977	en 1892	54,970	1,515,252 25	57 61	C. 576,147 91		
—	1892. . . . .	54,964					P. 5,724 19	S. 50,000 °	
—	1892. . . . .	54,964	en 1893	54,952	1,541,519 92	55 52	C. 566,276 07	} 423,506 62	12 12
—	1893. . . . .	54,940					P. 7,250 55		
—	1893. . . . .	54,940	en 1894	55,372	1,557,978 06	38 50	C. 558,502 64		
—	1894. . . . .	55,604					P. 6,588 09	S. 60,000 °	
—	1894. . . . .	55,604	en 1895	56,142	1,419,757 15	59 28	C. 575,961 51	} 450,338 04	12 46
—	1895. . . . .	56,681					P. 6,574 55		
—	1895. . . . .	56,681	en 1896	58,855	1,586,729 77	40 84	C. 368,488 14		
—	1896. . . . .	41,025					P. 4,255 73	S. 70,000 °	
—	1896. . . . .	41,025	en 1897	41,372	1,660,522 05	40 14	C. 586,649 80	} 458,490 11	11 08
—	1897. . . . .	41,720					P. 1,840 51		
—	1897. . . . .	47,720	en 1898	44,656	1,770,650 47	59 65	C. 408,486 59		
—	1898. . . . .	47,592					P. 4,355 22	S. 199,000 °	
—	1898. . . . .	47,592	en 1899	48,008	2,021,562 79	42 12	C. 495,541 52	} 699,485 95	14 57
—	1899. . . . .	48,425					P. 4,142 45		

## SECTION 8. — SITUATION FINANCIÈRE.

On trouvera aux pages 132 et 133, dressé dans la forme adoptée aux rapports antérieurs, le tableau des résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer pendant les seize dernières années. A ce tableau, nous avons ajouté, pour plus de clarté, une colonne indiquant le montant du capital de premier établissement au 31 décembre de l'année considérée.

Nous avons jugé inutile d'y maintenir les colonnes indiquant le prix moyen du combustible et le prix moyen des rails en acier.

Nous allons analyser ce tableau dans ses parties essentielles qui sont le capital de premier établissement et les charges financières. Nous terminerons cette étude par la critique du compte des intérêts en compte courant avec le Trésor (banquier), (Annexe V<sup>bis</sup>, *Compte rendu de 1899*, pp. A/94 et A/95), dont les résultats annuels se retrouvent à la colonne 12 du tableau des pages 132 et 133 du présent rapport.

§ 1<sup>er</sup>. — *Capital de premier établissement.*

*Le capital de premier établissement* est constitué par l'ensemble des sommes consacrées par l'État depuis l'origine à la constitution du réseau (coût des lignes construites par l'État ou à forfait pour compte de l'État, capitaux consacrés au rachat de lignes concédées, coût du parachèvement des lignes construites, rachetées ou exploitées par l'État moyennant redevances, prix du matériel fixe ou roulant acheté ou racheté, coût des études des projets — personnel, frais de bureau, etc., — et intérêts intercalaires).

*Le capital utile de premier établissement* est la partie du capital de premier établissement qui sert de base aux charges financières (intérêts et amortissement) de l'exercice auquel il se rapporte. Pour le déterminer, on déduit du capital de premier établissement le produit des aliénations d'immeubles, etc., et les dépenses de construction des lignes qui ne sont pas encore livrées à l'exploitation et des travaux d'extension non encore achevés. Les intérêts de ces dépenses jusqu'à la mise en exploitation sont les intérêts intercalaires qui s'ajoutent au coût des lignes et augmentent d'autant le capital de premier établissement.

La Section centrale a dressé le tableau ci-après qui résume l'histoire du développement du *capital utile* de premier établissement de nos chemins de fer de 1835 au 31 décembre 1899.

## A. — Explication graphique du tableau.

Le tableau est divisé en 65 colonnes correspondant à chacune des années de 1835 à 1899. Il comprend deux rubriques principales : A. *Lignes et matériel fixe*; B. *Matériel roulant*.

*Lignes et matériel fixe.* — En tête de cette rubrique, au-dessus de chaque colonne, est indiquée, en caractères italiques, la longueur moyenne du réseau

*appartenant* à l'État pendant l'exercice auquel la colonne se rapporte. Les postes qui concourent à former cette partie du capital de premier établissement sont :

- a) Le coût des sections livrées à l'exploitation au cours de l'exercice.
- b) Les prix payés aux compagnies pour rachat de leurs lignes.
- c) Le coût des travaux de parachèvement;
- d) Les intérêts intercalaires.

Du total de ces divers postes, il y a lieu de déduire le montant des aliénations d'immeubles. On obtient ainsi le total net des *dépenses utiles* de premier établissement relatives aux lignes et au matériel fixe effectuées pendant l'exercice considéré.

Pour déterminer les *dépenses utiles* de premier établissement des lignes et du matériel fixe accumulées au 31 décembre de l'exercice, on ajoute aux dépenses utiles de l'exercice, celles des années antérieures.

La division de ce total par la longueur moyenne du réseau, donne pour l'exercice le coût kilométrique des lignes et du matériel fixe (voir au tableau, litt. a).

*Matériel roulant.* — Outre le coût des lignes et du matériel fixe, on doit imputer sur le *capital utile*, le coût du matériel roulant.

Au début de cette seconde rubrique et dans chacune des colonnes, le tableau indique en caractères italiques la longueur moyenne du réseau *exploité* par l'État.

Dans la première partie du tableau, on avait indiqué la longueur moyenne du réseau *appartenant* à l'État. Cette différence vient de ce que l'État, outre les lignes qui lui appartiennent, exploite, moyennant redevances ou parts de recettes, plusieurs lignes appartenant à des compagnies. Au point de vue du coût kilométrique du matériel, il devait être tenu compte de cette différence.

Le tableau indique pour chaque exercice :

- 1° Le montant des acquisitions de matériel faites par l'État pendant l'exercice;
- 2° Le prix du matériel racheté aux compagnies pendant l'exercice.

En totalisant ces deux postes, on obtient le total des dépenses de premier établissement relatives au matériel roulant effectuées pendant l'exercice considéré.

Pour déterminer les dépenses de premier établissement du matériel roulant accumulées au 31 décembre de l'exercice considéré, on ajoute aux dépenses de l'exercice celles des années antérieures.

La division de ces dépenses par la longueur du réseau *exploité* indiqué en tête de la rubrique *B*, donne le coût kilométrique du matériel (voir tableau litt. b).

En additionnant les totaux *A* et *B*, on obtient au bas de chaque colonne l'augmentation du capital de premier établissement pendant chaque exercice.

L'addition des totaux *A'* et *B'* donne les dépenses utiles totales à la fin de chaque exercice.

Il faut noter que l'addition des nombres indiqués en regard des lettres *a* et *b*

Tableau des résultats financiers de l'exploitation

ANNÉES	CAPITAL UTILE au 31 décembre.	RECETTES BRUTES de l'exploitation, recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation.	RECETTES nettes de l'exploitation.	PART des Compagnies (1).	PART du Trésor.
1	2	3	4	5	6	7
1885. . . . .	1,250,994,977	119,773,906 25	70,054,675 50	49,719,232 75	5,020,998 44	44,698,234 29
1886. . . . .	1,260,489,058	116,529,508 66	65,916,550 15	50,612,958 51	4,724,382 90	45,888,575 61
1887. . . . .	1,271,712,627	124,157,746 12	66,689,605 26	57,448,140 86	4,712,696 88	52,735,445 98
1888. . . . .	1,285,621,069	131,612,616 45	69,071,528 50	61,641,287 95	4,643,499 12	56,997,788 83
1889. . . . .	1,302,951,657	136,920,084 54	74,714,552 80	62,205,551 54	4,886,553 61	57,519,107 95
MOYENNES QUINQUENNALES .	1,274,353,877	125,794,772	69,469,338	56,525,454	4,797,586	51,527,848
1890. . . . .	1,330,445,445	141,251,819 07	84,045,523 46	57,206,295 61	5,076,115 53	52,130,180 08
1891. . . . .	1,342,743,927	142,816,555 82	84,224,514 76	58,592,041 06	5,153,667 91	53,438,373 15
1892. . . . .	1,360,408,470	140,026,549 80	82,480,428 76	57,545,921 04	4,995,228 91	52,550,692 13
1893. . . . .	1,369,769,511	145,609,996 07	81,595,514 69	64,016,481 38	5,289,256 27	58,727,225 11
1894. . . . .	1,394,062,968	152,974,889 18	86,557,469 59	66,437,419 79	5,299,597 30	61,138,022 49
MOYENNES QUINQUENNALES .	1,359,504,064	144,533,922	83,776,290	60,759,632	5,162,733	55,596,899
1895. . . . .	1,414,556,428	154,467,350 51	90,456,512 18	64,051,038 33	5,503,113 98	58,727,924 55
1896 (2) . . . . .	1,486,403,837	162,931,764 88	91,557,285 30	71,374,479 58	5,509,680 35	65,864,799 25
1897 (2) . . . . .	1,770,250,236	188,157,185 85	109,904,549 56	78,252,856 27	5,723,068 07	72,509,768 20
1898. . . . .	1,811,930,442	191,584,178 70	112,902,678 62	78,681,500 08	5,340,155 56	73,341,366 52
1899. . . . .	1,857,985,261	201,229,218 83	118,661,088 59	82,568,130 24	5,749,948 14	76,818,182 10
MOYENNES DES ANNÉES 1895 à 1899. . . . .	1,668,221,241	179,669,940	104,692,543	74,977,597	5,525,189	69,452,408
MOYENNES ANNUELLES POUR LA PÉRIODE DE 1885 à 1899 .	1,454,026,394	150,000,211	85,979,324	64,020,887	5,161,836	58,859,051
1900 (approximation) . . .	1,935,000,000	209,237,944	142,128,986	67,128,058	4,945,448	62,182,610

(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 1895 et 210,600 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.

## des chemins de fer pendant les seize dernières années.

CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissement)	BON du compte d'exploitation.	MONTANT des pensions allouées aux fonctionnaires et employés du chemin de fer (*).	BON réduit du montant des pensions.	INTÉRÊTS en compte courant basés sur les bonis (col. 9).	BON de l'exploitation (col. 9) majorés des intérêts en compte courant.	Longueur moyenne exploitée (°).	Coefficient d'explo- itation.
8	9	10	11	12	13	14	15
44,281,179 10	417,055 19	509,240 •	107,815 19	5,017,078 11	( <sup>4</sup> ) 5,124,895 30	Allem. 5,175	58 55
44,943,534 95	945,040 66	551,751 •	595,509 66	2,905,124 05	( <sup>4</sup> ) 5,498,455 71	5,200	56 56
46,192,386 04	6,545,057 94	555,876 •	6,189,181 94	4,057,674 21	10,246,856 15	5,217	55 72
46,607,695 82	10,500,095 01	586,182 •	10,005,015 01	4,499,545 19	14,505,258 20	5,227	55 16
47,168,740 49	10,150,457 44	457,617 •	9,712,840 44	5,015,922 74	14,726,765 18	5,255	54 57
45,838,707 •	5,689,141 •	567,720 •	5,521,412 •	5,898,620 •	9,220,041 •	5,210	55 27
47,805,730 67	4,524,449 41	464,570 •	5,859,870 41	5,459,744 15	9,209,614 56	5,249	59 50
48,556,660 99	4,881,712 16	482,550 •	4,599,162 16	5,788,488 12	10,187,650 28	5,269	58 97
49,526,597 92	5,224,294 21	509,296 •	2,714,998 21	6,127,667 08	8,842,665 29	5,276	58 90
49,756,076 99	8,071,148 12	555,258 •	8,437,010 12	6,547,405 45	14,085,515 55	5,279	56 04
50,449,400 64	10,688,621 85	561,209 •	10,127,412 85	7,114,904 51	17,242,517 19	5,289	56 57
49,178,854 •	6,418,045 •	510,174 •	5,907,871 •	6,203,641 •	12,111,512 •	5,272	58 •
51,146,077 61	7,581,846 74	615,012 •	6,966,854 74	7,675,299 71	14,642,154 45	5,299	58 55
54,025,199 59	11,859,599 86	675,629 •	11,163,970 86	8,560,971 05	19,724,941 91	5,502	56 26
60,778,475 24	11,751,292 96	724,115 •	11,007,179 96	8,720,472 45	19,727,652 59	5,992	58 79
61,496,469 61	11,844,896 91	764,366 •	11,080,550 91	9,598,668 28	20,479,199 19	4,004	59 13
65,193,567 59	13,624,614 51	809,595 •	12,815,219 51	10,145,582 59	22,960,801 90	4,040	58 97
58,127,958 •	11,524,450 •	717,705 •	10,606,747 •	8,960,199 •	19,506,946 •	5,767	58 34
51,048,506 •	7,810,545 •	551,869 •	7,278,676 •	6,554,157 •	15,612,855 •	5,420	57 20
65,546,700 •	— 3,564,090 •	919,020 •	— 4,285,710 •	10,680,285 74	6,596,575 74	4,040	67 11

(<sup>4</sup>) Pour 1885 et 1886, les intérêts ont été calculés à 5 1/2 p. c., afin de permettre la comparaison avec les résultats des années suivantes, comportant également l'intérêt de 5 1/2 p. c. dans les écritures.

(<sup>5</sup>) Y compris les résultats relatifs à l'exploitation des lignes reprises en 1896 et 1897.

ne donnerait pas le coût kilométrique exact à raison de la longueur différente du réseau *appartenant* à l'État et du réseau *exploité* par l'État.

La division du total des dépenses de premier établissement par la longueur du réseau *appartenant* à l'État (chiffre figurant au haut de la colonne), donnerait le coût kilométrique exact, par rapport aux charges financières que l'État doit assumer.

\*  
\* \*  
\*

La disposition graphique du tableau permet de suivre facilement, pour les 65 années considérées, le développement de chacun des postes qui concourent à former le capital du premier établissement et d'apprécier leur importance relative.

B. — Observations sur le tableau.

L'examen de ce tableau comparé aux documents publiés aux divers *Comptes rendus* (voir notamment *Compte rendu* de 1885, Annexe B, p. A/74 et *Compte rendu* de 1899, Annexe V) donne lieu aux observations que voici :

Nous avons suivi les indications de l'Annexe B, *Compte rendu* de 1885, page A/74, sans tenir compte des variations considérables des évaluations du capital de premier établissement telles qu'elles ont successivement été faites par l'Administration. Les évaluations faites en 1857, en 1878, en 1885 et en 1899 présentent des différences notables pour tous les exercices (comp. Rapport Dumon du 30 septembre 1857; *Compte rendu* de 1878, Annexe XXXVII; *Compte rendu* de 1885, Annexe B, p. A/74 et *Compte rendu* de 1899, Annexe V).

Ces différences doivent être attribuées probablement à des variations dans le mode d'imputation des dépenses adopté aux diverses époques.

Nous avons considéré les évaluations les plus récentes sorties du travail de revision commencé en 1885 comme étant les plus exactes.

Nous nous bornerons donc à relever les inexactitudes que présentent les résultats de cette dernière revision.

I. — A l'Annexe B, page A/74 du *Compte rendu* de 1885, nous voyons que totalisant, dans la colonne 7, d'après la méthode adoptée pour dresser ce tableau, les chiffres correspondants des colonnes précédentes, on indique comme montant des dépenses, non compris les intérêts, au 31 décembre 1856, la somme de . . . . . fr. 179,091,305 76

L'addition des chiffres correspondants des colonnes précédentes donnait . . . . . fr. 177,190,647 58

+ 3,262,551 58

Soit . . . . . fr. 180,453,198 75

Porté en moins. . . . . 1,361,892 99

DÉSIGNATION.	1835	1836	1837	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850
<b>Lignes et matériel fixe.</b>																
Réseau appartenant à l'État . . . . . kilom.	43.5	35.7	90.8	202.6	273.3	324.7	340.5	398.5	485.5	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8
Coût des sections livrées à l'exploitation . . . . . fr.	974,774	1,526,284	7,919,022	9,410,090	4,020,270	5,111,094	7,240,019	12,328,470	33,699,501	"	"	"	"	"	"	"
Prix payés aux compagnies pour rachat de leurs lignes . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Coût des travaux de parachèvement . . . . .	589,716	1,625,849	2,171,441	4,826,894	6,653,785	6,949,055	4,855,125	5,807,477	6,451,812	5,805,587	3,701,155	5,542,557	5,052,986	2,154,515	1,919,075	622,067
Intérêts intercalaires pendant la durée des travaux . . . . .	22,457	101,204	521,944	491,560	546,951	219,500	307,271	790,546	2,487,417	150,053	84,720	84,221	70,472	55,586	40,107	12,818
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>1,586,947</b>	<b>3,251,337</b>	<b>10,412,407</b>	<b>14,757,544</b>	<b>11,621,004</b>	<b>10,279,449</b>	<b>12,402,415</b>	<b>18,926,295</b>	<b>42,618,530</b>	<b>5,995,420</b>	<b>3,785,875</b>	<b>5,626,758</b>	<b>5,125,458</b>	<b>2,187,001</b>	<b>1,959,180</b>	<b>634,885</b>
Aliénations d'immeubles (à déduire) . . . . .	"	"	"	"	"	"	15,045	248,516	510,862	65,559	157,624	305,631	70,620	59,953	86,565	58,946
<b>A. Totaux nets . . . . .</b>	<b>1,586,947</b>	<b>3,231,337</b>	<b>10,412,407</b>	<b>14,757,544</b>	<b>11,621,004</b>	<b>10,279,449</b>	<b>12,387,370</b>	<b>18,677,777</b>	<b>42,107,668</b>	<b>5,930,081</b>	<b>3,628,251</b>	<b>5,321,127</b>	<b>5,052,838</b>	<b>2,127,068</b>	<b>1,872,617</b>	<b>593,939</b>
Report des années antérieures . . . . .	"	1,586,947	4,858,284	15,250,691	29,988,055	41,609,059	51,888,488	64,275,858	82,955,655	125,261,505	151,191,584	154,819,653	140,140,762	145,195,600	145,521,568	147,194,585
<b>A<sup>1</sup>. Dépenses accumulées au 31 décembre de chaque année . . . . .</b>	<b>1,586,947</b>	<b>4,858,284</b>	<b>15,250,691</b>	<b>29,988,055</b>	<b>41,609,059</b>	<b>51,888,488</b>	<b>64,275,858</b>	<b>82,955,655</b>	<b>125,261,505</b>	<b>151,191,584</b>	<b>154,819,653</b>	<b>140,140,762</b>	<b>145,195,600</b>	<b>145,521,568</b>	<b>147,194,585</b>	<b>147,790,524</b>
Par kilomètre . . . . .	117,552	135,526	167,959	148,016	152,247	159,804	188,769	208,165	258,005	254,554	240,835	250,541	255,794	250,596	262,941	264,005
<b>Matériel roulant (a).</b>																
Réseau exploité par l'État . . . . . kilom.	43.5	35.7	90.8	202.6	273.3	324.7	340.5	398.5	485.5	559.8	559.8	559.8	569.6	594.9	624.6	624.6
Acquisitions nouvelles . . . . . fr.	365,278	755,515	2,347,269	5,088,096	2,878,966	2,545,786	1,354,553	1,800,296	1,911,208	1,510,202	1,266,649	1,055,861	891,779	1,124,552	985,941	565,061
Matériel racheté aux compagnies . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
<b>B. Totaux . . . . .</b>	<b>365,278</b>	<b>755,515</b>	<b>2,347,269</b>	<b>5,088,096</b>	<b>2,878,966</b>	<b>2,545,786</b>	<b>1,354,553</b>	<b>1,800,296</b>	<b>1,911,208</b>	<b>1,510,202</b>	<b>1,266,649</b>	<b>1,055,861</b>	<b>891,779</b>	<b>1,124,552</b>	<b>985,941</b>	<b>565,061</b>
Report des années antérieures . . . . .	"	365,278	1,100,795	5,448,062	6,556,158	9,415,124	11,758,910	15,115,245	14,915,559	16,824,747	18,154,949	19,401,598	20,457,459	21,529,258	22,455,590	25,457,551
<b>B<sup>1</sup>. Dépenses accumulées au 31 décembre de chaque année . . . . .</b>	<b>365,278</b>	<b>1,100,795</b>	<b>5,448,062</b>	<b>6,556,158</b>	<b>9,415,124</b>	<b>11,758,910</b>	<b>15,115,245</b>	<b>14,915,559</b>	<b>16,824,747</b>	<b>18,154,949</b>	<b>19,401,598</b>	<b>20,457,459</b>	<b>21,529,258</b>	<b>22,455,590</b>	<b>23,457,351</b>	<b>25,800,392</b>
Par kilomètre . . . . .	27,058	50,855	37,974	32,261	54,450	56,215	58,512	37,424	54,654	52,595	54,058	56,509	37,446	57,745	57,524	58,105
<b>C. Dépenses totales annuelles (A + B) . . . . .</b>	<b>1,952,225</b>	<b>3,986,852</b>	<b>12,759,676</b>	<b>17,825,440</b>	<b>14,499,970</b>	<b>12,625,235</b>	<b>13,741,705</b>	<b>20,478,075</b>	<b>44,218,876</b>	<b>7,240,283</b>	<b>4,894,000</b>	<b>6,556,988</b>	<b>5,944,617</b>	<b>5,252,520</b>	<b>2,856,758</b>	<b>959,000</b>
Report des années antérieures . . . . .	"	1,952,225	5,939,077	18,698,755	56,524,195	51,024,165	65,647,398	77,389,101	97,867,174	142,086,050	149,526,553	154,221,253	160,578,221	164,522,858	167,775,158	170,651,916
<b>C<sup>1</sup>. Dépenses totales accumulées au 31 décembre de chaque année (A<sup>1</sup> + B<sup>1</sup>) . . . . .</b>	<b>1,952,225</b>	<b>5,950,077</b>	<b>18,698,755</b>	<b>56,524,195</b>	<b>51,024,165</b>	<b>63,647,398</b>	<b>77,389,101</b>	<b>97,867,174</b>	<b>142,086,050</b>	<b>149,526,553</b>	<b>154,221,253</b>	<b>160,578,221</b>	<b>164,522,858</b>	<b>167,775,158</b>	<b>170,651,916</b>	<b>171,590,916</b>

(a) Y compris l'outillage des ateliers.

# CAPITAL UTILE DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

1847	1848	1849	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858	1859	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	559.8	557.3	556.8	556.8	556.8	557.5	558.9	558.9	558.9	558.9	558.9	558.9	584.8
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	510,011	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5,558,951
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10,525,042	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3,052,986	2,154,515	1,919,073	622,067	399,291	761,816	475,725	1,788,564	2,502,265	2,502,474	1,950,799	805,809	568,797	2,509,586	5,755,981	4,050,490	2,721,058	2,449,285	3,017,058	3,916,089	2,067,556
70,472	55,586	40,107	12,818	8,853	11,875	6,092	25,559	46,940	25,867	79,478	22,125	6,726	28,214	65,879	78,145	54,985	40,702	48,456	84,422	446,899
5,125,458	2,187,001	1,959,180	654,885	408,124	773,691	479,817	1,815,923	2,349,211	2,526,541	13,045,550	828,022	575,525	2,357,800	5,817,860	4,128,655	2,776,021	2,408,987	3,065,514	4,000,511	8,053,186
70,620	59,953	86,565	58,946	25,582	2,782	775	4,555	9,655	1,568,278	18,709	45,188	317,502	54,040	26,688	1,500	105,682	55,596	14,247	6,028	24,201
5,032,858	2,127,968	1,872,317	593,959	582,742	770,909	479,042	1,809,590	2,559,578	1,158,065	15,026,621	784,854	258,221	2,505,760	5,791,172	4,127,529	2,670,559	2,445,591	3,051,267	5,994,485	8,028,985
140,140,762	143,195,600	143,521,568	147,194,585	147,790,524	148,175,066	148,945,975	149,425,017	151,252,407	153,571,985	154,750,048	167,756,669	168,541,505	168,799,724	171,105,484	174,894,656	179,021,983	181,692,524	184,155,915	187,187,182	191,181,665
145,195,600	145,521,568	147,194,585	147,790,524	148,175,066	148,945,975	149,425,017	151,252,407	153,571,985	154,750,048	167,756,669	168,541,505	168,799,724	171,105,484	174,894,656	179,021,983	181,692,524	184,155,915	187,187,182	191,181,665	199,210,650
255,704	259,500	262,941	264,005	264,689	266,066	266,922	270,154	274,554	277,642	301,287	502,697	505,160	506,912	512,927	520,511	525,089	529,461	534,921	542,068	540,647
569.6	594.9	624.6	624.6	624.6	624.6	631.4	636.6	652.4	713.1	744.6	745.7	745.7	747.2	748.6	748.6	748.6	748.6	749.2	789.8	862.7
891,779	1,124,552	985,941	565,061	70,571	280,579	647,625	1,861,752	2,600,655	2,128,255	2,542,866	2,527,225	457,772	41,854	994,780	1,969,611	2,451,615	1,540,114	4,025,874	5,157,817	4,455,917
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	2,098,549	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
891,779	1,124,552	985,941	565,061	70,571	280,579	647,625	1,861,752	2,600,655	2,128,255	3,041,213	2,527,225	457,772	41,854	994,780	1,969,611	2,451,615	1,540,114	4,025,874	5,157,817	4,455,917
20,457,459	21,520,258	22,455,590	25,457,551	25,800,592	25,871,165	24,151,742	24,799,567	26,661,119	29,261,774	51,590,129	56,451,544	58,758,567	59,196,559	59,258,195	40,252,975	42,202,584	44,654,197	46,194,511	50,218,185	55,556,002
21,529,258	22,455,590	23,457,551	25,800,592	25,871,165	24,151,742	24,799,567	26,661,119	29,261,774	31,590,129	56,451,544	58,758,567	59,196,559	59,258,195	40,252,975	42,202,584	44,654,197	46,194,511	50,218,185	55,556,002	59,809,919
57,446	57,745	57,524	58,105	58,218	58,068	59,277	41,880	44,855	44,019	48,927	51,976	52,565	52,514	55,744	56,575	59,650	61,708	67,029	70,089	69,529
5,944,617	5,252,520	2,856,758	959,000	455,515	1,051,488	1,126,667	5,671,142	4,940,255	5,286,418	18,067,856	5,112,057	695,095	2,545,614	4,785,952	6,006,940	5,121,952	5,985,705	7,075,141	9,152,500	12,482,902
160,578,221	164,522,858	167,775,158	170,651,916	171,590,916	172,044,229	175,005,717	174,222,584	177,895,526	182,855,759	186,120,177	204,188,015	207,500,070	207,896,065	210,541,677	215,127,629	221,224,569	226,546,521	230,550,226	237,405,567	246,557,667
164,522,858	167,775,158	170,651,916	171,590,916	172,044,229	175,005,717	174,222,584	177,895,526	182,855,759	186,120,177	204,188,015	207,500,070	207,996,065	210,541,677	215,127,629	221,224,569	226,546,521	230,550,226	237,405,567	246,557,667	259,020,569

(d'après les données de l'Administration) (suite).

1868	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	
584.8	584.8	584.8	589.5	589.5	964.4	997.4	1,005.1	1,109.5	1,147.5	2,122.8	2,224.1	2,378.9	2,515.4	2,649.3	2,719.9	2,774.8	2,821.0	2,847.8	2,864.5	2,874.7	
265,996	1,388,561	1,069,741	5,952,924	4,000,000	15,508,085	.	.	4,952,787	16,911,912	15,509,952	35,316,555	21,182,969	15,248,946	26,251,297	4,487,100	10,285,614	15,079,964	756,000	4,206,100	1,706,988	
.	.	.	.	6,514,152	127,555,107	.	.	52,705,070	194,476,679	17,580,765	2,585,000	12,500,000	6,077,270	4,582,805	278,946	292,188	58,656	86,671	.	.	
344,555	596,211	2,551,451	5,852,760	14,227,748	17,529,565	27,554,575	8,150,948	5,987,612	8,869,902	7,568,542	7,547,675	15,595,929	19,256,842	17,565,782	6,556,920	6,251,605	5,998,252	6,188,510	5,857,672	8,288,418	
22,686	151,055	124,578	978,517	804,140	1,086,976	1,051,156	175,866	574,917	2,854,600	261,069	142,550	256,051	350,164	425,561	148,002	180,782	471,760	118,440	78,011	80,172	
655,215	2,115,627	5,545,750	12,764,207	25,546,040	159,279,551	28,585,531	8,504,814	65,998,586	225,115,095	58,410,506	45,591,578	47,514,949	40,955,222	48,745,445	11,248,968	16,990,187	19,608,601	7,149,421	10,141,785	10,075,578	
2,805	119,683	27,716	15,508	5,544	2,425	11,250	7,575	105,609	48,878	224,560	100,189	121,446	237,086	107,158	110,961	79,098	10,065	69,977	161,594	109,974	
650,410	1,993,944	5,518,054	12,748,999	25,540,696	159,277,108	28,574,501	8,297,241	65,892,777	225,064,213	58,183,746	45,291,589	47,193,505	40,696,156	48,656,503	11,129,007	16,911,089	19,528,558	7,079,444	9,980,189	9,963,604	
199,210,650	199,841,060	201,857,004	205,555,038	218,105,957	215,614,655	402,921,741	451,296,042	459,595,285	505,486,060	726,550,275	764,756,021	810,027,410	857,220,915	897,917,049	946,555,554	957,682,561	974,595,450	994,121,988	1,001,201,452	1,011,181,621	1,021,147,225
199,841,060	201,857,004	205,555,038	218,105,957	245,644,655	402,921,741	451,296,042	459,595,285	505,486,060	726,550,275	764,756,021	810,027,410	857,220,915	897,917,049	946,555,554	957,682,561	974,595,450	994,121,988	1,001,201,452	1,011,181,621	1,021,147,225	
541,721	545,159	351,154	369,981	415,507	417,795	452,420	457,565	455,795	655,159	560,249	564,205	560,545	556,968	557,217	552,102	551,250	552,401	551,570	555,005	555,219	
862.7	862.7	868.7	1,422.2	1,469.6	1,871.1	1,925.1	1,966.5	2,053.2	2,144.7	2,435.3	2,552.0	2,724.0	2,869.5	3,004.0	3,074.1	3,129.0	3,173.1	3,199.9	3,216.6	3,226.8	
105,776	22,245	949,824	5,584,822	9,882,917	10,440,015	4,585,785	5,756,685	7,679,657	3,055,852	4,786,660	6,954,525	18,529,421	20,405,910	18,101,744	10,209,857	4,672,125	5,295,612	2,414,657	1,245,580	5,942,858	
.	.	.	27,046,275	10,825	24,179,861	5,565,255	1,785,675	11,697	5,252,600	1,649,257	595,668	.	268,585	255,566	.	.	.	.	.	.	
103,776	22,245	949,824	50,651,097	9,895,742	54,620,476	9,949,058	7,340,560	7,691,534	6,268,432	6,453,897	7,548,195	18,529,421	20,764,295	18,553,510	10,209,857	4,672,125	5,295,612	2,414,657	1,245,580	5,942,858	
59,809,919	59,915,695	59,957,940	60,887,764	91,518,861	101,412,605	156,055,079	145,982,117	155,522,477	161,215,851	167,482,285	175,918,180	181,266,575	189,595,794	220,560,087	258,695,597	248,905,254	255,577,577	256,872,989	259,287,626	260,551,006	
59,915,695	59,957,940	60,887,764	91,518,861	101,412,605	156,055,079	145,982,117	155,522,477	161,215,851	167,482,285	175,918,180	181,266,575	189,595,794	220,560,087	258,695,597	248,905,254	255,577,577	256,872,989	259,287,626	260,551,006	264,475,844	
69,451	69,477	70,091	64,550	69,007	72,792	75,851	78,069	78,518	78,091	71,416	71,029	75,275	76,294	79,459	80,968	81,041	80,955	81,050	80,996	81,962	
756,186	2,918,189	4,467,858	45,579,996	55,454,458	195,897,584	58,525,559	15,857,601	71,584,151	229,552,667	44,621,645	52,659,582	65,522,924	61,460,429	66,971,615	21,558,864	21,585,212	22,824,150	9,494,081	11,225,569	15,908,442	
259,020,569	259,756,755	261,774,944	266,242,802	509,622,798	545,057,256	558,954,820	577,278,159	595,115,760	661,699,891	894,052,558	958,054,201	991,295,785	1,056,816,707	1,118,277,156	1,185,248,751	1,206,587,615	1,228,170,827	1,250,994,977	1,260,489,058	1,271,712,627	
259,756,755	261,774,944	266,242,802	509,622,798	545,057,256	558,954,820	577,278,159	595,115,760	661,699,891	894,052,558	958,054,201	991,295,785	1,056,816,707	1,118,277,156	1,185,248,751	1,206,587,615	1,228,170,827	1,250,994,977	1,260,489,058	1,271,712,627	1,283,621,069	

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	TOTAUX.
2,847.8	2,864.5	2,874.7	2,883.3	2,896.4	2,916.4	2,909.6	2,912.4	2,921.6	2,931.8	3,134.7	3,607.8	3,620.1	3,655.4	
756,000	4,206,100	1,706,988	2,749,534	14,374,972	300,000	.	.	3,689,000	4,554,570	3,480,155	105,198	4,608,500	5,184,451	( <sup>1</sup> ) 517,691,696
86,671	.	.	.	.	.	.	.	.	.	49,395,782	247,069,662	355,571	10,024,650	( <sup>1</sup> ) 729,559,792
6,184,510	5,857,672	8,288,418	8,539,211	5,479,891 19,882	10,492,479	11,925,510	7,236,749	14,716,001	9,958,946	9,910,080	12,580,740	19,677,402	15,186,664	417,087,750
118,440	78,011	80,172	99,067	62,810	161,029	255,570	117,418	225,560	( <sup>2</sup> ) 374,400 105,010	( <sup>2</sup> ) 545,595 100,292	( <sup>2</sup> ) 106,216 128,125	( <sup>2</sup> ) 725,752 146,205	( <sup>2</sup> ) 406,567 152,512	19,578,592 629,942
7,149,421	10,141,785	10,075,578	11,587,812	19,937,555	10,055,508	12,181,080	7,554,167	18,650,561	14,070,926	63,229,614	250,789,971	25,511,228	50,954,424	1,484,517,572
69,977	161,594	109,974	161,575	65,168	42,675	58,212	49,478	261,985	18,911	48,754	19,587	50,020	50,751	5,957,596
7,079,444	9,980,189	9,965,604	11,226,457	19,874,587	10,910,855	12,142,868	7,504,689	18,568,578	14,932,015	63,180,860	259,770,584	25,461,208	50,925,695	1,478,589,976
994,121,988	1,001,201,452	1,011,181,621	1,021,147,225	1,032,573,662	( <sup>1</sup> ) 1,048,074,848	1,058,985,681	1,071,128,549	1,078,455,258	1,096,801,816	1,111,755,851	( <sup>1</sup> ) 1,162,454,691	1,122,205,075	1,447,666,285	.
1,001,201,452	1,011,181,621	1,021,147,225	1,032,573,662	1,032,248,049	1,038,983,681	1,071,128,549	1,078,455,258	1,096,801,816	1,111,755,851	1,174,954,691	1,422,205,075	1,447,666,285	1,478,589,976	1,478,589,976
551,570	555,005	555,219	558,052	565,205	565,114	567,447	561,029	575,411	579,205	574,816	594,205	599,897	404,495	.
3,199.9	3,216.6	3,226.8	3,235.4	3,248.6	3,269.4	3,275.8	3,278.7	3,288.6	3,298.8	3,502.1	3,991.6	4,003.9	4,039.6	.
2,414,657	1,245,580	5,942,858	6,104,151	7,619,401	5,560,850	5,611,675	1,966,352	5,924,879	5,541,445	7,710,299	14,180,556	16,258,998	14,542,794	288,205,855
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	956,250	22,375,459	.	788,552	91,191,450
2,414,657	1,245,580	5,942,858	6,104,151	7,619,401	5,560,850	5,611,675	1,966,352	5,924,879	5,541,445	8,666,349	56,856,015	16,258,998	13,151,126	379,593,285
256,872,989	259,287,626	260,551,006	264,475,844	270,577,995	278,197,596	285,758,246	289,569,921	291,556,275	297,261,152	302,802,597	311,469,146	348,025,161	364,264,159	.
259,287,626	260,551,006	264,475,844	270,577,995	278,197,596	285,758,246	289,569,921	291,556,275	297,261,152	302,802,597	311,469,146	348,025,161	364,264,159	379,593,285	379,593,285
81,059	80,996	81,962	85,650	85,656	86,858	88,535	88,857	81,059	91,971	88,915	87,394	81,097	95,911	.
9,494,981	11,225,560	13,908,442	17,550,588	27,405,788	16,471,685	17,754,545	9,271,041	24,295,457	20,495,460	71,847,409	296,526,599	41,700,206	46,054,819	1,837,985,261
1,250,994,977	1,260,489,058	1,271,712,627	1,285,021,069	1,502,951,657	1,526,272,244	1,542,745,927	1,560,498,470	1,569,769,511	1,594,062,968	1,414,556,428	1,475,905,857	1,770,250,256	1,811,950,442	.
1,260,489,058	1,271,712,627	1,285,021,069	1,502,951,657	1,550,445,445	1,542,745,927	1,560,498,470	1,569,769,511	1,594,062,968	1,414,556,428	1,486,405,857	1,770,250,256	1,811,950,442	1,837,985,261	1,837,985,261

(<sup>1</sup>) Déduction faite d'une somme de fr. 4,175,201.16, montant de diverses indemnités payés aux sociétés de construction.

(<sup>2</sup>) Déduction faite de la somme de 12,500,000 francs pour la ligne d'Anvers à la frontière néerlandaise rattachée au rachat du Grand Central Belge et comprise dans la somme de 247,069,662 francs en 1897.

(<sup>3</sup>) Transfert pour ordre au compte de premier établissement, du montant de traitements, etc., liquidés à charge du budget ordinaire pour étude de surveillance de travaux de parachèvement.

Et à la colonne 11 du même tableau (p. A/75 du *Compte rendu* de 1885),  
année 1886, on indique pour intérêts . . . . . fr. 5,616,657 91

Tandis que l'addition des chiffres correspondants des  
colonnes précédentes donnait . . . . . fr. 5,643,111 22  
+ 23,866 98

Soit . . . . . fr. 5,666,978 20

Porté en moins. . . . . 50,320 29

soit une erreur totale de fr. 1,361,892 99 + 50,320 29 = 1,412,213 28.

Nous avons corrigé cette erreur de telle sorte qu'à partir de 1886 les chiffres du tableau ci-contre diffèrent de ceux de l'Administration, en ce sens qu'ils comprennent une somme de 1,412,213 francs en plus, les centimes ayant été négligés dans le tableau.

\* \* \*

II. — Les sommes consacrées aux lignes rachetées et aux lignes construites à forfait étaient confondues dans la colonne 4 de l'Annexe B, du *Compte rendu* de 1885. Nous avons demandé le détail de ces sommes avec l'indication du chiffre se rapportant à chaque compagnie, tant pour le prix des lignes que pour le coût du matériel roulant.

L'Administration a répondu en produisant un tableau qui, pour les années 1871 à 1885, modifie complètement les indications de l'Annexe B du *Compte rendu* de 1885.

La Section centrale a établi le détail du capital utile à l'aide de ce nouveau tableau en tenant compte de ce qui suit :

D'après l'annexe B du *Compte rendu* de 1885, le capital utile au 31 décembre 1870 s'élevait à . . . . . fr. 264,830,589 11  
se subdivisant ainsi :

a) Matériel roulant. . . . . fr. 60,887,768 59  
b) Lignes et matériel fixe . . . . . 203,942,820 52

D'après le nouveau tableau produit par l'Administration, le capital utile au 31 décembre 1870 s'élevait également à fr. 264,830,589 11, mais se subdivisant comme suit :

a) Matériel roulant. . . . . fr. 62,675,549 41  
b) Lignes et matériel fixe . . . . . 202,155,039 70

Cette discordance n'est pas expliquée.

La Section centrale s'en est tenue aux chiffres de l'annexe B du *Compte rendu* de 1885, corrigés par l'addition de la somme de fr. 1,412,213 28 dont il a été question à l'observation précédente, ce qui porte en réalité le capital de premier établissement au 31 décembre 1870 à la somme de . . . . . fr. 266,242,802 39

L'addition correcte des diverses colonnes de l'annexe B du *Compte rendu*

de 1885, à la date du 31 décembre 1870, donne d'ailleurs les résultats suivants :

Col. 2.	Lignes construites par l'État . . . . .	fr. 89,611,563 73
— 3.	Parachèvement . . . . .	98,510,505 03
— 4.	Lignes rachetées . . . . .	10,525,041 76
— 10.	Intérêts intercalaires . . . . .	6,908,523 28
— 5.	Matériel roulant . . . . .	60,887,768 59
TOTAL. . . . .		fr. 266,242,802 39

Ce total est en désaccord avec celui donné par l'Administration et celui donné par l'annexe B, mais il correspond exactement aux chiffres de la Section centrale.

\*  
\* \*

III. — Des chiffres nouveaux fournis par l'Administration pour la période de 1871 à 1885 résulte, indépendamment des modifications de tous genres, sur lesquelles nous ne pouvons insister et qui n'affectent pas les totaux définitifs, une augmentation du capital utile à concurrence de fr. 86,672 02.

Interpellée à ce sujet, l'Administration a répondu ce qui suit :

« La revision des comptes annoncée dans le *Compte rendu* de 1885 s'est » continuée pendant plusieurs années encore pour aboutir aux résultats » arrêtés par les *Comptes rendus* des années 1892 et suivantes, lesquels » doivent être considérés comme remplaçant les situations accusées dans les » *Comptes rendus* antérieurs, bien que les rapports annuels ne contiennent » à cet égard aucune mention spéciale. »

Les rapports annuels auraient dû tenir les Chambres au courant de ces modifications et les justifier. La Section centrale, malgré ses interpellations précises, n'a pu savoir d'où proviennent les corrections que l'on signale. Elle a donc dû se borner à suivre jusqu'en 1890 inclusivement les *Comptes rendus* de 1886, 1887, 1888, 1889 et 1890 en tenant naturellement compte de la différence de 86,672 02 dont il vient d'être parlé.

Ainsi les différences s'élèvent jusqu'ici :

1°	Pour l'erreur relevé sub. I à . . . . .	fr. 1,412,213 28
2°	Pour la différence signalée sub. III à . . . . .	86,672 02
Fr.		1,498,885 30

Il est à remarquer que l'erreur de fr. 1,412,213 28 faite en 1885 a subsisté dans les comptes postérieurs à 1892 malgré la revision à laquelle ils ont été soumis.

\*  
\* \*

IV. — Les *Comptes rendus* postérieurs à 1890 ne donnent plus en détail l'augmentation du capital utile au cours de l'exercice. Des renseignements ont été demandés à l'Administration. C'est à l'aide de ces renseignements que

le compte du capital utile de 1891 à 1899 a été dressé. C'est à la suite de ces renseignements aussi, que les frais de parachèvement en 1890 ont été augmentés de 19,882 francs pour faire cadrer le chiffre du capital utile indiqué dans le *Compte rendu* de 1890 avec le report qu'indique, pour 1891, le tableau fourni par l'Administration dans sa réponse 3382<sup>d</sup> du 15 décembre 1900. Cette somme n'affecte par conséquent que le total de l'exercice 1890.

\* \* \*

V. — Pour plus de clarté, la Section centrale a suivi le mode de détermination du capital utile adopté par l'Administration en ce qui concerne les lignes rachetées moyennant paiement d'annuités, bien que ce procédé soit critiquable au point de vue du calcul des charges financières comme il sera expliqué au § 2 de la présente section.

\* \* \*

VI. — Les principes suivis jusqu'ici pour déterminer quelles dépenses doivent s'imputer sur le compte de l'exploitation et quelles dépenses peuvent s'imputer sur le compte de premier établissement devraient également être soumis à un examen approfondi. Cette question est d'une importance capitale pour l'avenir. On concevra sans peine que le temps ait fait défaut à la Section centrale pour poursuivre ses recherches sur ce point.

Elle a cependant posé au Gouvernement la question que voici.

#### QUESTION.

A. — D'après l'astérisque qui figure à la page A/107 du *Compte rendu* de 1899, une partie de la valeur des rails, croisements et accessoires substitués à des types moins forts, est portée au compte du capital de premier établissement.

Cette règle est-elle générale au service des voies et travaux ?

B. — D'autre part, sur quels fonds prélève-t-on :

1° Les frais de renouvellement du matériel fixe des gares, tels que ponts à peser, colonnes hydrauliques, etc. ?

2° Les frais de réédification d'un bâtiment des recettes, d'un hangar à marchandises, d'une remise à locomotives, etc., ?

#### RÉPONSE.

A. — Remplacement du rail de 58 kilogrammes, par le rail de 52 kilogrammes.

Le coût des acquisitions de rails d'acier du poids d'environ 52 kilogrammes par mètre courant, d'accessoires pour la pose de ces barres et d'appareils spéciaux de voie (changements, croisements et traversées), a été porté sur fonds capital, à concurrence de 14/52 (proportion équivalente au renforcement de profils) et sur le Budget ordinaire, pour le surplus de 38/52 (proportion afférente aux profils normaux).

Lorsque s'effectuera le renouvellement de lignes posées en rails de profil renforcé, le coût de cette opération sera mis entièrement à charge du Budget ordinaire.

C'est à peu près la seule application que l'on ait faite de cette règle, à part, parfois, le remplacement d'un objet de petites dimensions par un objet plus grand, comme le

remplacement d'une plaque tournante de 15<sup>m</sup>,50 de diamètre, par une plaque de 16<sup>m</sup>,50. Dans ce cas, la plus-value a été mise à charge du fonds capital. Cette règle n'a pas été appliquée lors des acquisitions de rails d'acier du poids d'environ 40 kilogrammes par mètre courant, d'accessoires et d'appareils de voie en rails de même type, à substituer au matériel de l'ancien profil pesant 38 kilogrammes, et ce, en raison de la faible importance de la dépense correspondante au renforcement de profils.

De même, et pour la même raison, il n'a été fait aucune distinction lorsqu'il a été approvisionné des billes en chêne de l'équarissage 2<sup>m</sup>,60 × 0<sup>m</sup>,28 × 0<sup>m</sup>,14, en lieu et place de traverses de 2<sup>m</sup>,60 × 0<sup>m</sup>,26 × 0<sup>m</sup>,15.

*B.* — 1° Ces frais de renouvellement sont mis à charge du Budget ordinaire. Il est bien entendu que les installations en extension sont mises à charge du fonds capital.

2° Les frais de réédification dont il s'agit doivent être prélevés sur les fonds de l'article 17, lettre *E* du Budget ordinaire, à concurrence de la valeur des anciennes installations démolies et le surplus, représentant la plus-value de la nouvelle installation relativement à l'ancienne, sur les fonds des ressources extraordinaires.

Sur la question *B* la réponse est satisfaisante. Il faut seulement regretter que parfois les installations nouvelles donnent lieu à des dépenses luxueuses beaucoup trop lourdes pour le capital de premier établissement, comme nous l'avons vu notamment à propos de la nouvelle gare d'Anvers (Est).

Sur la question *A* la réponse peut donner lieu à discussion, attendu que, dans d'autres administrations similaires, on impute ces dépenses au compte d'exploitation et qu'antérieurement on le faisait également au chemin de fer de l'État (1).

\* \* \*

Ce point est d'autant plus important que les dépenses de parachèvement au 31 décembre 1899 s'élèvent d'après le tableau *Capital utile de premier établissement* (pp. 134 et 135) à 417,087,750 francs représentant environ 22.5 % du capital total.

---

(1) Le *Compte rendu* de 1856 page 14 s'exprimait notamment ainsi : « Il convient de rappeler ici que l'administration a pris à tâche de n'imputer sur les emprunts que les dépenses de construction et d'extension proprement dites et que les dépenses de renouvellement ou de remplacement et même d'amélioration ont été imputées sur l'entretien c'est-à-dire sur le budget annuel. Il est à remarquer que ce mode d'opérer, conforme à la loi et aux prescriptions de la cour des comptes est le seul vrai puisqu'il n'a pas pour conséquence de majorer indéfiniment le compte capital ou de premier établissement. »

§ 2. — *Charges financières du chemin de fer.*

Les chiffres qui figurent à la colonne 8 du tableau imprimé aux pages 132 et 133 du présent rapport indiquent les charges financières dont le paiement incombe au compte d'exploitation.

Ces charges comprennent :

- 1° L'intérêt à 3 1/4 % des capitaux consacrés à l'établissement des lignes, et non encore amortis d'après la comptabilité du chemin de fer;
- 2° Une dotation d'amortissement destinée à rembourser le capital.

L'amortissement n'est en définitive que la reconstitution du capital d'établissement par une série de remboursements pris annuellement sur les résultats de l'exploitation et échelonnés sur un nombre d'années déterminé.

Les bâtiments, le matériel, les constructions diverses ne sont pas perpétuels. Ils sont sujets à dépérissement. Le temps et l'usage les détériorent et les détruisent. Leur utilité et leur productivité souffrent des inventions nouvelles qui, en perfectionnant l'outillage humain, déprécient et déclassent les instruments anciens. L'industrie qui n'amortit pas largement son capital de premier établissement se voue à une ruine fatale. Il n'y a de bénéfices réels qu'après déduction des amortissements. Aussi l'article 62, § 2, de la loi du 18 mai 1873 sur les sociétés oblige-t-elle les sociétés à faire chaque année les amortissements nécessaires.

Cette règle de prudence et de bonne gestion s'impose aussi aux entreprises de l'État. Le chemin de fer en particulier doit amortir, c'est-à-dire rembourser, dans un temps qui ne peut se prolonger indéfiniment, le capital de construction qu'il a demandé soit à l'emprunt, soit aux excédents budgétaires de l'État.

La loi du 1<sup>er</sup> mai 1834 qui a décrété l'établissement d'un système de chemins de fer en Belgique, ordonnait, dans son article 5, que « les produits de la » route provenant des péages, qui devront être réglés annuellement par la » loi, serviront à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt ainsi » que les dépenses annuelles d'entretien et d'administration de la nouvelle » voie. » Et la loi du 12 avril 1835, concernant *les péages et les règlements de police sur les chemins de fer en Belgique*, disait, dans son article 4 : « Le » produit des péages sera versé au Trésor pour servir aux dépenses d'en- » tretien et d'administration de la route ainsi qu'au remboursement des » intérêts et des capitaux affectés à sa construction. »

Ces lois n'ont guère été appliquées dans toute leur rigueur. A l'origine cependant, on se faisait des obligations du chemin de fer, en matière d'amortissement, une idée assez rigoureuse.

\* \* \*

Le chemin de fer assumait exactement les charges qui incombait à l'État du chef de chacun des emprunts dont les fonds lui étaient consacrés en tout ou en partie, dans la mesure où il en profitait. Or, ces charges comprenaient,

outre les frais de négociation de l'emprunt, les commissions, etc., une dotation d'amortissement élevée (1).

Le premier emprunt conclu par la Belgique en 1832 fut doté d'un amortissement de 1 % du capital nominal. Cette même dotation fut établie également pour tous les autres emprunts contractés jusque 1844. A partir de 1844, la dotation d'amortissement des emprunts nouveaux fut réduite à 0.50 %.

\* \* \*

D'après le rapport présenté le 30 septembre 1857 par M. Dumon, Ministre des Travaux publics, la charge de l'amortissement du chemin de fer était encore, en 1856, de 0 92 %.

Aussi voyons-nous qu'en 1855, le capital de premier établissement étant évalué à 132,000,000 de francs environ, les charges d'amortissement supportées par le chemin de fer s'élèvent déjà à fr. 33,801,093 46 (fonds employés à l'amortissement), outre fr. 2,716,725 57 de frais d'emprunt et d'amortissement, et qu'en 1878, malgré la notable réduction des dotations d'amortissement opérés en 1874, le capital de premier établissement étant évalué à 840,000,000 de francs environ, les charges d'amortissement supportées par le chemin de fer depuis l'origine s'élevaient à fr. 88,832,758 36, outre fr. 4,832,760 22 de frais d'emprunts et d'amortissement et fr. 4,524,952 20 payés par annuités aux compagnies en amortissement du capital de rachat, soit, en 1878, un total de fr. 93,157,700 56 employés à l'amortissement. (Voir *Compte rendu* de 1878, annexe XXXVII, pp. 296 et 297.)

Vingt ans plus tard, au 31 décembre 1899, le total des dotations d'amortissement depuis l'origine n'est que de fr. 105,723,328 49, alors que le capital de premier établissement atteint 1,856,486,377 francs (2). (*Compte rendu* de 1899, annexe V, colonne 10, pp. A/92 et A/93.)

Il est évident que si l'on eut continué l'application de l'ancien système d'amortissement, seul conforme aux règles d'une bonne gestion et aux prescriptions des lois du 1<sup>er</sup> mai 1834 et 12 août 1835, on eût dû consacrer à l'amortissement des capitaux bien plus importants que ceux qu'indique l'annexe V du *Compte rendu* de 1899.

D'où vient qu'il n'en ait pas été ainsi?

C'est qu'en 1878, le mode de comptabilité arrêté en 1857 de concert entre le Ministre des Finances, le Ministre des Travaux publics et la Cour des comptes fut modifié. En 1877, M. Beernaert, Ministre des Travaux publics, avait nommé une commission chargée de déterminer des bases nouvelles de comptabilité. En 1878, M. Saintelette, Ministre des Travaux publics, arrêta les formules nouvelles avec le concours de cette commission, mais sans intervention des Chambres.

Cette réforme est exposée aux pages 60 et suivantes du *Compte rendu* de 1878.

Jusqu'à cette époque, le chemin de fer établissait ses comptes en serrant

(1) Voir Rapport Dumon, 30 septembre 1857. *Recueil du Ministère des Travaux publics*, contenant, sous le titre BUDGET, les pièces relatives au Budget de 1857.

(2) Sans tenir compte des rectifications indiquées au § 1<sup>er</sup> de la présente section.

du plus près possible la réalité des faits. Et notamment pour ce qui concernait les charges financières, il assumait exactement les charges qui, du chef des emprunts dont les capitaux lui étaient destinés, incombaient à l'État.

A partir de 1878, le chemin de fer dresse un compte financier fictif. Au lieu de considérer le réseau comme se procurant ses capitaux de premier établissement, par voie d'emprunt, à l'intervention du Trésor, on admet en principe qu'il est censé les emprunter directement au Trésor, désormais son banquier, mais à des conditions fixes et invariables. Le chemin de fer détermine son capital de premier établissement en ajoutant aux capitaux effectivement dépensés en rente ou en argent, un capital représentatif des annuités dues pour les rachats (*Grand-Luxembourg, Dendre et Waes, Bassins houillers, etc.*).

Sur ce capital fictivement déterminé, il calcule sa charge en intérêts annuels, d'abord à 4 %, puis à partir de 1887 à 3.50 % et, enfin, depuis 1898 à 3.25 %, plus une dotation d'amortissement calculée sur le capital fictif pour un nombre d'annuités qui augmente sans cesse à raison de l'extension continue du capital de premier établissement. Enfin, il établit un compte d'intérêts réciproques avec le Trésor que nous discuterons au § 3 de cette section.

En réalité, le chemin de fer se borne en fait à verser au Trésor toutes ses recettes. Le Trésor paie les dépenses. Les intérêts dus sur les capitaux réellement dépensés pour le chemin de fer figurent au Budget de la Dette publique, confondus dans le service de la Dette 3 %. Le Budget de la Dette publique supporte de même le service des annuités dues pour les rachats.

Le Budget des Chemins de fer n'assume que les dépenses d'exploitation. Tel est le régime financier inauguré en 1878.

\* \* \*

Ses résultats immédiats parurent avantageux.

En effet, jusqu'en 1878 les chemins de fer n'avaient payé aucun intérêt pour les capitaux que l'État lui avait avancés sur ses ressources ordinaires (excédents budgétaires). Ces capitaux s'élevaient à 89 millions en 1878. Jusque-là on avait soutenu que, ces 89 millions avancés par le Trésor ne lui occasionnant aucune charge, il n'était pas juste qu'il s'en fit payer l'intérêt par le réseau. Et, au surplus, on considérait le loyer de ces avances comme balancé par les services de toute nature que le chemin de fer rend gratuitement aux administrations publiques (transports des postes, prisons, tarifs réduits pour militaires, etc.). Double erreur. Car il est évident que les avances faites par le Trésor à l'aide des excédents budgétaires lui occasionnent une charge en le privant de l'usage de ses excédents, en l'empêchant de les consacrer soit à des amortissements qui auraient dégrevé d'autant le Budget de la Dette publique, soit à des travaux publics dont le coût est supporté par l'emprunt. D'autre part, les sociétés concessionnaires à qui l'État ne fait pas d'avances lui rendent, gratuitement aussi, les mêmes services dont se targuait l'Administration des chemins de fer. En 1878, on dut reconnaître, d'ailleurs, que si l'on pouvait soutenir ces prétentions aussi longtemps que les avances de l'État étaient relativement minimes, on n'y pouvait persister quand ces avances atteignaient 89 millions de francs.

Il fallait donc rectifier les comptes et débiter le réseau de tous les intérêts arriérés dus sur les avances de l'État. Ces intérêts s'élevaient à plus de 30 millions et la rectification des comptes allait atteindre profondément la situation financière du chemin de fer de l'État.

Le système financier adopté en 1878 permit de tourner cette difficulté. Le tableau ci-dessous, extrait du *Compte rendu de 1878* (p. 67), indique les modifications qu'il opéra dans la comptabilité.

	COMPTE ANCIEN.	COMPTE NOUVEAU.	DIFFÉRENCES du compte nouveau au compte ancien.	
			En plus	En moins.
<b>RECETTES.</b>				
a. Recettes brutes . . . . . fr.	1,422,765,497 88	1,422,765,497 88	"	"
{ Produits indirects. . . . .	5,641,072 58	5,641,072 58	"	"
{ Produits des aliénations b. Produits indirects. { d'immeubles . . . . .	2,255,104 80	2,255,104 80	"	"
{ Quote - parts d'annuités { pour 1877 et 1878 (art. 37 { de la convention du { 1 <sup>er</sup> juin 1877). . . . .	"	2,541,507 68	( <sup>1</sup> ) 2,541,507 68	"
c. Frais d'exploitation prélevés sur fonds spéciaux, notamment en 1855 et en 1856, et sommes restées sans emploi ayant fait retour au Trésor. . . . .	717,904 20	"	"	717,904 20
<b>TOTAL DES RECETTES . . . fr.</b>	<b>1,429,355,579 26</b>	<b>1,450,978,982 74</b>	<b>2,541,507 68</b>	<b>717,904 20</b>
<b>DÉPENSES.</b>				
a. Dépenses d'exploitation. { Dépenses d'exploitation { proprement dites (y compris le solde des régularisations d'opérations de comptabilité). . . . . fr.	850,888,212 06	850,888,212 06	"	"
{ Traitements et indemnités, { pour 1878, de l'Administration centrale du chemin de fer . . . . .	"	985,970 "	985,970 "	"
b. Dépenses de parachèvement et d'amélioration . . . . .	8,577,957 54	8,577,957 54	"	"
c. { Redevances variables attribuées aux { compagnies. . . . .	109,552,172 28	109,552,172 28	"	"
{ Redevance fixe pour la ligne de Spa { à la frontière grand-ducale. . . . .	5,146,558 85	5,146,558 85	"	"
d. Quote-parts d'annuités pour 1877 et 1878 (art. 37 de la convention du 1 <sup>er</sup> juin 1877). . . { Intérêts. . . . .	"	2,208,759 95	( <sup>1</sup> ) 2,541,507 68	"
{ Amortissement. . . . .	"	132,547 75	"	"
e. Annuités diverses. { Intérêts. . . . .	58,297,497 77	58,297,497 77	"	"
{ Amortissement. . . . .	4,097,855 45	4,097,855 45	"	"
f. Emprunts. . . . . { Intérêts, frais divers, pertes, etc.	516,933,466 69	547,455,252 85	50,501,786 14	"
{ Amortissement. . . . .	83,675,812 58	22,554,279 96	"	61,541,552 62
g. Avances du Trésor remboursées . . . . .	14,406,086 06	41,508,855 54	26,902,767 48	"
h. Produit des aliénations d'immeubles . . . . .	"	2,255,104 80	2,255,104 80	"
<b>TOTAL DES DÉPENSES . . . fr.</b>	<b>1,429,555,579 26</b>	<b>1,450,978,982 74</b>	<b>62,964,956 10</b>	<b>61,541,552 62</b>

(<sup>1</sup>) Ces sommes se compensent et peuvent par conséquent être négligées.

Ainsi la nouvelle comptabilité aboutit à débiter le chemin de fer :

a) Pour les intérêts arriérés dus sur les avances de l'État de . . . . .	fr. 30,501,786 14
b) Pour remboursement d'avances de . . . . .	26,902,767 48

et d'environ 5 millions et demi pour divers autres postes.

Par contre, on le crédita de fr. 61,544,552 62 en réduisant *dans les comptes* de fr. 85,675,812 52 à fr. 22,534,279 96 les dotations d'amortissement qui avaient été réellement employées à des remboursements. Si bien que la comparaison du compte ancien au compte nouveau donne une balance à peu près exacte, bien que le compte nouveau eût assumé une charge de fr. 30,501,786 14 qui ne figurait pas au compte ancien.

Le résultat immédiat paraissait donc avantageux, mais dans la réalité il ne l'était pas puisqu'on ne l'avait obtenu qu'en décidant que des sommes effectivement remboursées ne l'étaient pas, en chargeant l'avenir de leur extinction nouvelle et en sacrifiant l'amortissement.

\*  
\* \* \*

Les conséquences de cette réforme de la comptabilité devaient être dangereuses, car elle entraînait une discordance nécessaire entre les résultats que donne la comptabilité des chemins de fer et la réalité des choses.

On peut dire avec certitude que les résultats accusés par l'Annexe V du *Compte rendu* de 1899 (pp. A/92 et A/93) sont fictifs.

Cette situation est dangereuse en ce que le système d'amortissement adopté, combiné avec l'extension indéfinie du capital de premier établissement, tend à prolonger indéfiniment aussi la période d'amortissement. Le *Compte rendu* de 1878 (p. 64), précisant les conséquences des formules nouvelles de comptabilité quant aux charges financières (intérêts et amortissement), disait :

« On a adopté le taux de 4 % pour l'intérêt et le terme de quatre-vingt-dix ans pour l'amortissement. Et cela, par les motifs suivants : le taux de 4 % pour l'intérêt, par considération des charges que le Trésor supporte, en tenant compte des conversions successives opérées du 5 % en 4 1/2 et du 4 1/2 en 4 %, et le terme de quatre-vingt-dix ans, parce qu'il coïncide avec la durée ordinaire des concessions.

» En échelonnant l'amortissement sur un terme plus long que celui admis par le Trésor pour ses emprunts, on ne déroge nullement aux lois de 1834 et de 1835. Car ces lois, tout en obligeant le chemin de fer à amortir son capital de premier établissement, ne fixent pas le terme endéans lequel cet amortissement doit être effectué. »

Le terme de quatre-vingt-dix ans fixé pour l'amortissement est défendable dans une certaine mesure, ainsi que nous le verrons plus loin. Mais encore une fois, dans le système de comptabilité actuel, ce terme n'a rien de fixe. Le capital s'augmentant toujours de frais de parachèvement, d'extension de matériel, de constructions nouvelles ou de rachats, tous soumis à leur tour

à la règle de l'amortissement en quatre-vingt-dix ans, l'amortissement définitif est indéfiniment éloigné.

La comparaison des tables d'amortissement de 1887 et de 1898 l'établit très clairement.

En 1887, l'Administration des chemins de fer a dressé de son chef, sans intervention du législateur, une table d'amortissement de son capital de premier établissement en  $74 \frac{8}{12}$  annuités de fr. 46,066,565 26 au taux de 3.50 %<sup>(1)</sup>. (Voir *Compte rendu* de 1887, p. A/89, Annexe VIII.)

Le capital restant à amortir au 31 décembre 1886 (fr. 1.215,349,182 25) avait été déterminé à l'Annexe VII, page A/88 du même *Compte rendu* par une série de calculs qui n'ont aucun rapport avec la réalité des faits et qui font notamment abstraction complète des remboursements effectifs opérés de 1835 à 1878.

Quoi qu'il en soit, d'après la table d'amortissement de 1887, le capital de premier établissement du chemin de fer devait être remboursé complètement en 1961.

Dans le *Compte rendu* de 1898, page A/111, Annexe VIII et VIII<sup>bis</sup>, paraît une nouvelle table d'amortissement. Le capital de premier établissement s'était accru notablement depuis 1887. Les capitaux utiles livrés annuellement à l'exploitation s'étaient élevés, d'après l'Annexe VIII,

En 1887 à . . . . .	fr. 10,812,566 74
En 1888 à . . . . .	13,240,274 80
En 1889 à . . . . .	16,254,337 20
En 1890 à . . . . .	25,476,006 69
En 1891 à . . . . .	16,471,683 15
En 1892 à . . . . .	17,754,543 15
En 1893 à . . . . .	9,271,040 60
En 1894 à . . . . .	24,293,457 58
En 1895 à . . . . .	20,493,459 18
En 1896 à . . . . .	71,847,409 53
En 1897 à . . . . .	283,826,398 58

De telle sorte que le capital de premier établissement était au 31 décembre 1897 de fr. 1,768,751,351 66 contre fr. 1,258,990,174 40 au 31 décembre 1886 et que d'après les calculs de l'Annexe VIII, *Compte rendu* de 1898, le capital restant à amortir, toujours selon la méthode en usage, était encore de fr. 1,682,116,678 08.

La nouvelle table réduit l'intérêt dû par le chemin de fer au Trésor et le fixe à 3.25 %. Elle établit l'amortissement du capital au 31 décembre 1897 en  $71 \frac{10}{12}$  annuités moyennant une annuité de fr. 60,778,475 24.

Ainsi, d'après cette nouvelle table d'amortissement, le capital qui, d'après la table de 1887, devait être remboursé en 1961, ne le sera désormais qu'en 1968. Et comme, d'autre part, depuis 1897 le capital de premier établissement a continué de s'accroître de sommes supérieures aux dotations

(1) Jusqu'à cette époque, l'intérêt dû par les chemins de fer était calculé à 4 %.

d'amortissement prévues, quand on dressera une nouvelle table d'amortissement, la date de remboursement définitif se trouvera encore reculée. Ainsi la période d'amortissement peut se prolonger et se prolongera indéfiniment.

Il n'est pas sans intérêt d'observer que ce mode de procéder, contraire en somme aux prescriptions des lois de 1834 et 1835, a été adopté sans intervention directe des Chambres, comme il résulte de la question suivante :

## QUESTION.

Le *Compte rendu* de 1887 contient une table d'amortissement des capitaux de premier établissement, table d'amortissement qui prend fin en 1961.

Le *Compte rendu* de 1898 contient une autre table d'amortissement, laquelle prend fin en 1968.

D'après quelles dispositions légales ces tables d'amortissement ont-elles été dressées ?

Dans le *Compte rendu* de 1898, on lit page A/8 :

- « . . . . . »
- » quant aux capitaux successivement engagés après 1886, pour des rachats de lignes
  - » concédées, des travaux de premier établissement, l'extension du matériel, etc., et
  - » qui sont également amortissables chacun
  - » en quatre-vingt-dix ans, ils ont nécessité,
  - » pour chaque exercice, des annuités distinctes.
  - » Ce mode de procéder, qui s'imposait,
  - » ne pouvant toutefois se perpétuer, il fut
  - » entendu que, tous les dix ans, les capitaux
  - » restant à amortir seraient ramenés à une
  - » durée moyenne servant de base à une
  - » nouvelle annuité invariable pour toute la
  - » période antérieure. »

Où, quand et par qui a-t-il été décidé que les capitaux engagés après 1886 pour des rachats de lignes, des travaux de premier établissement, l'extension du matériel, etc., seraient amortis chacun en quatre-vingt-dix ans ?

Avec qui et quand a-t-il été entendu que tous les dix ans les capitaux restant à amortir seraient ramenés à une durée moyenne pour faire l'objet d'une nouvelle table d'amortissement ?

## RÉPONSE.

Les lois du 1<sup>er</sup> mai 1854 et du 12 avril 1855 imposent l'amortissement des capitaux du chemin de fer sans déterminer le taux de l'intérêt ni le délai d'amortissement.

C'est en 1878 que, pour satisfaire au désir des Chambres de voir établir la situation financière du chemin de fer sous forme de bilan, le ministre de l'époque a adopté, à l'intervention du Département des Finances, le taux moyen d'intérêt à servir à son banquier, ainsi que le délai de quatre-vingt-dix ans pour l'amortissement de chacun des capitaux engagés successivement.

C'est dans un but de simplification des écritures et des calculs que l'on s'est décidé à faire périodiquement une nouvelle table d'amortissement, en confondant le restant à amortir des tables antérieures et en faisant ressortir le terme moyen restant à courir. (Voir Annexes VIII et VIII<sup>bis</sup> du *Compte rendu* de 1898.)

Nous ne contestons pas que la méthode adoptée par l'Administration puisse simplifier les écritures et les calculs. Mais en ces matières, l'exactitude doit être préférée à la simplification.

Or, nous venons d'exposer quelques-unes des dangereuses conséquences du système actuel de comptabilité.

En voici une autre. Depuis 1878, abstraction faite de l'amortissement qui résulte du paiement des annuités de rachat que les comptes du chemin de fer ne supportent pas, on n'amortit plus. Avant 1878, l'amortissement s'était pratiqué presque régulièrement. Nous l'avons rappelé on amortissait les capitaux consacrés aux chemins de fer dans le délai fixé pour le remboursement des emprunts qui les avaient fournis. Mais les dotations d'amortissement des emprunts qui étaient d'abord de 1 % ont diminué peu à peu pour disparaître tout à fait. Le projet déposé récemment par l'honorable Ministre des Finances aboutirait encore à prolonger jusqu'en 1993 l'amortissement du capital actuel des chemins de fer, sauf pour la partie de ce capital qui est représentative d'annuités.

Ce nouveau système réaliserait un progrès par rapport à la situation présente. Mais d'aussi longs délais d'amortissement ne sont pas acceptables pour une entreprise industrielle commencée en 1835, dont l'avenir, vu l'état actuel des découvertes scientifiques, n'est pas indéfini, et dont les concurrents immédiats auront opéré l'amortissement effectif de leur capital vers 1930.

Il est donc indispensable de prendre des mesures pour parer à cette situation.

En premier lieu, il faudrait séparer complètement la gestion financière des chemins de fer de la gestion financière de l'État et mettre fin à la confusion actuelle des comptes qui empêche la perception claire de la situation réelle des chemins de fer. Il faudrait faire du Budget des chemins de fer un budget industriel, supprimer les formules actuelles de comptabilité et y substituer une comptabilité semblable à celle des sociétés concessionnaires, correspondant exactement aux faits, imposant aux chemins de fer les charges réelles qui lui incombent et assurant l'amortissement effectif des capitaux engagés. Cette idée, défendue en 1894 par M. Hubert, au nom de la Section centrale chargée de l'examen du Budget de 1899, est saine. Il est grand temps de songer à son application.

En second lieu, il faut déterminer avec certitude le capital de premier établissement et les charges qu'entraînera son amortissement effectif dans le délai qui sera jugé convenable et qui ne peut, en tous cas, être trop éloigné. La dette afférente aux chemins de fer n'aurait pas dû être confondue dans la dette générale de l'État. Cette confusion a rendu inopérant l'amortissement — d'ailleurs insuffisant — que le chemin de fer fait dans ses écritures.

En 1878, on a fixé à quatre-vingt-dix ans le délai d'amortissement des chemins de fer de l'État, parce que tel était le terme ordinaire des concessions de chemins de fer. Mais on a appliqué ce principe d'une façon tout à fait incomplète. Les concessions de chemins de fer durent quatre-vingt-dix ans à partir de la mise en exploitation, mais dans ce délai les sociétés concessionnaires doivent amortir non seulement les capitaux consacrés à la construction primitive de la ligne, mais toutes les dépenses de premier

établissement, quelle que soit l'époque où elles ont été faites. Ainsi les frais de parachèvement faits, par exemple, pendant la cinquantième année d'une concession, doivent, en bonne gestion, être amortis pour la fin de la concession, c'est-à-dire en quarante ans. Il faut qu'à la fin des quatre-vingt-dix ans, le capital soit entièrement reconstitué, tous intérêts et frais quelconques payés.

Aux chemins de fer de l'État, au contraire, on a considéré que les dépenses quelconques de premier établissement qu'il s'agit d'extension, de parachèvement, d'achat de matériel, de rachat de lignes, devaient être amorties en quatre-vingt-dix ans, à partir de l'époque où elles sont effectuées. Et ainsi on aboutit à prolonger indéfiniment la période d'amortissement en augmentant toujours les charges. Évidemment, il faut tenir compte de la situation spéciale de l'État exploitant. On ne pourrait soutenir que quatre-vingt-dix ans après la mise en exploitation des premières lignes tout le réseau doit être amorti. Mais il n'est pas douteux, d'autre part, que la pratique actuelle est vicieuse et qu'il est excessif, par exemple, de continuer à charger le capital de frais de parachèvement amortissables en quatre-vingt-dix ans.

Nous n'insistons pas plus longuement sur ces considérations. Chacun peut facilement en apprécier la gravité au point de vue de l'avenir économique du pays. Il n'est point possible du reste de résoudre ici une question de cette importance qui appelle d'urgence un examen approfondi.

En tous cas, et quoi qu'on doive penser de ce premier point, on ne pouvait appliquer indifféremment à tout le réseau de l'État l'amortissement en quatre-vingt-dix ans. Il fallait distinguer soigneusement :

- a) Les lignes construites par l'État ou pour son compte;
- b) Les lignes rachetées.

Quant aux lignes construites par l'État, rigoureusement elles doivent être amorties, frais de parachèvement compris, quatre-vingt-dix ans après leur mise en exploitation. La Section centrale aurait pu calculer l'amortissement pour chaque ligne ou section de ligne, mais il fallait connaître à cette fin la date de la mise en exploitation de chaque ligne ou section de ligne et leur coût. L'Administration n'a pu fournir ce dernier renseignement au 31 décembre 1899. La Section centrale n'a donc pu établir ce compte. Le calcul de l'amortissement du matériel qui appartient à l'ensemble du réseau offrait d'ailleurs des difficultés particulières. Au surplus, il ne saurait être question de prolonger l'amortissement d'une partie du capital afférent à ces lignes pendant quatre-vingt-dix ans encore. On aurait pu, à la rigueur, accepter le terme d'amortissement fixé par la table de 1887, soit 1961 (*Compte rendu* 1887, p. A/89), bien qu'il soit déjà trop éloigné. Les lignes du Nord français seront en effet amorties en 1950, celles de l'Est en 1954, celles de l'Ouest en 1956. Il n'y a donc pas de raison de remettre à 1961 l'amortissement de notre réseau plus ancien, et encore moins de le reculer jusqu'en 1968, comme le fait la table de 1898 (*Compte rendu* de 1898, p. A/111).

Quant aux lignes rachetées, il faut encore distinguer :

- I. Les lignes payées en argent ou en rente belge;
- II. Les lignes payables par annuités.

En principe, l'État doit avoir amorti les lignes qu'il rachète pour la date où les concessions devaient expirer puisqu'à cette époque il les reprenait pour rien, sauf à payer la valeur du matériel, et il devrait en conséquence avoir amorti pour cette date, outre le prix de reprise, tous les frais faits pour ces lignes : parachèvement, améliorations, etc. Il suit de là que l'amortissement des capitaux consacrés aux rachats doit être calculé non d'après le terme fixé aux tables de 1887 et de 1898, mais d'après la durée des concessions. Ainsi, par exemple, la durée des concessions du Grand-Central ayant été fixée, lors du rachat, à soixante ans, le capital payé doit être amorti en soixante annuités au taux de 5.25 %.

Quant aux lignes rachetées par annuités, le montant des annuités devrait figurer tout entier aux charges financières de chacune des années pendant lesquelles on les paie. Or, aujourd'hui, ces annuités sont payées annuellement par le Budget de la Dette publique, c'est-à-dire par l'État. Et le chemin de fer, pour le calcul de ses charges financières, a capitalisé ces annuités et a fait entrer fictivement le capital qui les représente dans le capital général de premier établissement. De cette manière, il amortit en soixante-dix ou quatre-vingts ans, dans ses écritures, des charges qui réellement doivent être et sont amorties en quarante, cinquante ou soixante ans au maximum. Ainsi, il diminue fictivement ses charges financières et augmente par conséquent les bonis apparents. Avant 1878, les annuités figuraient, comme nous le demandons, au compte financier du chemin de fer, comme on peut s'en convaincre en consultant les Annexes XXXVII, pp. 296 et 297, et XLIII, p. 304 du *Compte rendu de 1878*.

Il faut donc considérer séparément, au point de vue de l'amortissement, le capital réellement dépensé pour les lignes construites par l'État, le capital réellement dépensé pour les rachats de concessions et les annuités.

Il faut aussi, pour calculer les charges réelles des chemins de fer dans l'avenir, tenir compte des amortissements qu'il a vraiment effectués et faire abstraction des fictifs de la comptabilité actuelle. Ces amortissements réels sont, par exemple, ceux qui correspondent aux dotations d'amortissement antérieures à 1878 et aux annuités déjà payées aux compagnies.

La Section centrale ne pouvait songer à dresser tous ces comptes. Les éléments lui manquaient pour cela, les chiffres du chemin de fer ne présentant aucune garantie d'exactitude, à raison même des formules adoptées en 1878.

Mais en vue de mettre en lumière sa conception, elle a, à l'aide des chiffres même de l'Administration — et en tenant compte des distinctions établies ci-dessus entre capitaux dépensés et capitaux remboursables par annuités et en imputant tous les bénéfices sur l'amortissement — refait dans la forme la plus simple et la plus facilement intelligible le compte financier des chemins de fer de l'État de 1835 au 31 décembre 1899.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de liges. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois).	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts.			
	1.	2.	3.	4.	5.	6.
1855	1,952,225	•	1,952,225	100,515	1,952,225	•
	a) 59,045	•	c) 59,045	d) 59,045	A. 61,470	
				+ 61,470	1,890,755	
1856	5,986,852	1,890,755	5,877,607	594,458	5,877,607	•
	a) 79,757	b) 75,670	c) 155,567	d) 155,567	A. 259,091	
				+ 259,091	5,638,516	
1857	12,759,676	5,638,516	18,598,192	227,886	18,598,192	•
	a) 255,194	b) 225,541	c) 480,755	d) 480,755	I. 252,849	
				- 252,849	18,651,041	
1858	17,825,440	18,651,041	56,476,481	529,651	56,476,481	•
	a) 556,509	b) 746,042	c) 1,102,551	d) 1,102,551	I. 772,900	
				- 772,900	57,249,581	
1859	14,499,970	57,249,581	51,749,551	1,199,895	51,749,551	•
	a) 289,999	b) 1,489,975	c) 1,779,974	d) 1,779,974	I. 580,081	
				- 580,081	52,529,452	
1860	12,625,235	52,529,452	64,952,667	2,277,952	64,952,667	•
	a) 252,465	b) 2,095,177	c) 2,545,642	d) 2,545,642	I. 67,690	
				- 67,690	65,020,557	
1861	15,741,705	65,020,557	78,762,060	1,812,421	78,762,060	•
	a) 274,854	b) 2,600,814	c) 2,875,648	d) 2,875,648	I. 1,065,227	
				- 1,065,227	79,825,287	
1862	20,478,075	79,825,287	100,505,560	3,022,588	100,505,560	•
	a) 409,561	b) 5,193,011	c) 5,602,572	d) 5,602,572	I. 580,184	
				- 580,184	100,885,544	

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de liges d) Intérêts dus. + Disponibilités. — Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (*).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b. Intérêts de cette dette pendant l'exercice 12 mois. 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1845	44,218,576	100,885,544	145,102,420	3,654,967	145,102,420	•
	a) 884,578	b) 4,035,542	c) 4,919,720	d) 4,919,720	I. 1,284,755	
				— 1,284,755	146,587,175	
1844	7,240,285	146,387,175	153,627,456	5,270,354	153,627,456	•
	a) 144,806	b) 5,855,487	c) 6,000,295	d) 6,000,295	I. 729,959	
				— 729,959	154,557,595	
1843	4,894,900	154,357,595	159,252,295	6,115,739	159,252,295	•
	a) 97,898	b) 6,174,296	c) 6,272,194	d) 6,272,194	I. 158,455	
				— 158,455	159,410,750	
1846	6,556,988	159,410,750	165,767,758	6,445,029	165,767,758	•
	a) 127,140	b) 6,376,430	c) 6,503,570	d) 6,503,570	I. 58,541	
				58,541	165,826,279	
1847	3,944,617	165,826,279	169,770,896	5,227,215	169,770,896	•
	a) 78,892	b) 6,635,051	c) 6,711,945	d) 6,711,945	I. 1,484,728	
				— 1,484,728	171,255,624	
1848	5,252,320	171,255,624	174,507,944	3,293,635	174,507,944	•
	a) 65,046	b) 6,850,225	c) 6,915,271	d) 6,915,271	I. 5,621,616	
				— 5,621,616	178,129,560	
1849	2,856,758	178,129,560	180,986,518	4,819,991	180,986,518	•
	a) 57,135	b) 7,125,182	c) 7,182,517	d) 7,182,517	I. 2,562,326	
				— 2,562,326	183,548,644	
1850	959,000	183,548,644	184,507,644	5,519,461	184,507,644	•
	a) 10,180	b) 7,333,946	c) 7,333,120	d) 7,333,120	I. 1,833,665	
				— 1,833,665	186,141,509	

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois).	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts.			
	1.	2.	3.	4	5.	6.
1851	455,515	186,141,509	186,594,622	7,520,561	186,594,622	•
	a) 9,066	b) 7,445,652	c) 7,454,718	d) 7,454,718	I. 134,157	
				- 154,157	186,728,770	
1852	1,051,488	186,728,770	187,780,267	4,483,305	187,780,267	n
	a) 21,030	b) 7,460,151	c) 7,490,181	d) 7,490,181	I 3,006,816	
				- 3,006,816	190,787,083	
1853	1,126,667	190,787,083	191,913,750	9,119,464	191,913,750	•
	a) 22,533	b) 7,631,485	c) 7,654,016	d) 7,654,016	A. 1,465,448	
				+ 1,465,448	190,448,302	
1854	5,671,142	190,448,302	194,119,444	10,550,901	194,119,444	n
	a) 73,423	b) 7,617,952	c) 7,691,355	d) 7,691,355	A. 2,859,656	
				+ 2,859,656	191,259,808	
1855	4,940,255	191,259,808	196,200,041	10,559,490	196,200,041	n
	a) 98,805	b) 7,650,302	c) 7,749,197	d) 7,749,197	A 2,610,293	
				+ 2,610,293	193,589,748	
1856	3,286,418	193,589,748	196,876,166	8,655,051	196,876,166	•
	a) 65,728	b) 7,745,590	c) 7,809,318	d) 7,809,318	A. 825,733	
				+ 825,733	196,050,433	
1857	4,844,445	196,050,433	200,894,878	8,875,226	200,894,878	M M. 672,330
	a) 96,889	b) 7,842,017	c) 7,938,906	d) 7,938,906	A. 936,320	
				+ 936,320	199,958,558	
1858	5,112,037	199,958,558	205,070,615	10,056,448	205,070,615	M M. 672,550
	a) 62,241	b) 7,998,342	c) 8,060,585	d) 8,060,585	A 1,975,865	
				+ 1,975,865	201,094,750	

(1) M.M. : Mons à Manage.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1859	695,995	201,094,750	201,790,745	11,204,044	201,790,745	M.M. 672,550
	a) 15,920	b) 8,045,790	c) 8,057,710	d) 8,057,710	A 5,146,554	
				+ 5,146,554	198,644,409	
1860	2,545,614	198,644,409	200,990,025	12,912,427	200,990,025	M.M. 672,550
	a) 46,912	b) 7,045,776	c) 7,992,688	d) 7,992,688	A. 4,919,759	
				+ 4,919,759	196,070,284	
1861	4,785,952	196,070,284	200,856,256	15,674,549	200,856,256	M.M. 672,550
	a) 95,719	b) 7,842,811	c) 7,958,550	d) 7,958,550	7,756,019	
				+ 7,756,019	195,120,217	
1862	6,096,940	195,120,217	199,217,157	14,747,545	199,217,157	M.M. 672,550
	a) 121,959	b) 7,724,809	c) 7,846,748	d) 7,846,748	A. 6,900,797	
				+ 6,900,797	192,516,560	
1863	5,121,952	192,516,560	197,458,512	15,555,652	197,458,512	M.M. 672,550
	a) 102,459	b) 7,692,654	c) 7,795,095	d) 7,795,095	A. 7,558,559	
				+ 7,558,559	189,899,775	
1864	5,985,705	189,899,775	195,885,478	15,884,510	195,885,478	M.M. 672,550
	a) 79,674	b) 7,595,991	c) 7,675,665	d) 7,675,665	A. 8,208,925	
				+ 8,208,925	185,674,555	
1865	7,075,141	185,674,555	192,749,694	15,456,104	192,749,694	M.M. 672,550
	a) 141,505	b) 7,426,982	c) 7,568,485	d) 7,568,485	A. 7,887,619	
				+ 7,887,619	184,862,075	
1866	9,132,500	184,862,075	195,994,575	11,082,007	195,994,575	M.M. 672,550
	a) 182,646	b) 7,394,485	c) 7,577,129	d) 7,577,129	A. 5,504,878	
				+ 5,504,878	190,489,497	

(1) M. M : Nons à Manage.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de liges. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1867	12,482,902	190,489,497	202,972,399	11,798,578	202,972,399	M.M. 672,330
	a) 249,658	b) 7,619,580	c) 7,869,238	d) 7,869,238	A. 3,929,540	
				+ 3,929,540	199,043,059	
1868	736,186	199,043,059	199,779,245	13,490,612	199,779,245	M.M. 672,330
	a) 14,724	b) 7,961,722	c) 7,976,446	d) 7,976,446	A. 5,514,166	
				+ 5,514,166	194,265,079	
1869	2,018,189	194,265,079	196,283,268	14,515,841	196,283,268	M.M. 672,330
	a) 40,364	b) 7,770,603	c) 7,810,967	d) 7,810,967	A. 6,704,874	
				+ 6,704,874	189,578,394	
1870	4,467,858	189,578,394	194,046,252	15,207,812	194,046,252	M.M. 672,330
	a) 89,357	b) 7,583,136	c) 7,672,493	d) 7,672,493	A. 7,555,319	
				+ 7,555,319	186,510,933	
1871	29,805,550	186,510,933	216,314,285	21,342,848	216,314,285	M.M. 672,330
	a) 596,067	b) 7,460,437	c) 8,056,504	d) 8,056,504	A. 13,280,344	B.H. 612,000
				+ 13,286,344	203,027,939	1,284,330
1872	28,909,461	203,027,939	231,937,400	15,609,049	231,937,400	M.M. 672,330
	a) 578,189	b) 8,121,118	c) 8,699,307	d) 8,699,307	A. 6,909,742	B.H. 612,000
				+ 6,909,742	225,027,658	P.S. 89,250
						1,373,580
1873	105,665,653	225,027,658	330,695,311	5,815,354	330,695,311	M.M. 672,330
	a) 2,113,313	b) 9,001,106	c) 11,114,419	d) 11,114,419	I. 5,299,065	B.H. 612,000
				- 5,299,065	335,992,376	P.S. 306,000
						G.L. 4,077,345
						5,667,675

(1) M.M. : Mons à Manage.  
B.H. : Bassins houillers.  
P.S. : Pepinster à Spa.  
G.L. : Grand-Luxembourg.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. — Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1874	52,760,086	555,992,376	568,752,462	9,526,577	568,752,462	M.M. 672,550
	a) 655,202	b) 15,450,695	c) 14,094,897	d) 14,094,897	I. 4,568,520	B.H. 612,000
				— 4,568,520	375,520,782	P.S. 506,000
						G.L. 4,077,505
						5,667,835
1875	14,279,080	573,320,782	587,599,862	15,358,096	587,599,862	M.M. 672,330
	a) 285,582	b) 14,932,831	c) 15,218,413	d) 15,218,413	I. 1,859,417	B.H. 612,000
				— 1,859,417	589,459,279	P.S. 506,000
						G.L. 4,077,710
						5,668,040
1876	18,860,564	589,459,279	408,528,045	14,768,553	408,528,045	M.M. 672,330
	a) 377,587	b) 15,578,571	c) 15,955,758	d) 15,955,758	I. 1,187,405	B.H. 612,000
				— 1,187,405	409,516,048	P.S. 506,000
						G.L. 4,077,560
						D.W. 1,584,000
						7,251,890
1877	90,900,388	409,516,048	500,416,436	17,670,861	500,416,436	M.M. 672,330
	(1) 652,468	b) 16,580,042	c) 18,685,525	d) 18,685,525	I. 1,012,662	B.H. 612,000
	(2) 289,080			— 1,012,662	501,429,098	B.H. 7,239,570
	(3) 1,401,555					G.L. 4,077,295
						799,540
						15,400,735

- (1) M.M. : Mons à Manage.  
 B.H. : Bassins houillers.  
 P.S. : Pepinster à Spa.  
 G.L. : Grand-Luxembourg.  
 D.W. : Dendre à Waes.  
 A.R. : Anvers-Rotterdam.

(2) Intérêts à 4 % pendant six mois d'une somme de 31,623,388 francs.

(3) Intérêts à 4 % pendant un an d'une somme de 6,727,000 francs.

(4) Intérêts à 4 % pendant huit mois d'une somme de 52,550,000 francs.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. — Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. t.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). z.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. x.			
1878	44,581,145	501,429,098	546,010,241	21,184,247	546,010,241	M.M. 672,550
	( <sup>5</sup> ) 511,855	b) 20,057,164	c) 21,528,577	d) 21,528,577	I. 144,350	B.H. { 612,000
	( <sup>6</sup> ) 759,580			— 144,350	546,154,571	7,362,797
						G.L. 4,076,770
						12,725,897
1879	52,659,582	546,154,571	598,794,153	25,615,518	598,794,155	M.M. 672,550
	( <sup>7</sup> ) 977,218	b) 21,846,183	c) 25,125,695	d) 25,125,695	A. 487,625	B.H. { 612,000
	( <sup>8</sup> ) 502,204			+ 487,625	598,506,550	7,456,025
						G.L. 4,076,845
						12,817,198
1880	55,022,924	598,506,550	651,529,454	26,798,867	651,529,454	M.M. 672,550
	a) 1,060,458	b) 25,032,261	c) 24,992,719	d) 24,992,719	A. 1,806,148	B.H. { 612,000
				+ 1,806,148	649,525,506	7,609,260
						G.L. 4,076,845
						A.R. 250,000
						13,220,425
1881	61,460,429	649,525,506	710,985,735	22,827,272	710,985,735	M.M. 672,550
	a) 1,229,209	b) 25,980,952	c) 27,210,141	d) 27,210,141	I. 4,582,869	B.H. { 612,000
				— 4,582,869	715,566,604	7,752,477
						G.L. 4,077,745
						A.R. 500,000
						13,594,552

- (1) M.M. : Mons à Manage.  
 B.H. : Bassins houillers.  
 G.L. : Grand-Luxembourg.  
 A.R. : Anvers-Rotterdam.

(5) Intérêts à 4 % pendant six mois d'une somme de 25,591,645 francs.

(6) Intérêts à 4 % pendant un an d'une somme de 18,989,500 francs.

(7) Intérêts à 4 % pendant six mois d'une somme de 48,860,916 francs.

(8) Intérêts à 4 % pendant deux ans d'une somme de 5,778,666 francs.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de liges. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériels acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1882	66,971,615	715,566,604	782,538,219	25,892,485	782,538,219	M.M. 672,550
	(9) 1,248,761	b) 28,614,664	c) 50,014,545	d) 50,014,545	I. 4,122,058	B.H. { 612,000
	(10) 151,118			— 4,122,058	786,460,277	7,855,703
						G.L. 4,077,250
						A.R. 500,000
						13,717,265
1883	21,558,864	786,460,277	807,790,141	29,494,955	807,790,141	M.M. 672,550
	a) 426,777	b) 51,458,411	c) 51,885,188	d) 51,885,188	I. 2,590,235	B.H. { 612,000
				— 2,590,235	810,189,374	7,978,950
						G.L. 4,077,925
						A.R. 500,000
						15,841,185
1884	21,585,212	810,189,374	831,772,586	29,269,582	831,772,586	M.M. 672,550
	a) 451,064	b) 32,407,575	c) 32,859,259	d) 32,859,259	I. 3,569,657	B.H. { 612,000
				— 3,569,657	835,342,243	8,102,157
						G.L. 4,077,500
						A.R. 500,000
						15,965,787
1885	22,824,150	835,342,245	858,166,595	50,426,745	858,166,595	M.M. 672,550
	a) 456,485	b) 53,415,690	c) 53,870,175	d) 53,870,175	I. 3,443,450	B.H. { 612,000
				— 3,443,450	861,609,825	8,225,584
						G.L. 3,952,557
						A.R. 500,000
						15,962,251

(1) M.M. : Mous à Manage.  
 B.H. : Bassins houillers.  
 G.L. : Grand-Luxembourg.  
 A.R. : Anvers-Rotterdam.

(9) Intérêts à 4 % pendant six mois d'une somme de 62,458,049 francs.

(10) Intérêts à 4 % pendant dix mois d'une somme de 4,533,566 francs.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes d) Intérêts dus. + Disponibilités. — Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1886	102,220,606	861,609,823	963,830,429	35,381,650	963,830,429	M.M. 672,350
	(11) 189,882 (12) 3,709,061	b) 34,464,593	c) 38,563,536	d) 38,365,356 — 2,081,706	I. 2,981,706 966,812,135	B.H. { 612,000 8,348,610 G.L. 22,275 A.R. 500,000 10,155,215
1887	11,223,569	966,812,135	978,035,704	42,110,101	978,035,704	M.M. 672,350
	a) 106,412	b) 33,838,425	c) 34,034,837	d) 34,034,837 + 8,075,264	A. 8,075,264 969,960,440	B.H. { 612,000 8,471,837 G.L. 15,300 A.R. 500,000 10,271,467
1888	13,908,442	969,960,440	983,868,882	46,540,190	983,868,882	M.M. 672,350
	a) 243,398	b) 33,948,615	c) 34,192,013	d) 34,192,013 + 12,148,177	A. 12,148,177 971,720,705	B.H. { 612,000 8,471,837 G.L. 15,250 A.R. 500,000 10,271,417
1889	17,350,588	971,720,705	989,051,293	46,610,214	989,051,293	M.M. 672,350
	a) 303,285	b) 34,010,225	c) 34,313,510	d) 34,313,510 + 12,296,704	A. 12,296,704 976,754,589	B.H. { 612,000 8,471,837 G.L. 15,200 A.R. 500,000 10,271,367

- (1) M.M. : Mons à Manage.  
B.H. : Bassins houillers.  
G.L. : Grand-Luxembourg.  
A.R. : Anvers-Rotterdam.

(11) Intérêts à 4 % pendant six mois d'une somme de 0,494,081 francs.

(12) Intérêts à 4 % pendant un an d'une somme de 92,726,525 francs.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1890	23,320,587	976,754,589	1,000,075,176	41,594,284	1,000,075,176	M.M. 672,550
	a) 408,110	b) 54,186,410	c) 54,594,520	d) 54,594,520	A. 6,799,764	B.H. { 612,000 8,471,857
				+ 6,799,764	995,275,412	G.L. 15,150 A.R. 500,000
						10,271,517
1891	16,471,685	995,275,412	1,009,747,095	42,688,206	1,009,747,095	M.M. 672,550
	a) 288,254	b) 54,764,659	c) 55,052,895	d) 55,052,895	A. 7,655,515	B.H. { 612,000 8,471,837
				+ 7,655,515	1,002,111,782	G.L. 11,450 A.R. 500,000
						10,267,617
1892	17,754,545	1,002,111,782	1,019,866,325	41,776,854	1,019,866,325	M.M. 672,550
	a) 310,705	b) 55,075,912	c) 55,584,617	d) 55,584,617	A. 6,592,257	B.H. { 612,000 8,471,837
				+ 6,592,257	1,015,474,088	G.L. 8,375 A.R. 500,000
						10,264,542
1893	9,271,041	1,015,474,088	1,022,745,129	47,929,470	1,022,745,129	M.M. 672,550
	a) 162,243	b) 55,471,595	c) 55,633,856	d) 55,633,856	A. 12,295,634	B.H. { 612,000 88,471,837
				+ 12,295,634	1,010,449,495	G.L. 8,350 A.R. 500,000
						10,264,517

(1) M.M. : Mons à Manage.

B.H. : Bassins houillers

G.L. : Grand-Luxembourg.

A.R. : Anvers-Rotterdam.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de lignes. d) Intérêts dus. + Disponibilités. - Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances; selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1894	24,295,457	1,010,449,495	1,034,742,952	59,511,721	1,034,742,932	M.M. 672,330
	a) 425,135	b) 55,565,752	c) 55,790,867	d) 55,790,867	A. 14,520,854	B.H. { 612,000 8,471,837
				+ 14,520,854	1,020,222,098	G.L. 8,925 A.R. 500,000
						10,265,092
1895	20,495,460	1,020,222,098	1,040,715,558	47,848,470	1,040,715,558	M.M. 672,330
	a) 558,656	b) 55,707,775	c) 56,066,409	d) 56,066,409	A. 11,782,061	B.H. { 612,000 8,471,837
				+ 11,782,061	1,028,933,497	G.L. 8,275 A.R. 500,000
						10,264,442
1896	71,847,409	1,028,933,497	1,100,780,906	54,924,153	1,100,780,906	M.M. 672,330
	(15) 576,169	b) 56,012,672	c) 58,151,162	d) 58,151,162	A. 16,772,991	B.H. { 612,000 8,471,837
	(14) 1,762,521			+ 16,772,991	1,084,007,915	G.L. 8,850 A.R. 500,000
						10,265,017
1897	296,526,599	1,084,007,915	1,580,534,514	62,020,688	1,380,534,514	M.M. 672,330
	(15) 456,821	b) 55,230,257	c) 45,923,194	45,923,194	A. 18,097,494	B.H. { 612,000 8,471,837
	(16) 8,005,691			+ 18,097,494	1,362,236,820	G.L. 8,800
	(17) 250,425					9,764,907

(1) M.M. : Mons à Manage.

B.H. : Bassins houillers

G.L. : Grand-Luxembourg.

A.R. : Anvers-Rotterdam.

(15) Intérêts à 5 1/2 % pendant six mois d'une somme de 21,495,377 francs.

(14) Intérêts à 5 1/2 % pendant un an d'une somme de 50,552,032 francs.

(15) Intérêts à 5 1/4 % pendant six mois d'une somme de 20,881,278 francs.

(16) Intérêts à 5 1/4 % pendant un an d'une somme de 246,528,943 francs.

(17) Intérêts à 5 1/4 % pendant quatre mois d'une somme de 23,116,178 francs.

ANNÉES.	CAPITAL UTILE.			Excédents des recettes sur les dépenses, après déduction, le cas échéant, des annuités payées pour rachat de ligues. d) Intérêts dus. + Disponibilités. — Insuffisances.	Montant de la dette au 31 décembre, après déduction des disponibilités pour amortissement, ou addition des insuffisances, selon le cas. A. Amortissements. I. Insuffisances.	Annuités payées (1).
	Sommes dépensées pour travaux mis à fruit et pour matériel acquis. a) Intérêts de ces sommes pendant six mois. 1.	Report du montant de la dette au 31 décembre de l'année précédente. b) Intérêts de cette dette pendant l'exercice (12 mois). 2.	TOTAUX des sommes principales. c) TOTAUX des intérêts. 3.			
1898	41,700,206	1,562,256,820	1,405,957,026	62,812,684	1,405,957,026	M.M. 672,550
	a) 677,628	b) 44,272,697	c) 44,950,325	d) 44,950,325	A 17,862,559	B.H. { 612,000
				+ 17,862,359	1,588,074,667	G.L. 8,150
						9,764,517
1899	46,054,819	1,586,074,667	1,455,146,705	66,245,895	1,455,146,705	M.M. 672,550
	a) 5,017,217	b) 45,047,427	c) 46,069,545	d) 46,069,545	A. 20,174,550	B.H. { 612,000
	(18) 572,724					G.L. 8,471,857
	(19) 449,394			+ 20,174,350	1,414,972,355	G.L. 8,725
						9,764,892

(1) M.M. : Mons à Manage.

B.H. : Bassins houillers.

G.L. : Grand-Luxembourg.

(18) Intérêts à 3 1/4 % pendant six mois d'une somme de 35,244,576 francs.

(19) Intérêts à 3 1/4 % pendant un an d'une somme de 15,827,500 francs.

A. — Explication graphique du Tableau des résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État de 1855 à fin 1899.

Le tableau est divisé en soixante-cinq compartiments et en six colonnes qui correspondent à chacune des années 1855 à 1899.

Les colonnes 1 à 3 déterminent le capital utile au 31 décembre de l'exercice considéré. La colonne 1 indique d'abord le total des sommes dépensées pendant l'exercice pour travaux livrés à l'exploitation et pour matériel (dépenses utiles de premier établissement). Adoptant le mode de calcul appliqué par l'Administration, la Section centrale ajoute à ce total les intérêts pendant une durée moyenne de six mois. Le montant de ces intérêts est indiqué pour chaque année dans la colonne 1, à côté de la lettre a, immédiatement au-dessus du total des dépenses utiles de l'année.

La colonne 2 indique pour chaque année : 1° le solde du capital utile de premier établissement au 31 décembre de l'année précédente; 2° les intérêts sur ce capital.

La colonne 3 indique : 1° le total des sommes principales, dépenses utiles

de l'année et capital utile au 31 décembre précédent; 2<sup>o</sup> le total des intérêts sur les sommes principales calculés comme il est dit ci-dessus.

La colonne 4 indique les excédents des recettes sur les dépenses, d'où l'on soustrait (litt. *d*) le total des intérêts ( $a + b$ ) indiqués litt. *c*, colonne 3, de manière à déterminer les excédents nets ou les insuffisances.

Dans la colonne 5 se trouve déterminé le montant de la dette du chemin de fer à la fin de l'exercice. On l'établit en déduisant du capital utile total les excédents nets ou en y ajoutant les insuffisances qui résultent des calculs qui figurent à la colonne 4.

Le montant de la dette ainsi déterminée est reporté à la colonne 2 de l'année suivante.

La colonne 5 indique les annuités dues pour chaque exercice. Cette colonne est pour mémoire. En effet, le total de ces annuités est toujours déduit du montant des excédents (colonne 4, 1<sup>er</sup> nombre). Ainsi, par exemple, en 1871, l'excédent des recettes sur les dépenses était de 22,627,178 francs, le montant des annuités 1,284,550 francs;  $22,627,178 - 1,284,550 = 21,342,848$  francs, chiffre qui figure au tableau pour l'année 1871 du chef des excédents de recettes réels (colonne 4).

Le tableau Annexe XI indique du reste la marche suivie pour la détermination de ces excédents réels.

Les intérêts figurant à la colonne 1 (litt. *a*) ont été calculés en général pour une moyenne de six mois toujours d'après la méthode de l'Administration. Néanmoins, lorsque les sommes dépensées pendant l'exercice comprennent des prix de rachats, l'intérêt sur ces sommes est calculé depuis la date du paiement des prix. Exemple : En 1877, les intérêts ont été calculés pour six mois sur la somme de 31,623,388 francs, représentant le coût des lignes construites et du matériel acheté par l'État pendant l'exercice. Mais l'État a payé, en outre, cette année-là, 6,727,000 francs, le 1<sup>er</sup> janvier, pour la reprise de la ligne de Pepinster à Spa et 52,550,000 francs à partir du 1<sup>er</sup> mai pour Dendre et Waes; les intérêts sont calculés pour Pepinster-Spa pendant douze mois et pour Dendre et Waes pendant huit mois.

En 1880, le prix de rachat d'Anvers-Rotterdam a été fixé provisoirement à 25,000,000 de francs. L'Administration a porté 12,500,000 francs au capital de premier établissement comme représentant le prix de la partie belge. Au contraire, la Section centrale, dans le tableau ci-dessus, n'a pas fait figurer cette somme au capital utile engagé pendant l'exercice 1880, puisqu'elle n'a pas été effectivement dépensée. L'Administration n'a eu à supporter que la moitié des intérêts à 4 % sur le prix total ( $1,000,000 : 2 = 500,000$  francs), l'autre moitié étant supportée par le Gouvernement néerlandais. La reprise ayant eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1880, la Section centrale a fait figurer dans la colonne 6 de 1880, 250,000 francs représentant un semestre de loyer de l'Anvers-Rotterdam et dans la colonne 6 des années suivantes jusque 1896 inclus, 500,000 francs pour le loyer annuel de cette ligne. A partir de 1897, cette charge disparaît, la ligne ayant été reprise et payée.

Les chiffres relatifs au capital utile sont ceux du tableau : *Capital utile de premier établissement* qui figure aux pages 132-153. Ils ont dû subir des

modifications pour certains exercices. Ces modifications sont toutes expliquées ci-dessous (litt. b).

Les chiffres relatifs aux excédents ont pour base les chiffres de l'Administration elle-même. Les calculs qui les ont déterminés sont indiqués à l'Annexe XI.

B. — Observations sur le tableau.

La Section centrale ne donne pas comme absolument certains les chiffres des tableaux. Elle a déjà fait remarquer que les chiffres relatifs au capital de premier établissement, tels que l'Administration les indique, présentent des incertitudes. D'autre part, le mode de calcul des intérêts adopté est certainement inexact. La Section centrale a suivi pour le calcul des intérêts les taux et les temps fixés, arbitrairement en somme, par l'Administration. Il s'agit donc ici d'un travail approximatif, d'une ébauche faite pour indiquer comment les comptes du chemin de fer devraient être établis dans leurs éléments essentiels et pour rechercher, par approximation toujours, la dette *minimum* encore existante à charge du railway.

Pour l'intelligence des résultats accusés par ce tableau et des modifications qu'y subissent les chiffres du capital utile, les explications suivantes sont nécessaires :

I. EXERCICE 1857. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté une somme de 13,223,391 francs pour rachat de la ligne de Mons à Manage. Cette ligne a été rachetée moyennant une annuité de 672,350 francs due jusqu'en 1941. La somme de 13,223,391 francs a été retranchée du capital de 18,067,836 francs se rapportant à l'exercice 1857, capital qui s'est ainsi trouvé réduit à 4,844,445 francs. Par contre, l'annuité de 672,350 francs a été retranchée de l'excédent des recettes sur les dépenses à partir de l'année 1857.

\*  
\* \*

EXERCICE 1871. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté une somme de 27,046,275 francs pour prix du rachat du matériel roulant des Bassins-Houillers. D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, le prix de ce matériel a été fixé par expertise à la somme de 27,069,629 francs payés comme suit :

13,469,629 francs en titres de la Dette publique,

13,600,000 francs au moyen de 70 annuités de 612,000 francs, dont la première a figuré au Budget de 1871.

La somme de 13,469,629 francs, réellement déboursée, a été seule maintenue par la Section centrale dans le capital se rapportant à l'année 1871. Ce capital a été ainsi réduit de 27,046,275 francs à 13,576,646 francs (27,046,275 moins 13,469,629). Par contre, l'annuité de 612,000 francs a été retranchée de l'excédent des recettes sur les dépenses (colonne 4) à partir de 1871.

Du chef du rachat du matériel des Bassins-Houillers, le chemin de fer a encore porté à son capital de premier établissement :

En 1872 . . . . .	10,825 francs.
En 1873 . . . . .	51,862 —
En 1875 . . . . .	799,114 —
En 1876 . . . . .	11,697 —
En 1878 . . . . .	40,500 —

Ces diverses sommes ont été retranchées du capital se rapportant à ces exercices, la Section centrale ayant cru, dans le doute, devoir s'en tenir à la charge la moins élevée.

\* \* \*

EXERCICE 1872. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté une somme de 6,514,152 francs pour prix de rachat de la ligne de Pepinster à Spa. D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, cette ligne a été rachetée moyennant une annuité de 306,000 francs à partir de 1873. L'État a payé :

89,250 francs pour la période du 16 septembre au 31 décembre 1872.
306,000 francs pour l'année 1873
306,000 — — 1874
306,000 — — 1875
306,000 — — 1876

A partir de 1877, cette annuité a été capitalisée et il a été délivré à la société concessionnaire un capital de 6,727,000 francs en titres de la Dette publique à 4 % avec jouissance à partir du 1<sup>er</sup> mai 1877. Il a été bonifié en outre une somme de 89,693 francs pour les intérêts courus sur le capital du 1<sup>er</sup> janvier au 30 avril 1877.

La somme de 6,514,152 francs, prix de rachat de la ligne de Pepinster à Spa, fixé par l'Administration, a été retranchée du capital qui se rapporte à l'exercice 1872. Par contre, il a été retranché de l'excédent des recettes sur les dépenses 89,250 francs en 1872, et 306,000 en 1873, 1874, 1875 et 1876.

En 1877, la somme de 6,727,000 francs réellement payée au concessionnaire a été ajoutée au capital se rapportant à cet exercice, et l'intérêt a été calculé à 4 % à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1877, parce que cet intérêt a été payé à la société concessionnaire.

Du chef de ce rachat, l'Administration avait encore porté, en 1877, une somme de 267,879 francs que la Section centrale a cru devoir retrancher dans la crainte d'un double emploi.

\* \* \*

EXERCICE 1873. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté du chef du rachat du Grand-Luxembourg :

Pour les lignes, en 1873 . . . fr.	127,353,107	»	} 151,483,106	»
Pour le matériel, en 1873 . . .	24,127,999	»		
— , en 1874 . . .	5,563,253	»		
— , en 1875 . . .	759,407	»		
— , en 1877 . . .	3,232,600	»		
TOTAL. . . fr.	161,038,566	»		

D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, les crédits alloués pour le remboursement des actions ordinaires et pour la liquidation de l'actif et du passif de la compagnie au 31 décembre 1872 se sont élevés à . . . . . fr. 63,303,037 »  
 et la valeur, d'après la situation du Trésor, des annuités relatives aux actions privilégiées et aux obligations à . . . 92,726,525 »  
 soit au total . . . . . fr. 156,029,562 »

Il y a donc une différence de 5,008,804 francs entre les chiffres de l'Administration et ceux du Trésor.

La Section centrale, fidèle à la règle qu'elle a adoptée, a pris pour son travail le chiffre le plus bas, c'est-à-dire celui de la Trésorerie. Elle a maintenu, au capital réellement dépensé en 1873, la somme de 63,303,037 francs et a réduit, en conséquence, le capital de la différence entre 151,483,106 et 63,303,037 francs, soit 88,180,069 francs. Elle a ensuite retranché, de chacun des exercices intéressés, les sommes indiquées ci-dessus comme dépensées en 1874, 1875 et 1877. Par contre, elle a déduit de l'excédent des recettes de chacun des exercices jusque 1885, les sommes portées dans la colonne 6 du tableau en regard de l'indication G.-L., sommes qui représentent les annuités des actions et des obligations du Grand-Luxembourg dont l'État a assumé la charge.

La conversion de ces titres en obligations de la Dette publique a été autorisée par la loi du 26 août 1885. Leur valeur d'après la situation du Trésor, soit 92,726,525 francs, a donc été ajoutée au capital réellement dépensé en 1886.

Après l'année 1885, la colonne 6 indique encore, pour le Grand-Luxembourg, une annuité qui, portée à 22,275 francs en 1886, est descendue à 8,725 francs en 1899. La Section centrale a mentionné cette annuité parce qu'elle figurait au Budget de la Dette publique, mais elle n'a pas cru devoir s'y arrêter autrement, vu son chiffre peu élevé.

\* \*

EXERCICE 1876. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté une somme de 52,705,700 francs pour prix du rachat des lignes de Dendre et Waes.

D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, ces lignes ont été rachetées moyennant une annuité fixée à 2,583,540 francs. Cette annuité a été payée pour la période du 1<sup>er</sup> mai 1876 au 30 avril 1877, savoir :

En 1876 (8 mois) . . . . .	fr. 4,584,000 »
En 1877 (4 mois) . . . . .	779,540 »

A partir du 1<sup>er</sup> mai 1877, cette annuité a été capitalisée et il a été délivré à la société concessionnaire un capital de 52,550,000 francs en titres de la Dette publique 4 % avec jouissance à partir du 1<sup>er</sup> mai 1877.

La somme de 52,705,700 francs a été déduite du capital utile de l'exercice 1876 et la Section centrale a déduit de l'excédent des recettes sur les dépenses, l'annuité partielle payée, soit 4,584,000 francs. En 1877, le capital utile a été augmenté de 52,550,000 francs avec intérêt à 4 % pendant huit mois, et de l'excédent des recettes sur les dépenses on a déduit la deuxième annuité partielle de 779,540 francs.

\* \*

EXERCICE 1877. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté, pour prix de rachat des lignes des Bassins-Houillers une somme de 194,208,800 francs.

Ce rachat a eu lieu moyennant le paiement de la seconde annuité indiquée à la colonne 6 pour chacun des exercices, à partir de 1877, en regard de l'indication B-H.

En conséquence, la somme de 194,208,800 francs a été déduite du capital utile de l'exercice 1877 et par contre l'annuité réellement payée a été déduite, à partir de cet exercice, de l'excédent des recettes sur les dépenses (colonne 4).

\* \*

EXERCICE 1878. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté pour prix de rachat du réseau des Flandres une somme de . . . . . fr. 18,989,500 »

En 1883, il a encore porté . . . . . 61,220 »

TOTAL . . . fr. 19,050,720 »

D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, la somme déboursée en titres 4 %, avec jouissance à dater du 1<sup>er</sup> janvier 1878, s'est élevée à 16,694,400 francs, y compris un capital de 704,600 francs provenant de la capitalisation des annuités Dendre et Waes et appliqué au paiement de la concession Lokeren-Selzaete.

Les sommes indiquées par le chemin de fer ont été maintenues par la Section centrale avec intérêt à 4 % pendant un an.

\* \* \*

EXERCICE 1879. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté pour prix de rachat de la ligne de Saint-Ghislain à Erbisceul une somme de . . . . . fr. 2,778,666 »

D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, la somme déboursée en numéraire est de . . . . . 2,844,259 » et le rachat a eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1878.

La somme indiquée par le chemin de fer a été maintenue avec rappel d'une année d'intérêt en 1879.

\* \* \*

EXERCICE 1880. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer porte, pour prix de rachat de la partie belge de la ligne d'Anvers à Rotterdam, une somme de . . . . . fr. 12,500,000 »

Cette somme, avec son complément, n'a été déboursée que lors du rachat du Grand Central belge en 1897. Jusque-là, l'intérêt à 4 % a seul été payé. En conséquence, comme nous l'avons exposé à titre exemplatif ci-dessus sub litt. A, p. 161, le capital utile de 1880 a été réduit de 12,500,000 francs mais l'intérêt de cette somme qui incombait à l'État belge a été déduit chaque année, jusqu'à la reprise définitive, de l'excédent des recettes sur les dépenses (colonne 4).

\* \* \*

EXERCICE 1881. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté pour prix de rachat de la ligne de Marbehan à Virton :

En 1881. . . . .	fr. 6,345,653 »
En 1882. . . . .	282,803 »
En 1883. . . . .	217,726 »
En 1884. . . . .	292,188 »
En 1885. . . . .	58,636 »
En 1886. . . . .	86,672 »

TOTAL . . . . . 7,283,678 »

D'après l'administration de la Trésorerie et de la Dette publique, la ligne de Marbehan à Virton, rachetée depuis le 13 mars 1881, a été payée en numéraire 7,223,103 francs.

Les chiffres du chemin de fer ont été maintenus et n'ont été frappés que d'un intérêt de 4 % pendant six mois.

\* \* \*

EXERCICE 1882. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté, pour prix du rachat de la ligne de Lierre à Turnhout, une somme de . . . . . fr. 4,333,366 »

Cette somme a été payée en numéraire le 1<sup>er</sup> mars 1882; elle doit donc être frappée d'un intérêt de 4 % pendant dix mois.

\* \* \*

EXERCICE 1896. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté :

- a) Pour prix du rachat de la ligne d'Anvers à Gand . fr. 13,361,366 »  
 b) Pour prix du rachat du Liégeois-Limbourgeois . . . 34,990,666 »

D'après les pages 130 et 131 de la *Situation générale du Trésor public* au 1<sup>er</sup> janvier 1900, ces chiffres ne sont pas exacts. Il faut :

Anvers à Gand.	Liégeois-Limbourgeois.
9,298,386 francs	10,383,150 francs
178,500 —	33,000 —
6,363,000 —	24,668,300 —
<hr/> 15,839,886 francs	<hr/> 35,286,650 francs

Les chiffres du chemin de fer ont été maintenus avec intérêt à 3 1/2 % pendant un an, la reprise de ces lignes ayant eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1896.

\* \* \*

EXERCICE 1897. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer a porté :

1° Pour prix du rachat du réseau Grand Central belge :

En 1897 . . . . . fr.	238,146,214 »
En 1898 . . . . .	2,700 »
<hr/> TOTAL. . . . . fr.	<hr/> 238,148,914 »

D'après les pages 130 et 131 de la *Situation générale du Trésor public* au 1<sup>er</sup> janvier 1900, le Trésor a déboursé les sommes suivantes :

188,804,198	»
1,241,815	»
50,101,464	»
<hr/>	
TOTAL. . . fr.	240,147,477 »

Bien que la différence entre les deux totaux soit importante, la Section centrale a maintenu les chiffres du chemin de fer avec intérêts de 3.25 % pendant un an, la reprise ayant eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1897.

2° Pour prix du rachat de la ligne de Gand à Eecloo, une somme de . . . . . fr. 8,182,729 »

D'après les mêmes pages de la *Situation générale du Trésor public* au 1<sup>er</sup> janvier 1900, il faut . . . . . fr. 8,218,754 »

Le chiffre du chemin de fer a été maintenu avec un an d'intérêt à 3.25 %, la reprise ayant eu lieu à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1897.

3° Pour prix du rachat de la ligne des Plateaux de Herve. fr. 23,116,178 »  
Ce prix, d'après la *Situation générale du Trésor public* au 1<sup>er</sup> janvier 1900, a été de . . . . . fr. 23,886,178 »

La Section centrale a maintenu les chiffres du chemin de fer avec intérêt à partir du 7 septembre 1897, date de la reprise.

\* \* \*

EXERCICE 1899. — Dans son capital de premier établissement, le chemin de fer porte pour prix de rachat de la ligne de Liège à Visé. fr. 10,810,283 »  
D'après la *Situation générale du Trésor public* au 1<sup>er</sup> janvier 1900, ce prix a été de . . . . . fr. 13,827,500 »

La différence provenant sans doute d'une erreur du chemin de fer, la Section centrale a admis le chiffre du Trésor avec intérêt à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1899, date de la reprise.

\* \* \*

De nombreuses divergences se manifestent donc entre les chiffres accusés par le chemin de fer et par le Trésor pour les mêmes opérations. En général, les chiffres du chemin de fer sont inférieurs à ceux du Trésor. La Section centrale a le plus souvent adopté les chiffres du chemin de fer de manière à ne pas surcharger le capital. La chose n'a guère d'importance ici, puisqu'il ne s'agit, nous le répétons, que d'ébaucher un compte définitif de la dette du chemin de fer. Mais il sera nécessaire de reviser soigneusement les chiffres afin d'établir une parfaite concordance entre la comptabilité du Trésor et celle des chemins de fer.

\* \* \*

Le solde est de 1,414,972,353 francs.

En admettant que les chiffres de l'Administration soient exacts, ce solde représente la charge minimum actuelle des chemins de fer en capital, le capital correspondant au total des bénéfiques dépensés par l'État pour ses besoins généraux étant considéré comme amorti. Il est donc inférieur à la charge réelle.

L'annuité d'amortissement à 3.25 % correspondant à l'amortissement d'un capital de 1,414,972,353 francs, est de fr. 57,632,220 12 si l'amortissement se fait en cinquante ans et de fr. 53,896,197 88 si l'amortissement se fait en soixante ans.

En ajoutant à cette annuité d'amortissement les annuités dues pour les rachats qui figurent au Budget de la Dette publique et l'annuité à 3 25 sur l'augmentation du capital utile en 1900 soit environ 80,000,000 de francs on obtient approximativement le minimum des charges financières réelles que le compte d'exploitation devrait assumer pour l'avenir.

Ces charges financières s'élèvent dans l'hypothèse de l'amortissement en cinquante ans à fr. 57,632,220 12 pour l'annuité d'amortissement du capital.  
3,258,422 40 pour l'annuité d'amortissement de 80 millions de francs, augmentation du capital en 1900.

9,764,892 » pour les annuités dues du chef de rachat.

TOTAL. . fr. 70,655,534 52

Et dans l'hypothèse où on prolongerait jusque 1960 la période d'amortissement à fr. 53,896,197 88 pour l'annuité d'amortissement du capital.  
3,047,154 40 pour l'annuité d'amortissement de 80 millions de francs, augmentation du capital en 1900.

9,764,892 » pour les annuités dues du chef de rachat.

TOTAL. . fr. 66,708,284 28 (1)

Mais nous le répétons, tous ces calculs ne sont qu'approximatifs. Ils ont été faits d'après la méthode qui donne les résultats les moins onéreux. Il serait nécessaire de procéder à une revision complète des comptes en vue de déterminer exactement les charges financières.

Pour le passé, il n'est pas douteux que les charges assumées fictivement par les chemins de fer étaient inférieures à la réalité.

### § 3. — Intérêts en compte courant avec le Trésor.

L'Annexe V<sup>bis</sup> du Compte rendu de 1899 est intitulée : *Intérêts en compte courant avec le banquier (Trésor) des soldes annuels, non compris les pensions*

(1) Il est à remarquer qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1900 l'État belge doit pour la Hesbaye-Condruz une annuité de fr. 838,287 60 et une annuité de 190,000 francs à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1900 pour le Landen-Hasselt.

*liquidées à charge du Budget de la Dette publique et n'affectant pas le Budget de l'exploitation des chemins de fer.*

Dans les colonnes 2 à 5 de ce tableau sont déterminés, d'après le tableau V (*Compte rendu de 1899*, pp. A/94 et A/95), les soldes annuels et les soldes accumulés. La balance donne à l'actif, pour la période 1855 à 1899, fr. 117,188,624 13.

Dans les colonnes 6 à 8 sont calculés les intérêts annuels sur les soldes et les intérêts accumulés. Ceux-ci s'élèveraient à l'actif des chemins de fer, pour la même période, à fr. 180,844,247 67.

Les colonnes 10 à 13 déterminent le montant des soldes accumulés augmentés des intérêts accumulés. Ce montant, au 31 décembre 1899, est de fr. 298,032,871 80, qui, diminué du montant des pensions, soit 11,058,649 francs (colonnes 14 et 15), donne le solde définitif actif de fr. 286,974,222 80 au 31 décembre 1899.

Il était important de connaître les règles d'après lesquelles ce compte est établi. En examinant le tableau V<sup>bis</sup>, on voit par exemple que les soldes accumulés en capital étant en 1885 de fr. 7,037,561 78, les intérêts en compte courant s'élèvent à fr. 4,567,590 20; qu'en 1895 les soldes accumulés étant de fr. 68,148,219 89, les intérêts en compte courant sont de fr. 7,675,299 71, et qu'en 1899 les soldes actifs étant de 117,188,624 13, les intérêts s'élèvent à fr. 10,145,582 59.

Sur quelles sommes et à quel taux ces intérêts étaient-ils calculés? La Section centrale l'a demandé au Gouvernement par la question suivante :

## QUESTION.

Comment sont calculés les intérêts réciproques en compte courant avec le Trésor, mentionnés dans les colonnes 6 et 7 de l'annexe V<sup>bis</sup> du compte rendu de 1899?

Expliquer, à titre d'exemple, le chiffre de cet exercice.

## RÉPONSE.

Ces intérêts ont été calculés comme ceux des charges financières *aux taux* réciproques et successifs de 4 %, depuis l'origine jusqu'en 1887, de 3 1/2 % de 1887 à 1897, et de 3 1/4 % depuis 1897.

Au débit :

1° Sur les parts de recettes, prélevées sur les recettes brutes du chemin de fer et versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes;

2° Sur le montant de la redevance payée annuellement par le Budget de la Dette publique pour l'usage de la ligne de Spa à la frontière grand-ducale;

3° Sur le montant des avances exceptionnelles du Trésor, pour approvisionnement de rails;

4° Sur le montant (intérêts compris) des résultats financiers *accumulés* de l'exploitation du chemin de fer, lorsque ces résultats soldent en *mali* (comme tel a été le cas pour les années 1858 à 1857).

Au crédit :

1° Sur le montant des recettes nettes de l'exploitation de l'année (c'est-à-dire recettes brutes moins dépenses d'exploitation).

2° Sur le montant (intérêts compris) des résultats financiers accumulés de l'exploitation du chemin de fer, lorsque ces résultats soldent en boni.

En ce qui concerne le temps, on n'a pas suivi les opérations de trésorerie, ce qui eût exigé l'institution d'une comptabilité coëteuse. On s'est attaché, au contraire, à réduire les calculs à leur plus simple expression, en déterminant une époque moyenne pour les entrées et les sorties de caisse, échelonnées du commencement à la fin de l'exercice.

C'est ainsi qu'actuellement on compte :

a) un intérêt de six mois sur les postes relatifs au paiement de parts de recettes ou de loyer aux compagnies dont l'État exploite les lignes, ainsi que sur l'excédent des recettes brutes sur les dépenses budgétaires ;  
b) un intérêt de douze mois sur l'avance du Trésor pour approvisionnement de rails et sur les bonis de l'exploitation, accumulés au 31 décembre de l'année précédente.

EXEMPLE POUR 1899.

Compte courant d'intérêts réciproques à 5  $\frac{1}{4}$  % l'an, arrêté au 31 décembre 1899.

DÉBIT.		CRÉDIT.	
Intérêts de six mois calculés sur . . . . . fr.	5,530,348 14	Intérêts de six mois pour l'excédent des recettes brutes sur les dépenses budgétaires, soit sur fr.	82,558,130 24
montant des parts de recettes versées aux sociétés et sur . . . . .	219,600 »	Intérêts de douze mois sur le solde arrêté fin 1898 au montant de . . . . .	274,262,674 90
relevance payée pour loyer de la ligne de Spa à la frontière			
Soit sur un total de . fr.	5,749,948 14		
Intérêts de douze mois sur le solde de . . . . .	500,000 »		
d'une avance faite par le Trésor, en 1882, pour approvisionnement de rails . . . . .	16,250 »		
Solde actif du compte d'intérêts (voir colonne 6 du tableau V <sup>bis</sup> du Compte rendu de 1899) . . . . .	10,145,582 39		
	10,255,260 05		10,255,260 05
		A nouveau . . . . .	10,145,582 39
		Report des intérêts accumulés fin 1898 . . . . .	170,008,005 28
		omulés au 31 décembre 1899 . . . . .	180,844,247 67

Cette réponse se résume comme suit :

1<sup>o</sup> Les intérêts en compte courant sont calculés aux taux réciproques et successifs adoptés pour le calcul des charges financières (4 % jusqu'en 1887, 3 1/2 % de 1887 à 1897, 3 1/4 % depuis 1897).

2<sup>o</sup> Le chemin de fer se débite de ces intérêts sur les redevances et parts de recettes payées pour son compte par l'État aux compagnies dont il exploite les lignes, sur le montant des avances exceptionnelles du Trésor et sur le montant (intérêts compris) des résultats accumulés de l'exploitation lorsqu'ils soldent en *mali*.

3<sup>o</sup> Le chemin de fer se crédite de ces intérêts sur les recettes de l'exploitation (recettes brutes — dépenses d'exploitation) pendant six mois et sur le montant (intérêts compris) des résultats accumulés de l'exploitation lorsqu'ils soldent en *boni*.

Le tableau qui figure à la fin de la réponse explique comment l'administration est arrivée, par l'application de ces règles, au chiffre de fr. 10,145,582 39 d'intérêts pour 1899.

Il résulte de cet exposé que le chiffre de fr. 286,974,222 80, qui figure au bas des colonnes 16 et 17 de l'Annexe V<sup>bis</sup>, représente les soldes en bonis accumulés avec intérêts composés calculés tant sur la balance des bonis que sur les recettes nettes.

La Section centrale croit devoir formuler les observations suivantes :

I. — La distinction entre le chemin de fer et le Trésor (banquier) est une pure fiction. Dans la réalité, l'État n'est pas le banquier des chemins de fer. Il est exploitant. Le compte d'intérêts de l'Annexe V<sup>bis</sup> n'a donc aucune raison d'être. Ce compte est dressé pour mémoire. Les intérêts qu'il accuse ne sont jamais payés et ne doivent pas l'être. Ce compte n'a par conséquent d'autre but que d'établir quels avantages financiers l'État pourrait retirer de l'exploitation des chemins de fer, outre les bonis accusés par le tableau V, s'il versait en compte courant chez un banquier les bonis de l'exploitation.

II. — Ce compte est dressé d'ailleurs sur des bases tout à fait inexactes.

A. — En ce qui concerne les intérêts calculés sur les recettes annuelles nettes.

Le chemin de fer a fait figurer, dans le compte d'intérêts réciproques, l'intérêt pendant six mois sur le total des recettes nettes, c'est-à-dire de la différence entre les recettes brutes et les dépenses d'exploitation. Cet intérêt est calculé à 4 % jusqu'en 1887, à 3 1/2 % de 1887 à 1897, à 3 1/4 % depuis 1897.

La Section centrale fait remarquer :

1<sup>o</sup> Que les recettes sont versées à la Banque Nationale, qui fait fonctions de caissier de l'État, et que la Banque Nationale ne bonifie aucun intérêt à l'État;

2<sup>o</sup> Que la période de six mois, pour laquelle l'intérêt est calculé sur la totalité des recettes nettes, est fixée d'une manière tout à fait arbitraire. En réalité, l'État n'a, à aucun moment de l'année, la disposition de la recette

nette totale. Cette recette n'est acquise qu'au fur et à mesure des rentrées qui se répartissent sur tous les jours de l'année. Elle est grevée de charges considérables : parts des compagnies; intérêts dus sur les emprunts et répartis en plusieurs échéances; annuités de rachat; dotations d'amortissement. Si le chemin de fer au lieu de verser ses recettes à l'État, les versait en compte courant chez un banquier pour retirer à vue les sommes qui lui seraient nécessaires au fur et à mesure de ses besoins, on peut affirmer que la balance de son compte courant ne serait presque jamais supérieure aux bonis qu'il accuse;

3° Que le taux auquel l'Administration calcule les intérêts fictifs en compte courant ne correspond pas à la réalité. Les banques ne bonifient jamais un intérêt de  $3 \frac{1}{4} \%$ , encore moins de  $3 \frac{1}{2} \%$  ou de  $4 \%$  pour les comptes courants à vue, surtout lorsqu'ils comportent des sommes très élevées. Il n'existe pas de compagnie de chemin de fer ayant un compte courant pareil à celui que l'Administration a dressé dans l'Annexe V<sup>bis</sup>.

Les bases qu'elle a adoptées pour ce compte et les règles qu'elle y applique ne sont en usage dans aucune affaire similaire.

B. — En ce qui concerne les intérêts calculés sur les bonis accumulés.

L'Administration accumule chaque année :

- a) Les soldes annuels effectifs;
- b) Six mois d'intérêts calculés aux taux successifs prérappelés sur le total des recettes nettes;
- c) Les intérêts au même taux sur la balance des soldes annuels

Et elle calcule l'année suivante les intérêts sur le total de ces trois postes pour déterminer le solde dans l'hypothèse où les intérêts seraient servis.

On se demande comment on a pu dresser des comptes d'après de pareilles données.

Il est évidemment contraire à la raison et à la pratique universelle des entreprises similaires de capitaliser les bonis annuels et de leur faire produire indéfiniment des intérêts composés.

Les bénéfices réels des entreprises sont destinés à être consommés. Les sociétés concessionnaires distribuent ces bénéfices, après avoir constitué les réserves que la loi impose ou que la prudence conseille. L'État les a régulièrement absorbés. Non seulement il a absorbé les bonis réels, mais nous croyons avoir démontré que les charges d'amortissement dont il a été tenu compte pour déterminer les résultats de l'exploitation étaient insuffisants. Par conséquent, dans l'Annexe V<sup>bis</sup>, l'Administration, pour établir, prétend-elle, des résultats exacts, calcule des intérêts composés sur des capitaux complètement consommés.

Tous ces calculs compliqués sont donc parfaitement inutiles. Et les résultats qu'ils accusent ne sont pas seulement inexacts, mais ils ne correspondent à aucun fait réel ni même seulement possible. Ils ne font que compliquer l'étude de la vraie situation des chemins de fer.

## C. — En ce qui concerne les pensions.

L'intitulé de l'Annexe V<sup>bis</sup> indique que les résultats qu'il donne ne comprennent pas les pensions liquidées à charge du Budget de la Dette publique, lesquelles n'affectent pas le Budget de l'exploitation des chemins de fer.

Nous avons déjà fait remarquer au § 3 de la section première de ce chapitre qu'il y avait là une erreur évidente. Les pensions payées au personnel du chemin de fer doivent figurer aux dépenses de l'exploitation. La pratique contraire est vicieuse. Un industriel qui établit son bilan ne pourrait imputer les pensions de son personnel sur le compte de son banquier, puisque le banquier ne les paie qu'en débitant l'industriel. C'est cependant ce que l'Administration des chemins de fer fait depuis de longues années.

## § 4. — Conclusions.

De ce rapide et insuffisant examen de la situation financière des chemins de fer se dégagent les conclusions suivantes :

Malgré les revisions auxquelles il a été soumis, notamment en 1857, en 1878 et en 1885, le compte de premier établissement ne paraît pas encore dressé avec une complète exactitude. Le tableau que la Section centrale a joint au rapport a pu rectifier certaines erreurs, mais il est basé sur les chiffres qui résultaient des revisions antérieures et ne peut donc donner plus de certitude qu'elles. Une nouvelle revision du capital de premier établissement ne serait donc pas inutile. A l'occasion de cette revision, on devrait déterminer : 1° les capitaux qui seront encore nécessaires pour achever l'établissement de nos lignes actuelles; 2° les règles définitives et financièrement indiscutables pour l'imputation des dépenses; 3° l'époque pour laquelle l'amortissement devra être complètement achevé. Il n'est guère possible, en effet, surtout pour les lignes anciennes, de perpétuer la période de construction et de continuer à augmenter indéfiniment le capital d'établissement.

La revision des charges financières et la détermination concomitante d'une période endéans laquelle l'amortissement du réseau devra être achevé n'est pas moins indispensable. On ne peut douter aujourd'hui que les charges financières de notre railway n'aient pas été bien calculées et il importerait de modifier le système de comptabilité inauguré en 1878. Ce système a eu pour résultat, comme nous avons eu l'honneur de l'exposer, de substituer au mode de comptabilité réelle, pratiqué jusque-là, un mode de comptabilité fictive qui allégeait les charges de l'exploitation au détriment de l'avenir. Les bonis que ce mode de comptabilité accuse ne correspondent pas à la vérité des choses. Il importe de revenir au système opposé dont les conséquences immédiates pourront être gênantes, mais dont le résultat définitif sera favorable à l'intérêt du pays.

Il faut donc qu'à tous les points de vue, pour les dépenses ordinaires comme pour les charges extraordinaires, la gestion du chemin de fer soit séparée de celle de l'Etat, que l'on crée un budget industriel, que ce budget assume les charges qui lui incombent du chef des annuités, de l'amortissement, des pensions, etc., et que l'on cesse de considérer comme n'incombant

pas aux chemins de fer des sommes dépensées exclusivement pour lui, par l'unique raison que le Trésor les paie.

Nous avons vécu pendant de longues années sous l'empire d'une illusion en imaginant que le chemin de fer était pour l'État une source de larges revenus. Telle est la conclusion définitive de cette étude. Le chemin de fer nous donnera des résultats magnifiques le jour où il sera amorti, en supposant que pour cette époque il ait gardé toute sa valeur économique et que de nouveaux modes de transports ne soient pas venus amoindrir son importance. Jusque-là nous devons avant tout en considérer les charges, en nous gardant soigneusement de les amoindrir artificiellement. La Section centrale est persuadée qu'en agissant ainsi les pouvoirs publics sauvegarderont les vrais intérêts du pays.

### CHAPITRE III.

#### Postes, Télégraphes et Téléphones.

##### SECTION 1<sup>re</sup>. — RECETTES ET DÉPENSES.

A. Le total des recettes des postes, télégraphes et téléphones pour l'exercice 1900 s'est élevé approximativement à . . . . . fr. 54,586,400 »  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . .	fr. 23,222,400 »
Télégraphes et téléphones . . . . .	9,364,000 »
<b>TOTAL ÉGAL . . . . .</b>	<b>fr. 54,586,400 »</b>

Les recettes de 1899 s'élevaient au total de . . . . . fr. 52,779,014 33  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . .	fr. 23,995,997 49
Télégraphes et téléphones . . . . .	8,783,016 84
<b>TOTAL ÉGAL . . . . .</b>	<b>fr. 52,779,014 33</b>

D'où il résulte pour 1900 sur 1899 une augmentation de recettes de . . . . . fr. 1,807,385 67

dont, pour les postes . . . . .	fr. 1,226,402 51
— télégraphes et téléphones. . . . .	580,985 16
<b>TOTAL ÉGAL . . . . .</b>	<b>fr. 1,807,385 67</b>

Les recettes de 1898 s'élevaient au total de . . . . . fr. 30,515,435 74  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . .	fr. 22,654,951 11
Télégraphes et téléphones . . . . .	7,880,484 63
<b>TOTAL ÉGAL . . . . .</b>	<b>fr. 30,515,435 74</b>

D'où il résultait pour l'exercice 1899 sur 1898 une augmentation de . . . . . fr.	2,263,378 39
dont, pour les postes . . . . . fr.	1,361,046 38
— télégraphes et téléphones . . . . .	902,332 21
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>2,263,378 39</b>

B. L'ensemble des dépenses approximatives de 1900 s'est élevé à . . . . . fr. 21,260,418 »  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	14,367,998 »
Télégraphes et téléphones . . . . .	6,892,420 »
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>21,260,418 »</b>

L'ensemble des dépenses de 1899 s'élève à . . . . . fr. 19,179,909 16  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	12,806,977 71
Télégraphes et téléphones . . . . .	6,372,931 45
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>19,179,909 16</b>

D'où il résulte pour 1900 sur 1899 une augmentation de dépenses de . . . . . fr. 2,080,508 84

dont, pour les postes . . . . . fr.	1,361,020 29
— télégraphes et téléphones . . . . .	519,488 53
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>2,080,508 84</b>

L'ensemble des dépenses de 1898 s'est élevé à . . . . . fr. 18,647,768 29  
se décomposant comme suit :

Postes . . . . . fr.	12,425,263 02
Télégraphes et téléphones . . . . .	6,222,505 27
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>18,647,768 29</b>

D'où il résulte pour 1899 sur 1898 une augmentation de dépenses de . . . . . fr. 532,140 87

dont, pour les postes . . . . . fr.	381,714 69
— télégraphes et téléphones . . . . .	150,426 18
<b>TOTAL ÉGAL . . . . . fr.</b>	<b>532,140 87</b>

La comparaison des recettes et des dépenses donne lieu aux constatations suivantes :

1° La progression des recettes des postes, télégraphes et téléphones, de 1898 à 1899, a dépassé la progression des dépenses de. . . . . fr. 1,731,437 72

dont, pour les postes . . . . . fr. 979,331 69  
— télégraphes et téléphones . . 752,106 03

**TOTAL ÉGAL.** . . . fr. 1,731,437 72

2° Par contre, la progression des recettes de 1899 à 1900 étant de. . . . . fr. 1,807,383 87  
et la progression des dépenses étant de . . . 2,080,508 84

la progression des dépenses sur les recettes est de . . . . . fr. 273,123 17

La progression des recettes des télégraphes et téléphones dépasse encore la progression des dépenses de . . . . . fr. 61,494 61

Aux postes, au contraire, l'augmentation des dépenses dépasse de . . . . . 354,617 78 l'augmentation des recettes.

D'où l'augmentation comparative de. . fr. 273,123 17 au profit des dépenses.

Pour les postes, le rapport de la recette à la dépense est :

En 1898 de . . . . . 54.01 %  
En 1899 de . . . . . 53.37 %  
En 1900 (approximation) de. . . . . 56.96 %

Le projet de Budget pour 1901 comprend des augmentations à concurrence de 642,215 francs, dont 587,363 francs se rapportent aux traitements et indemnités du personnel, savoir :

Direction centrale et services provinciaux . . . . . fr. 283,425 »  
Facteurs et autres agents subalternes . . . . . 303,940 »  
**TOTAL.** . . . fr. 587,363 »

## SECTION 2. — QUESTIONS DIVERSES.

## A. — Sous-perceptions.

QUESTION.	RÉPONSE.
N'y aurait-il pas lieu de multiplier les sous-perceptions?	<p>Il résulte du tableau ci-joint que, durant les quatre dernières années, il a été créé en Belgique :</p> <p>26 perceptions; 89 sous-perceptions; 86 dépôts-relais et 20 dépôts.</p> <p>Soit une augmentation de 221 bureaux ou 25.6 % par rapport à 1896.</p> <p>Afin de multiplier les établissements postaux dans les localités rurales d'une certaine importance, tout en ménageant les fonds du Budget, il a été donné une extension considérable aux attributions des dépôts et des dépôts-relais, de manière que ces bureaux puissent rendre à peu de choses près les mêmes services au public que les sous-perceptions. Le nombre de celles-ci est néanmoins augmenté annuellement.</p>

*Relevé du nombre des bureaux de postes.*

	AU 1 <sup>er</sup> JANVIER 1897.	AU 31 DÉCEMBRE 1900.	
	Nombre de bureaux.	Nombre de bureaux.	Extensions approuvées (*).
Perceptions . . . . .	547	574	27
Sous-perceptions . . . . .	264	352	88
Dépôts-relais . . . . .	45	131	86 (*)
Dépôts . . . . .	8	28	20
TOTAUX . . . . .	864	1,085	221

(\*) Y compris les transformations de bureaux.

(\*) Y compris 6 dépôts-relais créés mais non ouverts.

## B. — Transfert des facteurs.

## QUESTION.

Ne pourrait-on faciliter, aux facteurs qui le demandent, leur transfert de la campagne à la ville et vice versa?

## RÉPONSE.

Le recrutement des facteurs se fait obligatoirement sur place. Il existe donc un cadre de ces agents par bureau et les vacances d'emploi qui se produisent reviennent de droit aux agents provisoires y attachés et recrutés forcément dans la localité pour assurer le remplacement des titulaires absents pour un motif quelconque.

Les demandes de transfert, dont il est question ci-contre, sont des plus rares et elles ne peuvent être accueillies que par voie de permutation entre deux agents.

## C. — Situation des facteurs.

A maintes reprises, des membres de la Législature ont attiré l'attention du Gouvernement sur la situation des facteurs de la poste. Cette question a été longuement discutée dans une récente interpellation. La Section centrale s'était proposée d'étudier complètement la situation actuelle de ces fonctionnaires et de rechercher, notamment, si la pratique administrative des autres pays n'offrirait pas peut-être d'utiles exemples. Les facteurs de la poste sont d'humbles fonctionnaires, mais il convient de reconnaître qu'ils constituent une élite tant par leur probité professionnelle que par la stricte régularité qu'ils mettent à s'acquitter de leurs devoirs.

En vue de formuler des observations qui eussent pu éclairer la Législature sur ce qu'il conviendrait de faire, sous la réserve des moyens financiers, la Section centrale a posé au Gouvernement la question suivante :

## QUESTION.

« La Section centrale demande à connaître la situation de nos facteurs de » postes, comparée à celle des facteurs des autres pays, notamment de » l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas et de la Suisse. Distinguer entre » les facteurs urbains et les facteurs ruraux. La comparaison devra porter » aussi bien sur l'intensité et la durée des prestations, le repos, les congés, » la pension, les indemnités de séjour, etc. que sur la rémunération; en un » mot sur tous les éléments qui permettent de se rendre compte de la » situation. »

Il n'a pas été répondu à cette question. Ce silence nous prive des renseignements indispensables à l'examen de la situation des facteurs de la poste.

Il est d'autant plus regrettable qu'en présence de l'état actuel des finances de l'État, une grande circonspection s'impose.

On s'appuie, il est vrai, sur les chiffres des recettes et des dépenses du service des postes pour soutenir qu'en égard aux bénéfices importants qu'il réalise, une augmentation de traitement serait parfaitement justifiée, sans qu'il faille tenir compte, par ailleurs, des résultats défavorables de l'exploitation des chemins de fer. Le raisonnement serait plausible si les faits sur lesquels il s'appuie étaient exacts. Mais on oublie qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 18 juillet 1860 portant abolition des octrois communaux, il est attribué aux communes une part de 40 % dans le produit brut des recettes de toute nature du service des postes et que la loi du 20 décembre 1862 (art. 2, § 1<sup>er</sup>) a porté cette part à 41 %. De telle sorte que l'on peut affirmer aujourd'hui que tout le bénéfice du service des postes est acquis aux communes. La progression des dépenses de la poste tend en outre à dépasser la progression des recettes, et, comme on a pu le voir ci-dessus, le coefficient d'exploitation s'élève. Si cet état de choses se maintient, il se pourrait qu'avant peu le service des postes laissât l'État en perte. Ici encore on semble se faire sur la situation vraie des illusions dangereuses qu'il est nécessaire de dissiper.

*D. — Communications téléphoniques entre les administrations publiques et les casernes de gendarmerie.*

QUESTION.

Ne pourrait-on relier entre elles par fils téléphoniques les administrations publiques et les casernes de gendarmerie ?

RÉPONSE.

L'Administration des télégraphes peut rattacher les bureaux des administrations communales et les casernes de gendarmerie aux réseaux téléphoniques existants moyennant l'acquit des taxes d'abonnement réglementaires par les communes et le département intéressés.

S'il s'agissait de reliements indépendants des réseaux établis, le travail à faire serait énorme et donnerait lieu à des dépenses très considérables, tant comme installation que comme entretien.

Il convient de remarquer que le nombre de réseaux locaux, dans les parties rurales du pays, augmente notablement chaque année, ce qui permet progressivement aux services publics de se faire raccorder sans exagération de frais.

Il n'a pas été répondu à la question de la Section centrale relative aux abonnements téléphoniques.

## CHAPITRE IV.

## Marine.

SECTION 1<sup>re</sup>. — RECETTES ET DÉPENSES.

A. Le total des recettes de la Marine pour 1900 s'est élevé approximativement à . . . . . fr. 4,659,350 »  
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres . . . . .	fr. 1,164,500	»
Autres services . . . . .	3,494,850	»
<hr/>		
TOTAL ÉGAL. . . . .	fr. 4,659,350	»

Les recettes de 1899 s'élevaient au total de . . . . . fr. 4,748,569 08  
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres . . . . .	fr. 1,212,481	51
Autres services . . . . .	3,535,887	57
<hr/>		
TOTAL ÉGAL. . . . .	fr. 4,748,569	08

D'où il résulte pour 1900 sur 1899 une diminution de recettes de . . . . . fr. 89,019 80

dont, pour le service d'Ostende-Douvres . fr.	47,981	51
pour les autres services. . . . .	41,038	29
<hr/>		
TOTAL ÉGAL. . . . .	fr. 89,019	80

Les recettes de 1898 s'élevaient au total de . . . . . fr. 4,544,170 44  
se décomposant comme suit :

Paquebots Ostende-Douvres . . . . .	fr. 1,156,522	80
Autres services . . . . .	3,387,647	64
<hr/>		
TOTAL ÉGAL. . . . .	fr. 4,544,170	44

D'où il résultait pour l'exercice 1899 sur 1898 une augmentation de recettes de . . . . . fr. 204,198 64

dont, pour les paquebots Ostende-Douvres. fr.	55,958	71
pour les autres services . . . . .	148,239	93
<hr/>		
TOTAL ÉGAL. . . . .	fr. 204,298	64

**B. L'ensemble des dépenses approximatives de 1900**  
s'est élevé à . . . . . fr. 7,178,542 »  
se décomposant comme suit :

Crédits budgétaires . . . . . fr. 5,971,042 »  
Crédits supplémentaires . . . . . 1,207,500 »

TOTAL ÉGAL. . . . fr. 7,178,542 »

L'ensemble des dépenses de 1899 s'est élevé à . . . . fr. 7,188,568 98

D'où il résulte pour 1900 sur 1899 une diminution de  
dépenses de . . . . . fr. 9,826 98

L'ensemble des dépenses de 1898 s'était élevé à . . . . 6,622,145 15

D'où il résulte pour 1899 sur 1898 une augmentation de  
dépenses de . . . . . fr. 566,125 85

La comparaison des recettes et des dépenses de la Marine donne lieu aux  
constatations suivantes :

1° En 1900, les recettes et les dépenses ont diminué.

Les recettes ont diminué de . . . . . fr. 89,019 80  
Les dépenses ont diminué de . . . . . 9,826 98

La diminution des recettes dépasse de . . . . . fr. 79,192 82  
la diminution des dépenses.

2° En 1899 les dépenses ont augmenté de . . . . . fr. 566,125 85  
Les recettes ont augmenté de . . . . . 204,198 64

L'augmentation des dépenses dépasse de . . . . . fr. 361,925 19  
l'augmentation des recettes.

Voici le résumé des recettes et des dépenses pour les trois dernières  
années :

	Dépenses.	Recettes.	Déficit.
1898 . . . . fr.	6,622,145 15	4,544,170 44	2,078,074 71
1899 . . . .	7,188,568 98	4,748,569 08	2,459,999 90
1900 . . . .	7,178,142 »	4,659,350 »	2,518,792 »

Approximation.

SECTION 2. — MARINE MARCHANDE. — ÉCOLES DE MOUSSES. —  
ÉCOLE DE NAVIGATION.

M. Bethune, dans son rapport sur le Budget des Affaires Étrangères de 1900, et M. Carton de Wiart, dans son rapport sur le projet de Budget de l'Industrie et du Travail pour 1901, ont établi, en termes excellents, la nécessité de créer une marine marchande en Belgique. La plupart des services de la marine étant rattachés au Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, l'examen des divers chapitres du Budget nous amène naturellement à toucher également cette importante question. Sur la nécessité de la création d'une marine marchande, nous n'avons rien à ajouter aux considérations si justes et si complètes des rapports que nous venons de rappeler. Au point de vue maritime, la position géographique de la Belgique n'est pas très favorable. Par rapport à la superficie totale du pays, l'étendue de nos côtes est minime; en outre, la côte belge est droite, uniforme, sans abris naturels. Les Belges ne connaissent guère la mer et sont peu enclins à embrasser la carrière de marin. Les marins qui font leur service militaire ne naviguent plus une fois libérés. Nos compatriotes hésitent d'ailleurs à engager leurs capitaux dans la construction navale et l'exploitation de lignes de paquebots. La création de lignes de navigation belges suppose nécessairement l'intervention financière de l'État, et l'intérêt national justifierait pleinement cette intervention.

Mais si nous voulons rendre possible la création d'une marine marchande, nous devons songer à former le personnel indispensable qui nous manque actuellement et dont la formation est entravée par des circonstances défavorables. Dans les grands pays maritimes, l'existence d'une marine militaire facilite considérablement la formation des officiers de marine et des matelots. Comme la marine militaire n'existe plus chez nous, et qu'il n'est pas question de la rétablir, nous devrions nous préoccuper d'organiser nos écoles de marine de manière à rendre l'accès de la carrière plus aisé à ceux qui s'y destinent.

Pour devenir capitaine au long cours en Belgique, il faut aujourd'hui subir trois examens. On n'est admis au premier examen, celui de deuxième lieutenant au long cours, qu'après avoir navigué deux ans. Le jeune homme qui veut devenir officier de marine doit d'abord chercher un navire où on l'admette comme *midshipman* ou novice. Mais nous ne possédons guère de bâtiments à voile battant pavillon belge. Le futur officier de marine belge s'embarque donc sur quelque navire étranger, anglais ou suédois, où on ne s'occupe guère de lui; ces navires ont en général un commandant et deux officiers qui font douze heures de service par jour et n'ont que peu de temps à consacrer à la formation professionnelle de novices, d'ailleurs étrangers à leur nation. Après deux ans de mer, l'aspirant-officier vient suivre les cours théoriques de l'école de navigation d'Ostende ou d'Anvers. S'il subit l'examen avec succès, il doit chercher une place de deuxième lieutenant sur quelque grand navire étranger, car il n'est admissible au deuxième examen qu'après deux nouvelles années de navigation. En général, il ne trouve à se caser que comme troisième ou quatrième officier et jamais sur les navires importants on ne lui confie le quart. Il ne fait en somme qu'un service de premier

matelot ou de sous-officier. Sa formation professionnelle à bord est encore entravée de ce chef. Après cette nouvelle période de navigation, il passe l'examen de premier lieutenant et il ne peut être admis à l'examen de capitaine au long cours que moyennant deux nouvelles années de navigation, dont six mois comme second ou premier officier du bord. Cette dernière condition est très difficile à remplir, car, sur la plupart des navires, on ne donne ces fonctions importantes qu'à des officiers déjà munis de leur brevet de capitaine au long cours.

S'il parvient à résoudre toutes ces difficultés et à conquérir son brevet, le jeune capitaine au long cours doit trouver à se caser. Or on lui reprochera le plus souvent de manquer de pratique, et il arrive que pour cette raison les armateurs belges eux-mêmes lui préfèrent des officiers étrangers qui ont fait leur preuve.

L'État devrait aussi réorganiser nos écoles de marine, et particulièrement notre école de mousses, en réglant l'enseignement de telle sorte que le mousse ne sorte de l'école qu'à l'âge où il est physiquement capable d'être matelot et après avoir subi une formation professionnelle aussi parfaite que possible.

Dans nos écoles de navigation, les cours théoriques sont très bien donnés. Mais il nous manque un bâtiment sur lequel les jeunes gens seraient exercés pratiquement à leur métier. D'après l'article 11, 9<sup>o</sup> de l'arrêté royal du 15 février 1868, les frais d'administration de l'école de navigation comprennent les frais de location d'un navire destiné aux leçons d'application et de pratique. L'article 19 du même arrêté prévoit également ces leçons.

Toutes ces questions devraient être soumises à une Commission qui serait chargée d'étudier les moyens de développer notre marine marchande. Aujourd'hui la formation professionnelle du marin belge est trop difficile. Or, nous devons nous convaincre de cette vérité que l'intervention financière de l'État ne suffira pas à assurer le succès de nos lignes. Il faut qu'elles se fassent remarquer, en outre, par la supériorité de leur matériel et l'excellence de leur personnel.

### **EXAMEN EN SECTIONS.**

Toutes les sections ont adopté le Budget des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.

Les 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> sections à l'unanimité.

La 4<sup>e</sup> section par onze voix contre six.

La 5<sup>e</sup> par onze voix et quatre abstentions.

### **EXAMEN EN SECTION CENTRALE.**

La Section centrale a voté le projet de loi par cinq voix contre une.

Elle a l'honneur d'en proposer l'adoption à la Chambre.

*Le Rapporteur,*

J. RENKIN.

*Le Président,*

W. HEYNEN.

# ANNEXES

---

## ANNEXE I.

---

*Tableau des insuffisances et des excédents constatés sur certaines allocations  
du Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pour  
l'exercice 1900.*

---

Numéro des articles.	SERVICES ET LIBELLÉS DES CRÉDITS.	INSUFFISANCES par articles.	EXCÉDENTS par articles.	INSUFFISANCES par sections.	EXCÉDENTS par sections.	INSUFFISANCES par chapitres.
<b>PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.</b>						
<b>CHAPITRE II. — Chemins de fer.</b>						
<b>SECTION 1<sup>re</sup>. — Services communs.</b>						
7	Traitements et indemnités. . . . .	5,200	•			
8	Salaires . . . . .	•	1,900			
	Totaux de la 1 <sup>re</sup> section. . . . .	5,200	1,900	3,300	•	
<b>SECTION 2. — Voies et travaux.</b>						
14	Traitements et indemnités. . . . .	59,000	•			
15	Salaires . . . . .	•	200,000			
16	Billets, rails et accessoires, etc. . . . .	750,000	•			
17	Travaux d'entretien et d'amélioration, etc. . . . .	1,400,000	•			
	Totaux de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .	2,189,000	200,000	1,980,000	•	
<b>SECTION 3. — Traction et matériel.</b>						
18	Traitements et indemnités. . . . .	39,400	•			
19	Salaires . . . . .	1,350,000	•			
20	Primes d'économie et de régularité . . . . .	103,132	•			
21	Combustibles, etc., pour la traction des convois . . . . .	11,009,654	•			
22	Entretien, réparation et renouvellement du matériel . . . . .	5,082,455	•			
	Totaux de la 3 <sup>e</sup> section. . . . .	15,584,741	•	15,584,741	•	
<b>SECTION 4. — Transports. Direction commerciale et surveillance des chemins de fer concédés.</b>						
23	Traitements et indemnités. . . . .	545,700	•			
24	Salaires; camionnage . . . . .	556,654	•			
25	Primes (marche régulière des convois). . . . .	27,553	•			
26	Frais d'exploitation . . . . .	475,217	•			
28	Pertes et avaries. . . . .	823,887	•			
	Totaux de la 4 <sup>e</sup> section. . . . .	2,408,991	•	2,408,991	•	

	<b>SECTION 5. — Perception des recettes et contrôles.</b>				
29	Traitements et indemnités . . . . .	40,500 »	3,400 »		
30	Salaires . . . . .				
	Totaux de la 6 <sup>e</sup> section. . . . .	40,500 »	3,400 »	37,100 »	
	<b>SECTION 6. — Chemins de fer en construction.</b>				
32	Traitements et indemnités . . . . .		3,900 »		3,900 »
	TOTAUX DU CHAPITRE II. . . . .			20,023,152 »	3,000 »
	<b>CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones.</b>				
	<b>SECTION 2. — Postes.</b>				
36	Traitements et indemnités . . . . .	11,550 »	»		
37	Traitements et indemnités des facteurs, etc. . . . .	180,000 »	»		
38	Transport de dépêches . . . . .		20,000 »		
	Totaux de la 2 <sup>e</sup> section. . . . .	191,550 »	20,000 »	171,550 »	
	<b>SECTION 3. — Télégraphes et téléphones.</b>				
43	Traitements et indemnités . . . . .	33,000 »	»	33,000 »	
	TOTAUX DU CHAPITRE III. . . . .			204,550 »	204,550 »
	<b>CHAPITRE IV. — Marine.</b>				
49	Salaires, etc. . . . .	7,500 »	»		
52	Traction et matériel . . . . .	1,170,000 »	»		
	TOTAUX DU CHAPITRE IV. . . . .	1,177,500 »	»		1,177,500 »
	<b>DEUXIÈME SECTION. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.</b>				
	<b>CHAPITRE X.</b>				
59	Marine. — Traction et matériel . . . . .	30,000 »	»		30,000 »
	<b>INSUFFISANCE TOTALE . . . . . fr.</b>				21,431,282 »
	Crédits supplémentaires alloués par la loi du 31 décembre 1900. . . . .				18,958,500 »
	Reste à pétitionner de la Législature . . . . .				2,492,782 »

## ANNEXE II.

*Dépenses des chemins de fer de l'État  
pour l'exercice 1898.*

SERVICES.	DÉPENSES pour l'exercice 1898.
<b>Services communs.</b>	
Traitements et indemnités . . . . .	613,456 56
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	153,719 57
Matériel et fournitures de bureau . . . . .	955,697 01
Subsides à la caisse d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés du Grand Central belge . . . . .	88,000 •
Subsides à la caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .	199,000 •
Secours aux ouvriers . . . . .	114,819 05
Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité . . . . .	67,888 03
Conférences des chemins de fer belges et conférences internationales . . . . .	27,884 16
	<b>2,200,564 38</b>
<b>Voies et travaux.</b>	
Traitements et indemnités { Entretien . . . . .	2,215,617 73
{ Construction . . . . .	146,203 •
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	7,249,835 35
Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie . . . . .	6,270,046 37
Travaux d'entretien et d'amélioration . . . . .	8,882,036 70
	<b>24,703,239 15</b>
<b>Traction et matériel.</b>	
Traitements et indemnités . . . . .	2,397,224 31
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	18,910,018 •
Primes d'économie et de régularité . . . . .	929,617 03
Combustibles et autres objets de consommation . . . . .	11,255,687 26
Entretien et renouvellement du matériel . . . . .	20,668,928 76
	<b>54,161,475 36</b>
<b>Exploitation.</b>	
Traitements et indemnités . . . . .	13,103,501 55
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois, camionnage . . . . .	10,423,504 •
Primes . . . . .	529,215 89
Frais d'exploitation . . . . .	3,138,448 72
Publicité commerciale . . . . .	206,330 59
Pertes et avaries . . . . .	2,133,701 70
Redevances aux compagnies pour l'usage du matériel . . . . .	411 32
	<b>29,534,291 13</b>
<b>Perception et contrôle des recettes et des matières.</b>	
Traitements et indemnités . . . . .	2,248,129 60
Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . . . .	136,182 •
Primes . . . . .	5,000 •
	<b>2,389,311 60</b>
	<b>113,048,881 62</b>
ENSEMBLE . . . . .	113,048,881 62
REPORT AU CAPITAL <sup>(1)</sup> . . . . .	146,203 •
RESTE POUR L'EXERCICE 1898. . . . .	<b>112,902,678 62</b>

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du Budget de l'exploitation, incombe au capital. (Voir Annexe III du *Compte rendu* de 1898.)

## ANNEXE III.

*Dépenses des chemins de fer de l'État  
pour l'exercice 1899.*

Numéros des articles.	SERVICES ET LIBELLÉ DES ARTICLES.	DÉPENSES pour l'exercice 1899.
<b>CHAPITRE II. — Chemins de fer.</b>		
<b>SECTION 1<sup>re</sup>. — Services communs.</b>		
7	Traitements et indemnités . . . . .	626,737 28
8	Salaires . . . . .	149,537 05
9	Imprimés, tarifs, fournitures de bureau, etc. . . . .	845,014 10
10	Subsides à la caisse d'assurance des agents du G. C. B. . . . .	88,000 »
11	Subside à la caisse de retraite et de secours . . . . .	200,000 »
12	Secours exceptionnels aux ouvriers. . . . .	149,940 85
15	Conférences des chemins de fer belges . . . . .	10,241 60
	Traitements de disponibilité . . . . .	88,589 51
		2,157,860 39
<b>SECTION 2. — Votes et Travaux.</b>		
14	Traitements et indemnités } Entretien . . . . .	2,122,521 08
	} Construction . . . . .	152,312 » *
15	Salaires . . . . .	7,449,387 »
16	Billes, rails et accessoires, etc. . . . .	5,869,109 »
17	Travaux d'entretien et d'amélioration, etc. . . . .	9,476,840 25
		25,070,169 33
<b>SECTION 3. — Traction et Matériel.</b>		
18	Traitements et indemnités . . . . .	2,492,052 86
19	Salaires . . . . .	10,938,025 09
20	Primes d'économie et de régularité. . . . .	1,003,943 37
21	Combustible, etc., pour la traction des convois. . . . .	13,989,921 20
22	Entretien, réparation et renouvellement du matériel. . . . .	20,140,903 98
		57,565,426 50
<b>SECTION 4. — Transports. Direction commerciale et surveillance des chemins de fer concédés.</b>		
23	Traitements et indemnités . . . . .	13,023,931 86
24	Salaires. Camionnage . . . . .	10,940,312 81
25	Primes (marche régulière des convois) . . . . .	350,886 92
26	Frais d'exploitation . . . . .	3,270,310 17
27	Publicité commerciale. . . . .	257,604 23
28	Pertes et avaries . . . . .	2,548,564 77
		31,191,610 76
<b>SECTION 5. — Perception des recettes et contrôles.</b>		
29	Traitements et indemnités . . . . .	2,363,886 14
30	Salaires. . . . .	146,581 »
31	Primes (constatation de fausses déclarations) . . . . .	5,000 »
		2,517,467 14
<b>TOTAL pour l'administration des chemins de fer. . . . .</b>		118,502,534 12
A soustraire :		
Différence entre les chiffres approximatifs portés au bilan de l'année 1898 et les chiffres définitivement arrêtés. . . . .		.fr. 1,227,200 93
* Dépense liquidée à charge du budget de l'exploitation et imputant au capital . . . . .		152,312 »
		1,379,512 93
<b>RESTE POUR L'EXERCICE 1899. . . . .</b>		117,123,021 19

## ANNEXE IV.

## I. — Recettes comparatives par nature

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	DIFFÉRENCE SUR 1897. %
------------------------	-------	-------	---------------------------------

## Mois

Voyageurs . . . . .	4,256,200 .	4,488,600 .	+ 5.5
Bagages . . . . .	84,300 .	90,800 .	+ 7.7
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,030,100 .	9,224,900 .	+ 2.1
Produits extraordinaires. . . . .	551,500 .	575,700 .	+ 13.3
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>13,711,100 .</b>	<b>14,180,000 .</b>	<b>+ 3.4</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	3,598,800 .	3,702,500 .	+ 2.9
Bagages . . . . .	83,000 .	87,000 .	+ 4.1
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,245,400 .	8,902,100 .	— 3.7
Produits extraordinaires. . . . .	254,000 .	348,500 .	+ 37.2
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>13,179,800 .</b>	<b>13,059,900 .</b>	<b>— 1.1</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	4,107,200 .	4,093,400 .	— 0.3
Bagages . . . . .	101,400 .	100,500 .	— 0.9
Marchandises, finances, etc. . . . .	10,406,800 .	10,632,700 .	+ 2.2
Produits extraordinaires . . . . .	375,300 .	529,100 .	— 12.3
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>14,990,700 .</b>	<b>15,155,700 .</b>	<b>+ 1.1</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	4,991,400 .	5,230,800 .	+ 4.8
Bagages . . . . .	158,300 .	146,100 .	+ 5.0
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,670,890 .	10,225,200 .	+ 5.7
Produits extraordinaires. . . . .	246,600 .	299,900 .	+ 21.6
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>15,047,100 .</b>	<b>15,902,000 .</b>	<b>+ 5.7</b>

et par mois pour 1897, 1898, 1899 et 1900.

1899.	DIFFÉRENCE sur 1898. %	1900.	DIFFÉRENCE sur 1899. %	Observations.
-------	---------------------------------	-------	---------------------------------	---------------

de janvier.

4,666,500 »	+ 4.0	4,646,200 »	- 0.4
100,200 »	+ 10.4	99,100 »	- 1.1
9,472,400 »	+ 2.7	11,300,700 »	+ 19.3
315,400 »	- 16.1	189,500 »	- 40.0
14,554,500 »	+ 2.6	16,235,500 »	+ 11.5

Afin que les termes de comparaison soient semblables, les chiffres mentionnés ci-contre comprennent, pour les quatre années, les produits de l'exploitation de toutes les lignes reprises.

Ainsi, par exemple, bien que les recettes du Grand Central Belge et du Liégeois-Limbourgeois n'aient été fusionnées avec celles de l'Etat qu'à partir de juillet 1898 et les recettes d'Anvers à Gand et de Gand-Eecloo-Bruges qu'à partir de janvier 1898, les produits (1) de ces diverses lignes reprises, du mois de juillet 1897, ont été ajoutés à ceux de l'ancien réseau du même mois. De même, les recettes du Liège-Maestricht ayant été fusionnées avec celles de l'Etat à partir de la reprise (janvier 1899), les produits belges évalués de cette dernière ligne, pour les années 1897 et 1898, ont été compris dans les données ci-contre.

Quant au Liégeois-Limbourgeois, dans le même ordre d'idées, ce sont les recettes belges évaluées de l'exploitation de l'année 1897 et des six premiers mois de 1898 qui ont été envisagés et non la part attribuée à l'Etat à titre de concessionnaire, l'Etat néerlandais ayant exploité pour notre compte jusque fin juin 1898.

de février.

3,930,700 »	+ 6.2	3,920,600 »	- 0.3
91,500 »	+ 4.9	87,700 »	- 3.9
9,444,900 »	+ 6.1	9,900,700 »	+ 5.8
420,400 »	+ 20.6	250,200 »	- 40.5
13,887,500 »	+ 6.5	14,249,200 »	+ 2.8

(1) Produits du réseau belge évalués quant au Grand Central et au Liégeois-Limbourgeois.

de mars.

4,336,300 »	+ 5.9	4,430,600 »	+ 2.2
112,800 »	+ 12.2	127,700 »	- 4.5
11,451,400 »	+ 7.7	12,146,500 »	+ 6.1
415,300 »	+ 25.6	324,400 »	- 21.5
16,315,800 »	+ 7.6	17,009,200 »	+ 4.3

d'avril.

5,288,500 »	+ 1.1	5,753,000 »	+ 8.8
137,200 »	- 6.1	149,700 »	+ 9.1
9,910,000 »	- 5.1	10,095,200 »	+ 7.9
283,900 »	- 8.3	584,900 »	+ 35.6
15,019,600 »	- 1.8	16,980,800 »	+ 8.7

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	DIFFÉRENCE SUR 1897. %
------------------------	-------	-------	---------------------------------

## Mois

Voyageurs. . . . .	5,242,200 »	5,547,500 »	+ 5.8
Bagages. . . . .	154,600 »	152,200 »	- 1.6
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,527,100 »	9,679,400 »	+ 1.6
Produits extraordinaires. . . . .	249,500 »	317,500 »	+ 27.3
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>15,173,200 »</b>	<b>15,696,400 »</b>	<b>+ 3.4</b>

## Mois

Voyageurs. . . . .	* 5,739,900 »	5,245,800 »	- 8.6
Bagages . . . . .	178,100 »	167,100 »	- 6.2
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,365,800 »	10,361,300 »	+ 10.6
Produits extraordinaires. . . . .	247,200 »	314,700 »	+ 27.3
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>15,531,000 »</b>	<b>16,088,900 »</b>	<b>+ 3.6</b>

## Mois

Voyageurs. . . . .	* 6,529,100 »	6,276,500 »	- 3.9
Bagages . . . . .	255,900 »	232,000 »	- 9.3
Marchandises, finances, etc. . . . .	9,829,700 »	10,399,300 »	+ 5.8
Produits extraordinaires. . . . .	289,400 »	311,600 »	+ 7.7
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>16,904,100 »</b>	<b>17,219,400 »</b>	<b>+ 1.9</b>

## Mois

Voyageurs. . . . .	* 7,922,100 »	7,067,400 »	- 10.7
Bagages . . . . .	333,300 »	303,300 »	- 9.0
Marchandises, finances, etc. . . . .	10,053,200 »	10,299,000 »	+ 2.4
Produits extraordinaires. . . . .	344,100 »	312,400 »	- 9.2
<b>TOTAUX. . . . .</b>	<b>18,652,700 »</b>	<b>17,982,100 »</b>	<b>- 3.6</b>

\* Exposition de Bruxelles.

1899.	DIFFÉRENCE SUR 1898. %	1900.	DIFFÉRENCE SUR 1899. %	Observations.
-------	---------------------------------	-------	---------------------------------	---------------

## de mai.

5,741,600 "	+ 5.5	5,676,400 "	- 1.1
162,000 "	+ 6.4	174,400 "	+ 7.7
10,250,600 "	+ 5.9	11,204,900 "	+ 9.5
258,900 "	- 24.7	301,500 "	+ 26.2
16,395,100 "	+ 4.4	17,357,200 "	+ 5.9

## de juin.

5,340,000 "	+ 1.8	6,395,800 "	+ 19.8
170,900 "	+ 2.3	203,800 "	+ 19.5
10,870,300 "	+ 4.9	10,828,200 "	- 0.4
200,600 "	- 7.7	287,800 "	- 1.0
16,071,800 "	+ 3.2	17,715,400 "	+ 6.3

## de juillet.

6,378,100 "	+ 1.6	6,812,700 "	+ 6.8
248,200 "	+ 7.0	266,500 "	+ 7.4
10,655,900 "	+ 2.3	10,703,100 "	+ 0.7
284,600 "	- 8.7	366,700 "	+ 28.8
17,554,800 "	+ 1.9	18,149,000 "	+ 3.4

## d'août.

7,546,600 "	+ 6.8	7,602,300 "	+ 0.7
329,200 "	+ 8.5	358,700 "	+ 2.9
10,819,600 "	+ 5.1	10,992,100 "	+ 1.6
290,300 "	- 7.1	307,300 "	+ 5.9
18,985,700 "	+ 5.6	19,240,400 "	+ 1.3

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	DIFFÉRENCE SUR 1897. %
------------------------	-------	-------	---------------------------------

## Mois

Voyageurs . . . . .	* 7,093,100 "	6,656,000 "	— 6.2
Bagages . . . . .	269,800 "	266,500 "	— 1.3
Marchandises, finances, etc. . . . .	10,567,500 "	10,454,800 "	— 1.1
Produits extraordinaires . . . . .	343,000 "	461,900 "	+ 5.5
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>18,273,200 "</b>	<b>17,839,000 "</b>	<b>— 2.4</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	5,527,300 "	5,529,500 "	+ 0.0
Bagages . . . . .	169,000 "	170,100 "	+ 6.5
Marchandises, finances, etc. . . . .	12,029,800 "	11,084,600 "	— 0.4
Produits extraordinaires . . . . .	420,100 "	426,500 "	+ 1.5
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>18,146,200 "</b>	<b>18,110,700 "</b>	<b>— 0.2</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	4,094,700 "	4,246,500 "	+ 3.7
Bagages . . . . .	110,900 "	115,200 "	+ 3.9
Marchandises, finances, etc. . . . .	10,981,500 "	11,267,100 "	+ 2.6
Produits extraordinaires . . . . .	295,100 "	415,600 "	+ 40.8
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,482,000 "</b>	<b>16,044,400 "</b>	<b>+ 3.6</b>

## Mois

Voyageurs . . . . .	4,194,500 "	4,459,900 "	+ 6.3
Bagages . . . . .	94,500 "	102,500 "	+ 8.3
Marchandises, finances, etc. . . . .	10,094,100 "	10,574,200 "	+ 4.8
Produits extraordinaires . . . . .	367,300 "	491,100 "	+ 6.5
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>14,750,400 "</b>	<b>15,627,500 "</b>	<b>+ 5.9</b>

\* Exposition de Bruxelles.

1899.	DIFFÉRENCE sur 1898. %	1900.	DIFFÉRENCE sur 1899. %	Observations.
-------	---------------------------------	-------	---------------------------------	---------------

## de septembre.

6,903,400 "	+ 3.7	7,849,600 "	+ 13.7	
278,400 "	+ 4.5	298,100 "	+ 7.1	
11,206,800 "	+ 7.2	10,941,000 "	- 2.4	
502,200 "	+ 8.7	271,000 "	- 46.0	
18,890,800 "	+ 5.9	10,360,300 "	+ 2.5	

## d'octobre:

5,684,200 "	+ 2.8	5,955,300 "	+ 4.8	
179,800 "	+ 5.7	202,500 "	+ 12.6	
12,618,800 "	+ 5.3	13,024,600 "	+ 3.2	
526,000 "	+ 2.3	540,000 "	- 35.4	
19,008,800 "	+ 5.0	19,523,400 "	+ 2.7	

## de novembre.

4,430,500 "	+ 4.3	4,658,200 "	+ 5.1	
117,800 "	+ 2.3	124,700 "	+ 5.9	
12,351,400 "	+ 9.6	12,179,700 "	- 1.4	
380,900 "	- 8.3	380,200 "	- 0.2	
17,280,600 "	+ 7.7	17,342,800 "	+ 0.4	

## de décembre.

4,607,400 "	+ 3.3	(Approximation.)		
100,800 "	- 1.5	5,149,900 "	+ 9.38	
10,799,800 "	+ 2.1	10,715,000 "	- 5.03	
484,000 "	- 1.4			
15,992,000 "	+ 2.3	15,864,900 "	- 0.8	

## II. — Recettes comparatives par nature

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	DIFFÉRENCE sur 1897. %
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	4,540,500 *	4,579,400 *	+ 5.5
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	9,370,600 *	9,600,600 *	+ 2.5
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>13,711,100 *</b>	<b>14,180,000 *</b>	<b>+ 5.4</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	3,082,400 *	3,789,500 *	+ 2.0
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	9,497,400 *	9,250,600 *	— 2.6
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>13,179,800 *</b>	<b>13,059,900 *</b>	<b>— 1.1</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	4,208,600 *	4,103,900 *	— 0.3
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	10,782,100 *	10,961,800 *	+ 1.7
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>14,990,700 *</b>	<b>15,155,700 *</b>	<b>+ 1.1</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	5,129,700 *	5,376,900 *	+ 4.8
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	9,917,400 *	10,525,100 *	+ 6.1
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,047,100 *</b>	<b>15,902,000 *</b>	<b>+ 5.7</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	5,396,800 *	5,699,700 *	+ 5.6
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	9,776,400 *	9,996,700 *	+ 2.5
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,173,200 *</b>	<b>15,696,400 *</b>	<b>+ 5.4</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	* 5,918,000 *	5,412,900 *	— 8.5
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	9,613,000 *	10,676,000 *	+ 11.1
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,531,000 *</b>	<b>16,088,900 *</b>	<b>+ 5.6</b>

\* Exposition de Bruxelles.

et par mois pour 1897, 1898, 1899 et 1900.

1899.	DIFFÉRENCE SUR 1898. %	1900.	DIFFÉRENCE SUR 1899. %	Observations.
<b>de janvier.</b>				
4,766,700 »	+ 4.1	4,745,500 »	- 0.4	
9,787,800 »	+ 1.9	11,490,000 »	+ 17.4	
14,554,500 »	+ 2.6	16,255,500 »	+ 11.5	
<b>de février.</b>				
4,022,000 »	+ 6.1	4,008,300 »	- 0.5	
9,865,500 »	+ 6.6	10,240,900 »	+ 5.8	
13,887,500 »	+ 6.5	14,249,200 »	+ 2.6	
<b>de mars.</b>				
4,449,100 »	+ 6.1	4,558,500 »	+ 2.0	
11,864,700 »	+ 8.2	12,470,900 »	+ 5.1	
16,515,800 »	+ 7.6	17,009,200 »	+ 4.5	
<b>d'avril.</b>				
5,425,700 »	+ 0.9	5,902,700 »	+ 8.8	
10,195,900 »	- 5.1	11,078,100 »	+ 8.7	
15,619,600 »	- 1.8	16,980,800 »	+ 8.7	
<b>de mai.</b>				
5,905,800 »	+ 5.6	5,850,800 »	- 0.9	
10,489,500 »	+ 4.9	11,506,400 »	+ 9.7	
16,595,100 »	+ 4.4	17,557,200 »	+ 5.9	
<b>de juin.</b>				
5,510,900 »	+ 1.8	6,599,400 »	+ 19.8	
11,160,900 »	+ 4.5	11,116,000 »	- 0.4	
16,671,800 »	+ 5.6	17,715,400 »	+ 6.5	

NATURE DES TRANSPORTS.	1897.	1898.	DIFFERENCE SUR 1897. %
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	* 6,785,000 *	6,508,500 *	- 4.1
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	10,119,100 *	10,710,900 *	+ 5.8
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>16,904,100 *</b>	<b>17,219,400 *</b>	<b>+ 1.9</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	* 8,255,400 *	7,570,700 *	- 10.7
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	10,597,500 *	10,611,400 *	+ 2.1
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>18,852,700 *</b>	<b>17,982,100 *</b>	<b>- 5.6</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	* 7,562,900 *	6,922,500 *	- 6.0
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	10,910,500 *	10,916,700 *	+ 0.0
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>18,273,200 *</b>	<b>17,859,000 *</b>	<b>- 2.4</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	5,606,500 *	5,609,600 *	+ 0.1
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	12,449,900 *	12,411,100 *	- 0.3
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>18,146,200 *</b>	<b>18,110,700 *</b>	<b>- 0.2</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	4,205,600 *	4,561,700 *	+ 3.7
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	11,276,400 *	11,682,700 *	+ 3.6
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>15,482,000 *</b>	<b>16,044,400 *</b>	<b>+ 3.6</b>
			<b>Mois</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	4,289,000 *	4,562,200 *	+ 6.4
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	10,461,400 *	11,005,500 *	+ 5.8
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>14,750,400 *</b>	<b>15,627,500 *</b>	<b>+ 5.9</b>
			<b>Les douze</b>
Voyageurs et bagages . . . . .	65,270,200 *	64,477,100 *	- 1.2
Marchandises, finances, etc. Produits extraordinaires . . . . .	124,571,500 *	128,408,900 *	+ 3.1
<b>TOTAUX . . . . .</b>	<b>189,841,500 *</b>	<b>192,886,000 *</b>	<b>+ 1.6</b>

\* Exposition de Bruxelles.

1899.	DIFFÉRENCE SUR 1898. %	1900.	DIFFÉRENCE SUR 1899. %	Observations.
<b>de juillet.</b>				
6,626,500 »	+ 1.8	7,079,200 »	+ 6.8	
10,918,500 »	+ 1.9	11,069,800 »	+ 1.4	
17,544,800 »	+ 1.9	18,149,000 »	+ 5.4	
<b>d'août.</b>				
7,875,800 »	+ 6.9	7,941,000 »	+ 0.8	
11,109,900 »	+ 4.7	11,299,400 »	+ 1.7	
18,985,700 »	+ 5.6	19,240,400 »	+ 1.3	
<b>de septembre.</b>				
7,181,800 »	+ 5.7	8,147,700 »	+ 15.4	
11,709,000 »	+ 7.3	11,212,600 »	- 4.2	
18,890,800 »	+ 5.9	19,560,500 »	+ 2.5	
<b>d'octobre.</b>				
5,864,100 »	+ 2.9	6,158,800 »	+ 5.0	
13,144,700 »	+ 5.9	13,564,600 »	+ 1.7	
19,008,800 »	+ 5.0	19,525,400 »	+ 2.7	
<b>de novembre.</b>				
4,548,500 »	+ 4.3	4,782,900 »	+ 5.2	
12,752,500 »	+ 9.6	12,559,900 »	- 1.4	
17,280,600 »	+ 7.7	17,550,600 »	+ 0.3	
<b>de décembre.</b>				
4,708,200 »	+ 3.2	5,149,900 »	+ 9.58	
11,283,800 »	+ 2.0	10,715,000 »	- 5.03	
15,992,000 »	+ 2.3	15,864,900 »	- 0.8	
<b>mois réunis.</b>				
66,882,500 »	+ 3.7	70,904,200 »	+ 6.01	
134,260,500 »	+ 4.6	138,123,700 »	+ 2.87	
201,142,800 »	+ 4.5	209,027,900 »	+ 3.9	

## ANNEXE V.

*Relevé des passages à niveau supprimés en 1899.*

Numéros d'ordre.	LIGNE	SITUATION	DÉSIGNATION	DATE
	de . . . . . à . . . . .	(station de . . . . .) (entre les stations de et de).	des passages à niveau.	des suppressions.
1	Bruxelles-Alost.	Bodegem-Saint-Martin Ternath.	N° 27.	30 janvier
2-5	Schaerbeek-Louvain.	Cortenbergh-Veltthem	N° 6' et 7'.	12 mars.
4-5	Schaerbeek-Malines.	Weerde-Malines	N° 23 et 24.	15 juin.
6	Tirlemont-Ans.	Tirlemont-Esemael.	Chemin de Wulmerson à Hackendover.	10 juillet.
7	Id.	Id.	Chemin de Gossoncourt à Hackendover.	16 août.
8	Id.	Rosoux-Goyer-Waremme.	Chemin de Bettincourt à Berloz.	10 novembre.
9	Id.	Remicourt-Fexhe-le-Haut- Clocher.	Sentier de Nomalle à Geneffe.	15 juillet.
10	Bruxelles-Ciney.	Chastre-Blanmont.	N° 58.	1 <sup>er</sup> août.
11	Id.	Chastre-Ernage.	N° 40.	1 <sup>er</sup> juin.
12	Id.	Assesse-Natoye.	N° 76.	31 décembre.
13	Namur-Ramillies.	Vedrin-Frizet.	N° 94.	7 octobre.
14-15	Manage-Wavre.	Noirhat-Court-Saint- Étienne.	N° 69 et 70.	15 juillet.
16	Bruxelles-Braine-le-Comte.	Forest (Midi).	N° 4 (privé).	19 août.
17	Id.	Lotb.	N° 13 (id.).	14 octobre.
18	Tamines-Gembloux.	Ligny (Sud)-Sombrefe.	N° 27.	1 <sup>er</sup> juillet.
19	Bruxelles-Arlon.	Aye.	N° 100.	15 décembre.
20	Id.	Longlier-Lavaux.	N° 134.	25 octobre.
21	Mons-Quévrain.	Jemappes-Mons.	N° 101.	24 août.

Numéros d'ordre.	LIGNE	SITUATION	DÉSIGNATION	DATE
	de..... à.....	(station de..... (entre les stations de et de).	des passages à niveau.	des suppressions.
22	Anvers-Gand.	Mille-Pommes-Saint-Nicolas.	N° 30.	1 <sup>er</sup> octobre.
23	Tournai-Mouscron.	Templeuve.	N° 21.	23 février.
24	Hal-Ath.	Brages-Bellinghen-Saintes.	Sentier du Château.	8 novembre.
25-26	Ath-Grammont.	Lessines-Papignies.	N° 111 et 112.	16 février.
27	Gand-Eecloo.	Evergem.	N° 18.	11 novembre.
28	Braine-le-Comte à Gand.	Braine-le-Comte-Rognon.	N° 2.	20 octobre.

## A. — Matériel de

CATÉGORIES.	TYPES.	Effectif au 31 décembre 1879.	1880.					Effectif au 31 décembre.	Dépôtions ou ventes	Four		
			Dépôtions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés	Rectifications, trans- formations, changement de classification.			Dépôtions ou ventes	sur	
				ordinaire.	extraordi- naire						ordinaire.	
Matériel pour les lignes principales	Locomotives ordinaires.	1	152	"	"	"	"	"	152	4	1	
		2	51	"	"	10	"	"	61	"	"	
		4	50	"	"	50	"	"	66	"	"	
		5	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		12	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		17	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
		divers	154	10	1	4	8	+ 8	145	5	"	
		TOTAL . . . . .	355	10	1	44	8	+ 8	404	9	1	
		Locomotives à mar- chandises. . . . .	28	234	"	1	"	"	235	"	1	
	29		94	"	"	57	"	"	151	"	16	
	divers		166	4	"	"	2	- 4	160	3	"	
		TOTAL . . . . .	494	4	1	57	2	- 4	546	3	17	
	Locomotives de gare . . . . .	208	3	1	20	"	- 4	222	2	2		
	Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs. . . . .	6	"	"	"	"	"	"	"		
10		"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	TOTAL . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Locomotives à mar- chandises. . . . .	20	54	"	1	"	"	55	"	"		
25		"	"	"	"	"	"	"	"	"		
divers		40	"	"	"	"	"	40	1	"		
	TOTAL . . . . .	94	"	1	"	"	"	95	1	"		
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons . . . . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Locomotives-tenders pr fortes rampes.	11	"	"	"	"	"	"	"	"		
	Voitures à vapeur et voitures électriques	"	15	1	1	1	"	14	"	"		
	TOTAL . . . . .	13	1	1	1	"	"	14	"	"		
	TOTAL GÉNÉRAL . . . . .	1,162	18	5	122	10	"	1,281	16	20		

DU 31 DÉCEMBRE 1879 AU 31 DÉCEMBRE 1899.

traction.

1881.				1882.						1883.					
ni budget	Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre	Démolitions ou ventes	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes	Fourni sur budget		Repris aux sociétés	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.
					ordinaire.	extraordinaire.					ordinaire	extraordinaire			
•	•	•	129	1	•	8	•	•	136	•	14	2	•	•	162
10	•	•	71	•	•	11	•	•	82	•	•	6	•	•	88
24	•	•	90	•	2	•	•	•	92	•	•	•	•	•	92
36	•	•	36	•	•	•	•	•	36	•	•	•	•	•	36
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	— 7	133	4	•	•	•	•	120	5	•	•	0	•	130
70	•	— 7	459	5	2	19	•	•	475	5	14	8	6	•	498
7	•	+ 20	263	•	15	•	•	•	278	•	•	28	•	•	306
90	•	•	257	•	•	50	•	•	307	•	•	67	•	•	374
1	•	— 2	156	5	•	•	•	— 5	148	7	•	•	•	•	141
98	•	+ 18	676	5	15	50	•	— 5	753	7	•	95	•	•	821
12	4	— 11	227	3	12	29	•	+ 5	268	3	•	9	•	•	274
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	55	•	•	•	•	•	55	•	•	•	•	•	55
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	59	•	•	•	•	•	59	•	•	•	•	•	59
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	94	•	•	•	•	•	94	•	•	•	•	•	94
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	14	1	•	•	•	•	13	•	•	•	•	•	13
•	•	•	14	1	•	•	•	•	13	•	•	•	•	•	13
180	4	•	1,470	14	29	98	•	•	1,883	15	14	112	6	•	1,700

CATÉGORIES.	TYPES.	Effectif au 31 décembre 1883.	1884.					Effectif au 31 décembre	Démolitions ou ventes.	Four		
			Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, changement de classification.			Démolitions ou ventes.	sur	
				ordinaire.	extraordi- naire.						ordinaire	
Matériel pour les lignes principales	Locomotives ordinaires.	1	152	1	•	•	•	•	151	•	•	
		2	88	•	•	30	•	•	118	•	21	
		4	92	•	•	•	•	•	92	•	•	
		Locomotives à voya- geurs . . . . .	5	36	•	•	•	•	•	36	•	•
		12	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		divers	130	8	•	•	•	•	122	6	2	
		TOTAL . . . . .		408	9	•	30	•	•	519	6	23
		Locomotives à mar- chandises . . . . .	28	306	•	•	•	•	•	306	•	•
			20	374	1	3	21	•	•	307	•	•
	divers		141	2	•	•	•	•	139	15	•	
	TOTAL . . . . .		821	3	3	21	•	•	842	15	•	
	Locomotives de gare . . . . .		274	4	•	14	•	•	284	10	3	
	Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs . . . . .	6	•	•	•	•	•	•	•	•	
			16	•	•	•	•	•	•	•	•	
TOTAL . . . . .			•	•	•	•	•	•	•	•		
Locomotives à mar- chandises . . . . .	20	55	•	•	•	•	•	55	•	•		
	25	•	•	•	1	•	•	1	•	19		
	divers	59	•	•	•	•	•	39	2	1		
TOTAL . . . . .		94	•	•	1	•	•	95	2	20		
Matériel pour les lignes secon- daires.	Locomotives-fourgons . . . . .	•	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Locomotives-tenders p <sup>r</sup> fortes rampes	11	•	•	•	•	•	•	•	•		
	Voitures à vapeur et voitures électriques	•	13	•	•	•	•	•	13	•	1	
TOTAL . . . . .		13	•	•	•	•	•	13	•	1		
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .		1,700	16	3	66	•	•	1,763	33	47		

## traction (suite).

1885.				1886.						1887.						
ni budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.
extraordi- naire.						ordinaire.	extraordi- naire.					ordinaire.	extraordi- naire.			
"	"	"	"	131	4	"	"	"	"	147	4	"	"	"	"	143
"	"	"	"	139	"	"	"	"	"	139	"	"	"	"	+ 7	146
"	"	"	"	92	"	"	"	"	"	92	"	"	"	"	"	92
"	"	"	"	36	"	"	"	"	"	36	"	"	"	"	"	36
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	118	6	"	"	"	"	112	6	"	"	"	+ 6	112
"	"	"	"	536	10	"	"	"	"	526	10	"	"	"	+ 13	529
"	"	"	+ 1	307	2	"	"	"	"	305	5	"	"	"	- 7	295
"	"	"	"	307	"	1	"	"	"	308	"	"	"	"	"	308
"	"	"	- 1	123	13	"	"	"	"	110	0	"	"	"	- 6	95
"	"	"	"	827	15	1	"	"	"	815	14	"	"	"	- 13	786
4	"	"	"	281	7	"	"	"	"	274	8	"	"	"	"	260
"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	2	"	1	"	"	"	3
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	1	1	"	"	2	"	1	"	"	"	3
"	"	"	"	55	"	"	"	"	"	55	"	"	"	"	"	55
31	"	"	"	51	"	5	9	"	"	65	"	"	3	"	"	68
"	"	"	"	38	"	"	"	"	"	38	2	"	"	"	"	36
31	"	"	"	144	"	5	9	"	"	158	2	"	3	"	"	159
"	"	"	"	"	"	"	10	"	"	19	"	"	17	"	"	36
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	14	"	1	0	"	"	24	"	"	23	"	"	47
"	"	"	"	14	"	1	28	"	"	43	"	"	40	"	"	83
35	"	"	"	1,802	52	8	38	"	"	1,816	34	1	43	"	"	1,820

CATÉGORIES.	TYPES.	Effectif au 31 décembre 1877.	1888.					Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes	Four		
			Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, change- ment de classification.			Démolitions ou ventes	sur	
				ordinaire	extraordi- naire.						ordinaire	
Matériel pour les lignes principales	Locomotives ordinaires	1	145	1	•	•	•	•	142	•	•	
		2	146	•	•	•	•	+ 24	170	1	•	
		4	92	•	•	•	•	•	92	•	•	
		5	56	•	•	•	•	•	56	•	•	
		12	•	•	•	1	•	•	1	•	•	
		17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		divers	112	4	•	•	•	•	108	4	•	
	TOTAL . . . . .		520	5	•	1	•	+ 24	549	5	•	
	Locomotives à mar- chandises . . . . .	28	203	•	•	•	•	- 24	260	•	•	
		29	398	•	•	•	•	•	398	•	•	
divers		95	9	•	•	•	•	86	14	•		
TOTAL . . . . .		786	9	•	•	•	- 24	753	14	•		
Locomotives de gare . . . . .		266	7	•	•	•	•	250	5	4		
Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs . . . . .	6	3	•	•	•	•	3	•	•		
		16	•	•	•	•	•	•	•	•		
	TOTAL . . . . .		3	•	•	•	•	3	•	•		
Locomotives à mar- chandises . . . . .	20	55	•	•	•	•	•	55	•	•		
	25	68	•	•	1	•	•	69	•	25		
	divers	56	2	•	•	•	•	54	1	•		
TOTAL . . . . .		159	2	•	1	•	•	158	1	25		
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons . . . . .	•	36	•	•	•	•	36	•	•		
	Locomotives-tenders pr fortes rampes.	11	•	•	•	12	•	•	12	•		
	Voitures à vapeur et voitures électriques	•	47	•	•	3	•	•	50	•		
TOTAL . . . . .		85	•	•	15	•	•	98	•	•		
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .		1,826	23	•	17	•	•	1,820	23	20		

traction (suite).

1889.				1890.						1891.					
ni budget	Repris aux sociétés	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification	Effectif au 31 décembre.
					ordinaire	extraordinaire.					ordinaire.	extraordinaire.			
			142	2					140						140
		+ 1	170					+ 1	171						171
			92						92						92
			36						36						36
			1		1	5			7			16			23
1			105	1	1				105	3					102
1		+ 1	546	5	2	5		+ 1	551	3		16			564
		- 1	268					- 1	267	1					266
			398						398						398
			72	2					70	2					68
		- 1	738	2					735	3					732
			260		28	1			289	5					286
5			8		1				9			7			16
5			8		1				9			7			16
			55						55						55
			94		2	68			164		38	31			233
			33						33	1					32
			182		2	68			252	1	38	31			320
			56		9				45		1				46
29			41		1				42			10			52
			50		4				54						54
29			127		14				141		1	10			152
85			1,861	5	47	74			1,977	10	39	64			2,070

CATÉGORIES.	TYPES.	Effectif au 31 décembre 1891.	1892.					Effectif au 31 décembre	Démolitions ou ventes	Four sur		
			Démolitions ou ventes	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, changement de classification.			Démolitions ou ventes	Four sur	
				ordinaire	extraordi- naire.						ordinaire	
Matériel pour les lignes principales	Locomotives ordinaires.	1	140	2	•	•	•	•	138	•	•	
		2	171	•	•	•	•	+ 1	172	•	•	
		4	92	•	•	•	•	•	92	•	•	
		Locomotives à voya- geurs . . . . .	5	36	•	•	•	•	•	36	•	•
			12	25	•	•	21	•	•	44	•	•
		17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		divers	102	4	•	•	•	•	98	3	•	
		TOTAL . . . . .		564	6	•	21	•	+ 1	580	3	•
		Locomotives à mar- chandises . . . . .	28	266	•	•	•	•	- 1	265	•	•
			20	308	•	•	•	•	•	308	•	•
divers	68		3	•	•	•	•	65	4	•		
TOTAL . . . . .			752	3	•	•	•	- 1	728	4	•	
Locomotives de gare . . . . .		286	2	•	•	•	•	284	10	•		
Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs. . . . .	6	16	•	•	11	•	•	27	•	4	
		10	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		TOTAL . . . . .		16	•	•	11	•	•	27	•	4
Locomotives à mar- chandises . . . . .	20	55	•	•	•	•	•	55	•	•		
	25	233	•	1	•	•	•	234	•	•		
	divers	32	1	•	•	•	•	31	2	•		
TOTAL . . . . .		320	1	1	•	•	•	320	2	•		
Matériel pour les lignes secon- daires.	Locomotives-fourgons . . . . .	•	46	•	•	•	•	46	•	•		
	Locomotives-tenders pr fortes rampes.	11	52	•	•	•	•	52	•	19		
	Voitures à vapeur et voitures électriques.	•	54	•	•	•	•	54	•	•		
TOTAL . . . . .		152	•	•	•	•	•	152	•	19		
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .		2,070	12	1	32	•	•	2,001	19	23		

traction (suite).

1895.				1894.						1895.						
ni budget:		Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, transformations, changement de classification.	Effectif au 31 décembre.
extraordinaire						ordinaire.	extraordinaire.					ordinaire.	extraordinaire.			
•	•	•		138	1	•	•	•	•	137	1	•	•	•	•	136
•	•	•		172	•	•	•	•	•	172	•	•	•	•	•	172
•	•	•		92	•	•	•	•	•	92	•	•	•	•	•	92
•	•	•		56	•	•	•	•	•	56	•	•	•	•	•	56
10	•	•		54	•	•	33	•	•	87	•	•	1	•	•	88
•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•		95	3	•	•	•	•	92	4	•	•	•	•	88
10	•	•		587	4	•	53	•	•	616	5	•	1	•	•	612
•	•	- 2		265	•	•	•	•	- 7	256	•	•	•	•	- 6	250
•	•	+ 2		400	•	•	•	•	+ 7	407	•	•	•	•	+ 6	413
•	•	•		61	2	•	•	•	•	50	5	•	•	•	•	54
•	•	•		724	2	•	•	•	•	722	3	•	•	•	•	717
•	•	•		274	2	•	2	•	•	274	6	21	6	•	•	295
•	•	•		31	•	•	•	•	•	31	•	•	1	•	•	32
•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•		31	•	•	•	•	•	31	•	•	1	•	•	32
•	•	•		55	•	•	•	•	•	55	1	•	•	•	•	54
•	•	•		254	•	•	•	•	•	254	•	15	21	•	•	270
•	•	•		29	2	•	•	•	•	27	4	•	1	•	•	24
•	•	•		318	2	•	•	•	•	316	5	15	22	•	•	348
•	•	•		46	•	•	•	•	•	46	•	•	•	•	•	46
•	•	•		71	•	2	1	•	•	74	•	•	6	•	•	80
•	•	•		54	•	•	•	•	•	54	•	•	•	•	•	54
•	•	•		171	•	2	1	•	•	174	•	•	6	•	•	180
10	•	•		2,105	10	2	56	•	•	2,133	21	36	36	•	•	2,184

CATÉGORIES.	TYPES.	Effectif au 31 décembre 1895.	1896.					Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Four		
			Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, change- ment de classification.			Démolitions ou ventes.	sur	
				ordinaire.	extraordi- naire.						ordinaire.	
Matériel pour les lignes principales	Locomotives ordinaires.	1	156	4	•	•	•	•	152	1	•	
		2	172	•	•	•	•	•	172	•	•	
		4	92	•	•	•	•	•	92	•	•	
		5	56	•	•	•	•	•	56	•	•	
		12	88	•	•	14	•	•	102	•	•	
		17	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
		divers	88	7	•	•	•	•	81	5	•	
	TOTAL . . . . .		612	11	•	14	•	•	615	6	•	
	Locomotives à mar- chandises. . . . .	28	250	•	•	•	•	- 1	249	•	•	
		20	415	•	•	•	•	+ 1	414	•	•	
divers		54	5	•	•	•	•	49	6	•		
TOTAL . . . . .		717	5	•	•	•	•	712	6	•		
Locomotives de gare . . . . .		295	6	•	4	•	•	295	4	2		
Locomotives pour fortes rampes.	Locomotives express à voyageurs. . . . .	6	52	•	•	•	•	•	52	•	•	
		16	•	•	•	•	•	•	•	•	1	
	TOTAL . . . . .		52	•	•	•	•	•	52	•	1	
Locomotives à mar- chandises. . . . .	20	54	•	•	•	•	- 1	55	1	•		
	25	270	•	19	10	•	•	299	•	56		
	divers	24	1	•	•	•	+ 1	24	2	•		
	TOTAL . . . . .		548	1	19	10	•	•	576	3	56	
Matériel pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons. . . . .	•	46	•	•	•	•	•	46	•	•	
	Locomotives-tenders pr fortes rampes	11	80	•	5	•	•	•	83	•	2	
	Voitures à vapeur et voitures électriques	•	54	•	•	•	•	•	54	•	•	
TOTAL . . . . .		180	•	5	•	•	•	185	•	2		
TOTAL GÉNÉRAL . . . . .		2,184	25	22	28	•	•	2,211	19	41		

(\*) Locomotives reprises aux sociétés, démolies l'année de la reprise.

## traction (suite).

1897.				1898.						1899.					
ni budget	Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, change- ment de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, change- ment de classification.	Effectif au 31 décembre.	Démolitions ou ventes.	Fourni sur budget		Repris aux sociétés.	Rectifications, trans- formations, change- ment de classification.	Effectif au 31 décembre
					ordinaire	extraordi- naire					ordinaire.	extraordi- naire			
o	o	o	131	1	o	o	o	o	150	1	o	o	o	o	129
o	o	o	172	1	o	o	o	o	171	o	o	o	o	o	171
o	o	o	92	1	o	o	o	o	91	o	o	o	o	o	91
o	o	o	56	o	o	o	o	o	56	o	o	o	o	o	56
10	o	o	112	o	1	2	o	o	115	o	o	o	o	o	115
o	o	o	o	o	o	5	o	o	5	o	o	o	o	o	5
o	o	o	76	4	o	o	65	o	157	7	o	o	o	o	130
10	o	o	619	7	1	7	65	o	685	8	o	o	o	o	677
o	o	o	240	2	o	o	o	o	247	5	o	o	1	o	245
o	o	+ 1	415	o	o	o	o	o	415	2	o	61	o	o	474
o	o	- 1	42	9	o	o	118	o	151	4	o	o	7	o	154
o	o	o	706	11	o	o	118	o	815	11	o	61	8	o	871
15	o	o	506	6	2	o	24	o	526	13	4	8	o	o	525
o	o	o	52	o	o	o	o	o	52	o	o	o	o	o	52
15	o	o	16	o	o	11	o	o	27	o	o	o	o	o	27
15	o	o	48	o	o	11	o	o	59	o	o	o	o	o	59
o	o	o	52	5	o	o	o	o	49	6	o	o	o	o	43
27	o	o	362	o	o	107	o	o	469	o	o	5	o	o	472
o	o	o	22	1	o	1	o	o	22	o	o	o	o	o	22
27	o	o	456	4	o	108	o	o	540	6	o	5	o	o	557
o	o	o	46	o	o	o	o	o	46	o	o	o	o	o	46
11	o	o	96	o	o	6	o	o	102	o	o	o	o	o	102
o	o	o	54	o	o	5	o	o	59	o	o	o	o	o	59
11	o	o	196	o	o	11	o	o	207	o	o	o	o	o	207
78	o	o	2,511	28	5	157	207	o	2,050	38	4	72	8	o	2,676
				(*) 19			(*) 19			(*) 3			(*) 5		
				47			226			41			11		

CATÉGORIES.	Effectif au 31 décembre 1879.	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1880.
		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé	TOTAL.	
Fourgons . . . . . 1 1/2 tonne.	588	7	"	7	"	4	2	6	587
Wagons fermés . . . . . 5 tonnes.	681	25	14	37	"	"	"	"	644
— . . . . . 7 et 7 1/2 —	4,301	72	41	113	2	620	"	657	4,845
— . . . . . 10 —	"	"	"	"	"	35	"	"	"
— . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons coton et laine . . . . . 10 —	"	"	"	"	"	200	"	200	200
— . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons coke, laine, minéral. . . . . 5 —	1	"	"	"	"	"	"	"	1
— . . . . . 10 —	3,075	13	9	22	1	300	"	301	3,354
— . . . . . 12 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons à charbon . . . . . 5 —	1,122	27	10	46	"	35	"	35	1,111
— . . . . . 7 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— . . . . . 10 —	17,552	84	122	206	2	1,595	"	1,845	19,191
— . . . . . 12 —	"	"	"	"	"	248	"	"	"
— . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons à chevrons mobiles . . . . . 10 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wagons plats à 4 roues . . . . . 10 —	2,335	19	60	79	"	240	59	309	2,865
— 4 — . . . . . 7 —	"	"	"	"	"	10	"	"	"
— 4 — . . . . . 5 —	83	3	18	21	"	6	"	6	68
— 4 — . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— 6 — . . . . . 15 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— 8 — . . . . . 15 —	11	1	"	1	"	"	"	"	10
— 8 — . . . . . 20 —	533	"	"	"	1	102	"	103	636
— 8 — . . . . . 25 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— 8 — . . . . . 30 —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bergerie et transport de bétail. . . . . 5 et 6 —	27	4	1	5	"	"	"	"	22
Wagons pour transports spéciaux . . . . . 10 —	2	"	"	"	"	"	"	"	2
— . . . . . 35 —	1	"	"	"	"	"	"	"	1
Wagons embranchements de charbon-									
nages . . . . . 7 1/2 —	525	37	"	37	"	"	50	30	518
Wagons-tapissières . . . . . 3 —	48	"	"	"	"	20	20	20	68
— de la route . . . . . 7 1/2 —	462	55	"	55	"	"	153	135	540
— pour plates-formes . . . . . 10 —	6	"	"	"	"	2	"	2	8
— pour roues . . . . . 5 —	"	"	"	"	"	"	15	15	15
— . . . . . 10 —	"	"	"	"	"	"	47	47	47
— pour combustibles . . . . . 10 —	44	8	"	8	"	"	"	"	56
— -étalons . . . . . —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— -bâches à eau . . . . . —	4	3	"	3	"	"	"	"	1
— de secours . . . . . —	85	2	54	56	"	1	"	1	30
— -citernes . . . . . —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— -freins . . . . . —	34	"	"	"	1	"	"	1	35
— pour transport de gaz riche									
chasse-neige . . . . . —	"	"	"	"	"	"	"	"	"
— à clapets . . . . . —	1	"	"	"	"	"	"	"	1
— -trémies . . . . . —	54	"	"	"	1	"	"	1	53
— pour service des ateliers . . . . . —	5	"	"	"	"	"	"	"	5
TOTAL . . . . .	31,850								34,506

N. B. — Les chiffres italiques se rapportent à des véhicules rachetés à des sociétés.

## Matériel pour trains de marchandises.

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1881	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1882
Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
14	»	14	50	60 4	»	114	687	6	»	6	»	2	»	2	683
17	5	22	»	»	»	»	622	44	1	45	»	15	»	15	592
56	21	57	1	96	»	97	4,885	46	»	46	»	49 6	»	55	4,894
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»	»	200
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
17	10	27	»	»	»	»	1 5,527	»	»	»	»	»	»	»	1 3,306
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	421	429	»	»	»	»	682	5	»	5	»	16	»	16	693
47	48	95	50	3,057 24	»	3,151	22,227	128	20	148	»	3,824 4	»	3,828	25,907
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
22	2	24	»	2	42	44	2,585	28	5	33	»	4	»	4	2,556
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	18	19	»	22	»	22	71	3	7	10	»	4	»	4	65
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
4	»	4	»	»	»	»	6	1	»	1	»	»	»	»	5
»	»	»	»	95	»	95	729	»	»	»	»	»	»	»	729
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
3	»	3	»	»	»	»	19	4	»	4	»	»	»	»	15
»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	2
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
31	»	31	»	»	456	456	945	35	2	37	»	»	15	15	921
»	»	»	»	»	»	»	68	»	»	»	»	»	»	»	68
37	»	37	1	»	15	16	519	29	»	29	»	»	16	16	506
»	»	»	1	»	»	1	9	»	»	»	»	»	»	»	9
»	»	»	»	»	18	18	35	1	»	1	»	»	6	6	38
12	»	12	»	»	»	»	35	»	»	»	»	»	3	3	58
3	»	3	»	»	»	»	35	12	»	12	»	»	»	»	21
»	»	»	»	5	»	5	5	»	»	»	»	»	»	»	5
»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	1	»	»	»	»	4
4	»	4	»	»	11	11	37	2	»	2	»	»	»	»	35
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1	»	1	»	»	»	»	34	34	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	55	»	»	»	»	»	»	»	55
5	»	5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
							37,817								41,384



de marchandises (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1884.	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1885.
Démoli.	Transformé.	Total.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	Total.		Démoli.	Transformé.	Total.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	Total.	
5	•	5	•	•	•	•	676	5	•	5	•	1	•	1	672
72	•	72	•	•	•	•	451	72	4	76	•	•	•	•	375
86	55	159	125	•	•	125	5,549	54	59	113	51	•	5	56	5,292
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	150	100	•	250	550	•	•	•	•	•	•	•	550
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	7	21	•	•	•	•	1	•	1	1	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	5,567	11	59	70	1	•	2	3	3,300
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	676	676	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
169	151	500	500	100	7	407	25,905	145	4	149	1	•	98	99	25,853
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
57	5	42	15	•	•	15	2,587	20	2	22	1	•	•	1	2,566
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	2	•	•	•	•	54	5	•	5	•	•	•	•	40
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
2	•	2	•	•	•	•	2	•	1	1	•	•	•	•	1
3	•	3	•	•	•	•	726	•	•	•	50	•	1	51	777
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
14	•	•	•	•	•	•	14	1	•	1	•	•	•	•	13
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	2	•	•	•	•	•	•	•	2
•	•	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	•	•	•	1
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
105	•	105	•	•	222	222	979	157	•	157	•	•	19	19	846
•	•	•	•	•	•	•	67	•	•	•	•	•	•	•	67
95	•	95	•	•	591	591	945	117	•	117	•	•	1	1	827
•	•	•	•	•	•	•	9	•	•	•	•	•	•	•	9
•	•	•	•	•	•	•	57	3	•	5	•	•	•	•	54
•	•	•	•	•	•	•	40	3	•	5	•	•	5	5	42
16	•	16	•	•	•	•	5	•	5	5	•	•	•	•	5
•	•	•	•	•	•	•	5	•	•	•	•	•	•	•	5
•	•	•	•	•	1	1	5	•	•	•	•	•	1	1	6
•	•	•	•	•	•	•	55	1	•	1	•	•	6	6	38
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	34	•	•	•	•	•	•	•	34
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	•	•	1	•	•	•	•	•	•	•	1
•	•	•	•	•	•	•	55	1	•	1	•	•	•	•	54
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
							41,896								41,414



de marchandises (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1887	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1888
Démoli.	Transformé	Total.	Renouvellement.	Extension.	Transformé	Total.		Démoli	Transformé.	TOTAL	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
7	3	10	"	"	3	3	661	4	"	4	"	"	0	"	657
6	"	6	"	"	9	9	315	"	"	"	"	"	"	"	509
18	1	19	"	"	40	40	5,450	8	"	8	950	55	9	974	6,416
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	550	"	"	"	"	"	"	"	550
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13	"	13	"	"	"	"	5,275	5	"	5	"	155	1	156	5,404
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
170	16	186	"	"	"	"	25,460	115	51	166	700	100	"	800	26,096
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
4	8	12	"	"	2	2	2,523	6	4	10	100	"	"	100	2,613
"	"	"	"	"	"	"	59	"	"	"	"	"	"	"	59
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1	"	1	"	"	"	"	776	1	"	1	"	"	"	"	776
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	15	"	"	"	"	"	"	"	15
"	"	"	"	"	"	"	2	"	"	"	"	"	"	"	2
"	"	"	"	"	"	"	1	"	"	"	"	"	"	"	1
58	9	67	"	"	5	5	604	65	"	65	"	"	7	7	546
"	"	"	"	"	"	"	67	"	"	"	"	"	"	"	67
120	"	120	"	"	11	11	627	75	"	75	"	"	44	44	598
"	"	"	"	"	"	"	8	"	"	"	"	"	"	"	8
5	"	5	"	"	"	"	31	1	"	1	"	"	"	"	30
1	"	1	"	"	6	6	52	5	"	5	"	"	5	5	52
"	"	"	"	"	"	"	5	"	"	"	"	"	"	"	5
"	"	"	"	"	"	"	6	"	"	"	"	"	"	"	6
1	"	1	"	"	1	1	59	1	"	1	"	"	"	"	58
"	"	"	"	"	"	"	54	"	"	"	"	"	"	"	54
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	1	1
1	"	1	"	"	"	"	54	"	"	"	"	"	"	"	54
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
							40,591								42,521



de marchandises (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1890	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1891.
Démoli.	Transformé	TOTAL.	Renouvellement	Extension	Transformé	TOTAL.		Démoli.	Transformé	TOTAL.	Renouvellement	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
7	9	16	.	7	9	16	684	3	.	3	.	.	.	.	681
11	.	11	.	.	.	.	297	2	.	2	.	.	.	.	295
1	.	1	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	2
58	14	52	.	50	14	64	6,405	24	15	59	.	.	2	2	6,368
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	549	.	.	.	.	.	.	.	549
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	.	22	.	.	3	5	3,675	3	1	4	.	.	.	.	3,671
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
108	136	244	.	700	8	708	26,659	140	85	225	.	.	106	106	26,650
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
17	29	46	100	.	6	106	2,680	3	3	6	.	.	9	9	2,683
.	39	59	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	10	.	.	.	.	.	.	.	10
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
5	.	3	.	.	.	.	771	3	.	3	.	.	.	.	768
.	.	.	.	5	.	5	5	.	.	.	.	.	.	.	5
.	.	.	.	1	.	1	1	.	.	.	.	.	.	.	1
15	.	15	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	2	.	.	.	.	.	.	.	2
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
46	19	65	.	.	59	59	709	58	69	107	.	.	132	132	734
.	.	.	.	.	.	.	68	.	.	.	.	.	.	.	68
90	4	102	.	.	117	117	774	91	219	510	.	.	84	84	548
.	.	.	.	.	.	.	8	.	.	.	.	.	.	.	8
.	.	.	.	.	.	.	23	2	.	2	.	.	.	.	21
6	.	6	.	.	8	8	59	.	.	.	.	.	3	3	62
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	31	31	31
.	.	.	.	.	1	1	6	.	.	.	.	.	.	.	6
.	.	.	.	.	.	.	6	.	.	.	.	.	.	.	6
2	.	2	.	.	.	.	38	4	2	6	.	.	13	13	45
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	34	.	.	.	.	.	.	.	34
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	3	.	.	.	.	.	.	.	3
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	54	.	54	54	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
							45,523								45,352













CATÉGORIES.	Effectif au 31 décembre 1879.	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1880.	
		Démoli.	Transformé.	Total.	Renouvellement.	Extension	Transformé	Total.		
Matériel entrant dans la composition des trains circulant sur les lignes principales.	Voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	484	»	1	1	38	58 3	»	70	562
	— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	492	8	»	8	58	13 6	»	57	541
	— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,455	40	»	40	182	125 16	»	323	1,718
	— mixtes . . . . .	147	1	»	1	20	9 4	»	53	179
	Fourgons à bagages . . . . .	440	4	»	4	»	85 9	»	42	478
	Voitures cellulaires . . . . .	13	»	»	»	1	»	»	1	14
	— funéraires . . . . .	4	»	»	»	»	»	»	»	4
	— postales . . . . .	50	»	»	»	3	»	»	3	55
	Wagons fermés vitesse . . . . .	176	1	»	1	»	»	»	»	175
	Trucks fermés et ouverts . . . . .	90	1	»	1	1	10	»	11	106
	Boxes . . . . .	100	1	»	1	1	»	»	1	106
	Fourgons-chaudières . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Matériel entrant dans la composition des trains circulant sur les lignes secondaires.	Voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
— mixtes . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
— fourgons . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fourgons indépendants . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fourgons adhérents aux locomotives . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
Voitures à vapeur et voitures électriques . . . . .		»	»	»	»	»	»	»	»	»
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>3,443</b>								<b>3,936</b>	

N. B. — Les chiffres indiqués en italique se rapportent à des véhicules rachetés à des sociétés.





*de voyageurs (suite).*

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1884.	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1885.
Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
8	.	8	»	»	.	.	589	9	.	9	.	2	.	2	582
19	»	19	»	»	»	»	491	11	»	11	»	2	»	2	482
37	»	37	»	»	.	.	1,655	41	.	41	4	32	.	36	1,638
5	»	5	1	.	.	1	268	8	.	8	1	20	.	21	281
4	.	4	.	75	»	75	583	2	»	2	.	.	.	.	581
.	»	»	.	.	.	.	16	1	.	1	.	.	.	.	15
»	»	»	»	»	.	»	6	.	.	.	.	.	.	.	6
»	»	»	6	.	.	6	54	3	.	3	3	.	»	3	54
2	»	»	.	.	41	41	308	1	5	6	.	.	.	.	302
3	.	.	.	5	»	5	118	3	.	3	»	.	»	.	115
2	.	.	1	.	10	11	125	3	.	3	.	1	.	1	123
.	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
»	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
»	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
»	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
»	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
»	»	»	»	»	»	»	2	.	.	.	1	20	.	21	23
.	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	»	»	»	»	»	»	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	»	»	»	»	»	»	13	.	.	.	1	.	.	1	14
							4,206								4,206



## de voyageurs (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1887	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1888.
Démoli.	Transformé	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé	TOTAL.		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
11	1	12	•	•	•	•	477	2	•	2	•	1	•	1	476
9	55	44	•	•	•	•	431	2	•	2	•	•	•	•	429
25	95	120	•	•	•	•	1,423	12	•	12	•	37	•	37	1,448
5	100	105	•	•	•	•	265	•	•	•	•	28	•	28	291
6	1	7	•	•	•	•	568	10	1	11	•	•	•	•	557
•	•	•	•	•	•	•	16	•	•	•	•	•	•	•	16
•	•	•	•	•	•	•	5	•	•	•	•	•	•	•	5
2	•	2	4	•	•	4	55	1	•	1	3	•	•	3	57
2	40	42	•	•	•	•	341	9	8	17	•	•	•	•	324
2	•	2	5	•	•	5	116	•	•	•	•	•	•	•	116
2	•	2	•	•	•	•	119	6	•	6	•	•	•	•	113
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	•	•	•	1	1	1	•	•	•	•	•	•	•	1
•	•	•	•	•	35	35	35	•	3	3	•	•	•	•	32
•	•	•	46	19	95	160	160	•	•	•	4	173	•	•	577
•	•	•	50	6	100	156	156	1	•	1	•	52	3	55	210
•	•	•	•	•	•	•	85	•	•	•	•	•	•	•	85
•	•	•	•	1	1	2	2	•	•	•	•	15	•	15	17
•	•	•	•	36	•	36	36	•	•	•	•	•	•	•	36
•	•	•	•	23	•	23	47	•	•	•	•	3	•	3	50
							4,336								4,600



de voyageurs (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1890	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1891.
Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement	Extension	Transformé	TOTAL.		Démoli.	Transformé	TOTAL	Renouvellement	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
8	2	10	1	.	.	1	462	8	5	10	.	.	.	.	452
11	.	11	4	6	.	10	456	4	50	54	.	.	50	50	432
27	59	66	9	12	40	61	1,449	16	5	19	.	28	5	51	1,461
3	6	9	21	26	7	54	565	1	9	10	.	.	15	15	568
12	.	12	.	.	.	.	529	6	.	6	.	55	.	55	578
.	.	.	.	.	.	.	18	.	.	.	2	.	.	2	20
.	.	.	2	.	.	2	7	.	.	.	.	.	.	.	7
2	.	2	.	.	.	.	57	5	.	5	5	.	.	5	57
2	7	9	.	.	5	5	317	5	.	5	.	45	.	45	359
1	.	1	.	.	.	.	114	1	.	1	.	.	.	.	113
3	.	3	.	.	.	.	148	1	.	1	.	.	.	.	147
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	1	.	.	.	.	.	.	.	1
.	.	.	.	.	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	5
.	.	.	.	.	.	.	408	1	.	1	.	.	.	.	407
.	.	.	1	.	.	1	268	.	.	.	.	.	.	.	268
.	4	4	40	.	4	44	125	.	.	.	.	17	.	17	125
.	.	.	.	.	.	.	17	.	.	.	.	.	.	.	17
.	.	.	9	.	.	9	45	.	.	.	1	.	.	1	46
.	.	.	4	.	.	4	54	.	.	.	.	.	.	.	54
							4,825								4,917



de voyageurs (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1895	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1894
Démoli.	Transformé	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé	TOTAL.		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
	2	2		16	3	19	472	4	1	5		1	2	3	469
							432	4		1					431
23		23	128			128	1,041	14		14		89		89	1,710
	2	2	70			70	486	3		3		45		45	528
6	7	13	29	5	8	42	606	2	1	3	6	26		32	635
							20								20
							7								7
							57				3			3	60
5	14	17					359	5	16	21					318
							112	1		1					111
1		1		25		25	169	1		1		1		1	169
							1								1
							5								5
2		2					405	2		2					403
					1	1	260								260
1		1					124								123
							17								17
							46								46
							54								54
							5,262								5,382



## de voyageurs (suite).

Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1896.	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1897.
Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.		Démoli.	Transformé.	TOTAL.	Renouvellement.	Extension.	Transformé.	TOTAL.	
6	1	7	10	.	1	11	471	11	»	11	»	6	.	6	466
5	»	5	.	»	.	.	451	7	»	7	»	6	»	6	450
25	»	25	5	157	»	162	1,946	14	»	14	»	39	»	39	1,971
2	»	2	5	38	»	41	608	5	»	5	»	41	»	41	644
5	»	5	32	47	»	79	741	2	»	2	»	6	»	6	745
1	»	1	.	»	»	»	18	»	»	»	»	»	»	»	18
1	»	1	5	»	»	5	11	»	»	»	»	»	»	»	11
»	»	»	»	»	»	»	65	»	»	»	2	»	»	2	65
11	»	11	»	21	»	21	318	5	»	5	»	»	14	14	327
»	»	»	»	2	»	2	128	»	»	»	»	»	»	»	128
1	»	1	»	2	»	2	102	2	»	2	»	1	»	1	101
»	»	»	»	»	»	»	.	»	»	»	»	»	»	»	.
»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1
»	»	»	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»	»	»	5
9	»	9	»	25	»	25	500	4	»	4	»	1	»	1	497
5	»	5	»	18	»	18	516	8	»	8	»	»	»	»	508
9	»	9	»	14	»	14	158	7	»	7	»	»	»	»	151
»	»	»	»	»	»	»	17	»	»	»	»	»	»	»	17
»	»	»	»	»	»	»	46	»	»	»	»	»	»	»	46
»	»	»	»	»	»	»	54	»	»	»	»	»	»	»	54
							6,024								6,075

CATÉGORIES.	Effectif au 31 décembre 1907.	Sorties.			En	
		Démoli.	Transformé	TOTAL.	Renouvellement	Extension
Matériel entrant dans la composition des trains circulant sur les lignes principales.	Voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	466	18	105	125	1 48
	— 2 <sup>e</sup> — . . . . .	450	15	•	15	58
	— 3 <sup>e</sup> — . . . . .	1,971	15	•	15	275
	— mixtes . . . . .	644	11	57	48	6 79
	Fourgons à bagages . . . . .	745	2	•	2	15 196
	Voitures cellulaires . . . . .	18	1	•	1	2
	— funéraires . . . . .	11	2	•	2	•
	— postales . . . . .	65	•	•	•	2
	Wagons fermés vitesse . . . . .	327	2	•	2	12 53
	Trucks fermés et ouverts . . . . .	128	1	•	1	2 12
	Boxes . . . . .	191	2	•	2	6
	Fourgons-chaudières . . . . .	•	•	•	•	•
	Matériel entrant dans la composition des trains circulant sur les lignes secondaires.	Voitures de 1 <sup>re</sup> classe . . . . .	1	•	•	•
— 2 <sup>e</sup> — . . . . .		5	•	•	•	•
— 3 <sup>e</sup> — . . . . .		497	6	•	6	4
— mixtes . . . . .		508	12	145	157	1 8
— -fourgons . . . . .		151	6	•	6	3
Fourgons indépendants . . . . .		17	•	•	•	•
Fourgons adhérents aux locomotives . . . . .		46	•	•	•	•
Voitures à vapeur et voitures électriques . . . . .		54	•	•	•	5
TOTAL . . . . .	6,075					

N. B. — Les chiffres italiques se rapportent à des véhicules rachetés à des sociétés.

## de voyageurs (suite).

trées.		Effectif au 31 décembre 1898	Sorties.			Entrées.				Effectif au 31 décembre 1899.
Transformé	TOTAL		Démoli	Transformé	TOTAL.	Renouvelle- ment.	Extension.	Transformé	TOTAL.	
•	49	392	8	139	147	•	3	•	5	248
142	200	615	7	•	7	•	3	205	208	906
•	275	2,255	11	•	11	•	130 11	8	135	2,377
•	85	681	5	164	167	•	6	•	6	520
•	211	954	5	•	5	•	9	•	9	958
•	2	19	•	•	•	•	•	•	•	19
•	•	9	•	•	•	•	•	•	•	9
•	2	67	•	•	•	•	2	•	2	69
•	65	390	7	•	7	•	20	1	21	404
•	14	141	8	•	8	•	15	•	15	148
•	6	195	2	•	2	•	•	•	•	195
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
•	•	1	•	1	1	•	•	•	•	•
145	145	150	•	•	•	•	•	17	17	167
•	4	495	2	•	2	•	10	•	10	505
•	9	160	10	16	26	•	•	•	•	134
•	5	148	2	•	2	3	•	•	3	149
•	•	17	•	•	•	•	4	•	4	21
•	•	46	•	•	•	•	•	•	•	46
•	5	50	•	•	•	•	•	•	•	59
		6,772								6,956

## ANNEXE VII.

*Nomenclature des trains nouveaux qui ont été organisés en 1899.*

Números des trains.	Point de départ.	Heure de départ.	Point de destination.	Heure d'arrivée.	Date à partir de laquelle le train a été organisé.
---------------------	------------------	------------------	-----------------------	------------------	--

## RÉSEAU D'ANVERS.

3590	Lierre . . . . .	19.35	Anvers (Est) . . . . .	20.16	5 janvier 1899.
3571	Contich (Est) . . . . .	12.40	Lierre . . . . .	12.50	Id.
3570	Lierre . . . . .	13.0	Contich (Est) . . . . .	15.10	Id.
3686	Hasselt . . . . .	6.16	Neerpelt . . . . .	7.27	1 <sup>er</sup> mai 1899.
3688	Id. . . . .	11.28	Id. . . . .	12.28	Id.
3690	Id. . . . .	14.20	Id. . . . .	15.25	Id.
3687	Neerpelt . . . . .	7.57	Hasselt . . . . .	9.6	Id.
3689	Id. . . . .	12.48	Id. . . . .	13.57	Id.
3691	Id. . . . .	16.34	Id. . . . .	17.45	Id.
209	Bruxelles (Nord) . . . . .	6.2	Anvers (Est) . . . . .	6.52	Id.
235	Id. . . . .	14.5	Id. . . . .	14.55	Id.
264	Anvers (Est) . . . . .	16.25	Bruxelles (Nord) . . . . .	17.17	Id.
286	Id. . . . .	22.5	Id. . . . .	23.1	Id.
733	Aerschot . . . . .	7.13	Anvers (Est) . . . . .	8.26	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
735	Id. . . . .	15.5	Id. . . . .	16.18	Id.
734	Id. . . . .	10.57	Aerschot . . . . .	11.48	Id.
736	Id. . . . .	20.53	Id. . . . .	21.45	Id.
T 20	Anvers (Est) . . . . .	12.10	Lierre . . . . .	12.50	15 juillet 1899.
T 21	Lierre . . . . .	14.51	Anvers (Est) . . . . .	15.18	Id.
T 1	} Supprimé les dimanches	Anvers (Est) . . . . .	Cappellen . . . . .	21.21	} Id. (En été seulement.)
T 2		Cappellen . . . . .	Anvers (Est) . . . . .	21.52	
552	Hérenthals . . . . .	9.0	Moll . . . . .	9.34	1 <sup>er</sup> octobre 1899.
553	Moll . . . . .	10.48	Hérenthals . . . . .	11.22	Id.

## RÉSEAU DE LIEGE.

1150	Welkenraedt . . . . .	18.50	Bleyberg . . . . .	19.9	5 janvier 1899.
1151	Bleyberg . . . . .	19.20	Welkenraedt . . . . .	19.45	Id.
837	Tongres . . . . .	5.52	Liège (Guillemins) . . . . .	7.5	1 <sup>er</sup> avril 1899.
842	Liège (Vivegnis) . . . . .	19.25	Tongres . . . . .	20.23	Id.

Numéros des trains.	Point de départ.	Heure de départ.	Point de destination.	Heure d' arrivée.	Date à partir de laquelle le train a été organisé.
811	Landen . . . . .	15.25	Hasselt . . . . .	16.10	1 <sup>er</sup> mai 1899.
810	Hasselt . . . . .	16.25	Landen . . . . .	17.12	Id.
978	Liège (Guillemins) . . . . .	5.48	Jemelle . . . . .	7.55	Id.
979	Jemelle . . . . .	8.20	Liège (Guillemins) . . . . .	10.56	Id.
610	Bruxelles (Nord) . . . . .	7.58	Verviers . . . . .	9.55	Id.
655	Verviers . . . . .	16.50	Bruxelles (Nord) . . . . .	19.2	Id.
859	Liers . . . . .	9.40	Liège (Vivegnis) . . . . .	10.5	Id.
841	Id. . . . .	16.55	Id. . . . .	17.18	Id.
858	Liège (Guillemins) . . . . .	7.58	Liers . . . . .	8.25	Id.
840	Id. . . . .	11.5	Id. . . . .	11.50	Id.
766	Hasselt . . . . .	9.55	Louvain . . . . .	11.15	Id.
767	Louvain . . . . .	14.26	Maestricht . . . . .	4.57 s.	Id.
768	Maestricht . . . . .	9.50 s.	Hasselt . . . . .	22.26	Id.
816	Montaigu . . . . .	15.5	Sichem . . . . .	15.15	Id.
817	Sichem . . . . .	15.50	Montaigu . . . . .	15.40	Id.
T 60	Liège (Palais) . . . . .	9.7	Liège (Guillemins) . . . . .	9.16	Id.
891 (vide)	Liège (Guillemins) . . . . .	8.45	Liège (Vivegnis) . . . . .	9.0	Id.
625	Landen . . . . .	11.25	Tirlemont . . . . .	11.44	Id.
977	Liège (Longdoz) . . . . .	15.20	Visé . . . . .	14.0	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
976	Visé . . . . .	15.40	Liège (Longdoz) . . . . .	14.20	Id.
781	Sichem . . . . .	6.10	Montaigu . . . . .	6.20	Id.
812	Montaigu . . . . .	6.25	Sichem . . . . .	6.55	Id.
96 (luxe)	Liège (Guillemins) . . . . .	19.12	Spa . . . . .	20.7	1 <sup>er</sup> juillet 1899 (en été).
95	Spa . . . . .	8.49	Liège (Guillemins) . . . . .	9.40	Id.
5710	Statte . . . . .	8.15	Huy (Sud) . . . . .	8.20	1 <sup>er</sup> octobre 1899.
3711	Huy (Sud) . . . . .	8.55	Statte . . . . .	9.0	Id.

## RÉSEAU D'ARLON.

4090	Virton-Saint-Mard . . . . .	17.50	Arlon . . . . .	18.55	5 janvier 1899.
3989	Jemelle . . . . .	8.5	Gendron-Celles . . . . .	8.59	1 <sup>er</sup> juillet 1899 (en été)
3988	Gendron-Celles . . . . .	9.5	Jemelle . . . . .	10.47	Id.
1501	Jemelle . . . . .	20.55	Gendron-Celles . . . . .	21.42	Id.
1502 (vide)	Gendron-Celles . . . . .	21.48	Jemelle . . . . .	22.29	Id.
4015	Jemelle . . . . .	21.45	Rochefort . . . . .	21.51	1 <sup>er</sup> août 1899.
4010 (vide)	Rochefort . . . . .	21.56	Jemelle . . . . .	22.4	Id.

Numéros des trains.	Point de départ.	Heure de départ.	Point de destination.	Heure d' arrivée.	Date à partir de laquelle le train a été organisé.
4048	Bastogne (Sud) . . . .	16.56	Benonchamps . . . .	17.14	1 <sup>er</sup> octobre 1899.
4049	Benonchamps . . . .	14.48	Bastogne (Sud). . . .	15.12	Id.

## RÉSEAU DE NAMUR.

1240	Namur . . . . .	15.53	Ciney . . . . .	16.49	1 <sup>er</sup> mai 1899.
1241	Ciney . . . . .	17.9	Namur . . . . .	18.	Id.
1621	Namur . . . . .	4.41	Tamines . . . . .	5.28	Id.
1626	Tamines . . . . .	6.54	Namur . . . . .	7.47	Id.
1627	Namur . . . . .	6.43	Tamines . . . . .	7.32	Id.
1628	Tamines . . . . .	8.12	Namur . . . . .	9.2	Id.
1424	Gembloux . . . . .	5.3	Tamines . . . . .	5.47	Id.
1425	Tamines . . . . .	17.50	Gembloux . . . . .	18.33	Id.
4280	Id. . . . .	6.16	Acoz . . . . .	7.27	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
4275	Acoz . . . . .	9.28	Tamines . . . . .	9.59	Id.
4288	Mettet . . . . .	10.50	Acoz . . . . .	10.59	Id.
4281	Acoz . . . . .	11.23	Mettet . . . . .	11.53	Id.
4261	Mettet . . . . .	11.59	Tamines . . . . .	12.41	Id.
1195	Namur . . . . .	5.50	Gembloux . . . . .	6.18	Id. (lundi)
1194	Gembloux . . . . .	6.54	Namur . . . . .	7.19	Id. Id.
4290	Ermeton-sur-Biert . .	4.42	Florennes . . . . .	5.5	1 <sup>er</sup> octobre 1899.
4291	Florennes . . . . .	5.21	Ermeton-sur-Biert . .	5.45	Id.

## RÉSEAU DE CHARLEROI.

730	Wavre . . . . .	7.42	Charleroi . . . . .	9.30	5 janvier 1899.
731	Charleroi . . . . .	15.36	Wavre . . . . .	17.21	Id.
732	Ottignies . . . . .	4.45	Charleroi (V. B) . . .	6.8	1 <sup>er</sup> mai 1899.
1641	Charleroi . . . . .	7.48	Bruxelles (Midi) . . .	8.59	Id.
1654	Bruxelles (Midi) . . .	14.50	Charleroi . . . . .	15.59	Id.
2274	Haine-Saint-Pierre . .	17.36	Chimay . . . . .	19.56	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
1656	Charleroi . . . . .	6.41	Namur . . . . .	7.30	Id.
1670	Id. . . . .	17.32	Id. . . . .	18.18	Id.
1671	Namur . . . . .	22.57	Charleroi . . . . .	23.46	Id.
1608	Bruxelles (Midi) . . .	5.1	Braine-l'Alleud . . . .	5.42	1 <sup>er</sup> octobre 1899.
1651	Braine-l'Alleud . . . .	5.47	Bruxelles (Midi) . . .	6.26	Id.

Numéros des trains.	Point de départ.	Heure de départ.	Point de destination.	Heure d' arrivée.	Date à partir de laquelle le train a été organisé.
------------------------	------------------	------------------------	-----------------------	-------------------------	---

## RÉSEAU DE MONS.

4574	Leuze . . . . .	4.45	Ath . . . . .	5.5	5 janvier 1899.
2740	Tournai . . . . .	18.31	Mons. . . . .	20.9	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
2741	Mons . . . . .	20.45	Tournai . . . . .	22.15	Id.
2441	Id. . . . .	12.20	Bruxelles (Midi) . . . .	13.51	Id.
2426	Bruxelles (Midi) . . . .	6.55	Mons. . . . .	8.10	Id.
2650	Ath . . . . .	4.38	Jurbise . . . . .	5.8	Id.
2651 (vide)	Jurbise . . . . .	5.40	Ath . . . . .	5.56	Id.
50	Esschen. . . . .	11.21	Mons. . . . .	13.59	1 <sup>er</sup> octobre 1899
51	Mons. . . . .	16.55	Esschen. . . . .	19.52	Id.

## RÉSEAU DE GAND.

4609	Sottegem . . . . .	9.40	Alost (Nord). . . . .	10.20	1 <sup>er</sup> mai 1899.
4610	Alost (Nord) . . . . .	8.43	Sottegem . . . . .	9.31	Id.
3024 (luxe)	Ostende. . . . .	7.4	Bruxelles (Nord) . . . .	8.59	1 <sup>er</sup> juin 1899.
3051 (id.)	Bruxelles (Nord) . . . .	10.	Ostende . . . . .	11.48	Id.
3040 (id.)	Ostende. . . . .	13.50	Bruxelles (Nord) . . . .	15.44	Id.
3045 (id.)	Bruxelles (Nord) . . . .	16.23	Ostende . . . . .	18.10	Id.
3385 (id.)	Bruges . . . . .	17.56	Heyst . . . . .	18.36	Id.
4638 (lundi)	Audenarde . . . . .	5.41	Avelghem. . . . .	4.13	1 <sup>er</sup> juillet 1899.
4639 (id)	Avelghem. . . . .	4.50	Audenarde . . . . .	4.55	Id.
3020	Ostende . . . . .	6.54	Bruxelles (Nord) . . . .	8.45	1 <sup>er</sup> septembre 1899.

## ANNEXE VIII.

## LIGNE ÉLECTRIQUE DE MONS-BOUSSU.

L'exploitation de la ligne pendant une durée de deux ans à dater de la mise en service régulier dans les conditions ci-dessous :

La fourniture du courant sera faite par l'État pour tous les besoins de l'exploitation, à raison de 12 centimes le kilowatt-heure relevé au compteur.

L'entretien des voitures, des moteurs, de la ligne aérienne, des connexions des rails, de l'outillage et l'éclairage des cours et locaux (les salles des machines et des chaudières exceptées) sont à la charge du soumissionnaire, qui assurera ces services pour le compte de l'État.

Les grosses réparations, telles que tournages de bandages, travaux de forges, etc., qui ne pourraient se faire à l'atelier du dépôt de Quaregnon (station centrale électrique), seront effectuées dans les ateliers de Quaregnon-État (grande ligne) et seront facturées au prix de revient.

Le soumissionnaire initiera le personnel conducteur des trains au service et à la conduite des voitures motrices.

L'entretien de la voie et des bâtiments, l'entretien des appareils de la salle des machines et de la salle des chaudières, l'éclairage de celles-ci ainsi que le service du personnel de l'usine centrale et des trains restent à la charge de l'État, qui assurera le service de la délivrance et du contrôle des coupons et la perception des recettes et qui réglera l'exploitation. Le soumissionnaire garantira un prix de revient maximum par train-kilomètre pour un nombre minimum de 250,000 trains-kilomètre par an.

## ANNEXE IX.

## TARIF DE TRANSPORT DES COMBUSTIBLES.

## A. — SERVICES INTÉRIEUR ET MIXTES.

a) **Traffic local.**

D'une manière générale, aux prix de la 4<sup>e</sup> classe (1) du tarif n° 3, figurant au barème inséré pages 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup>, dont deux exemplaires sont joints à la présente.

Ces transports jouissent, en outre, des tarifs exceptionnels provisoires nos 6, 10, 12, 31 et 31' et des tarifs spéciaux nos 27, 29, 31, 32 et 42.

1<sup>o</sup> *Le tarif exceptionnel provisoire n° 6* est applicable aux transports de combustibles effectués par quantités de 10,000 kilogrammes au départ des gares belges desservant des charbonnages vers certaines stations du nord de la Belgique; ci-après les bases de ce tarif :

Les destinations situées dans le nord de la Belgique et éloignées d'au moins 75 kilomètres du charbonnage belge le plus rapproché, jouissent d'une réduction de 1 franc par tonne sur les prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3.

Les destinations éloignées de 51 à 75 kilomètres du charbonnage belge le plus rapproché, jouissent d'une réduction de fr. 0.04 par kilomètre au delà du 50<sup>e</sup> kilomètre, c'est-à-dire de réductions variant entre fr. 0.04 et 0.96 par tonne, suivant leur éloignement.

Le tarif exceptionnel provisoire n° 6 a été créé spécialement pour aider les charbonnages belges à combattre la concurrence des charbonnages anglais, français et allemands. Cette concurrence se faisait particulièrement sentir dans les localités du nord de la Belgique situées au delà d'un rayon de 50 kilomètres des sièges de production belges.

2<sup>o</sup> *Le tarif exceptionnel provisoire n° 10* est applicable aux transports de houille à effectuer par quantités d'au moins 100,000 kilogrammes au départ

(1) Les bases des prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 sont les suivantes :

Frais fixes	de 1 à 25 kilomètres, par tonne	. . . . .	fr.	0 30
Frais variables	— — — — —	par kilomètre et par tonne.	. . . . .	0 06
Frais fixes, à 26 kilomètres et plus,	par tonne	. . . . .	1	,
Frais variables, par tonne :	20 à 75 kilomètres, par kilomètre.	. . . . .	0 04	
— — — — —	76 à 100 — — — — —		0 02	
— — — — —	101 à 350 — — — — —		0 01	
— — — — —	351 kilomètres et plus, — — — — —		0 02	

des charbonnages du bassin de Mons, desservis par les stations de l'État, et celle de Frameries (Templ.) à destination de Schaerbeek (usine à gaz de la ville de Bruxelles). Ce tarif, qui consacre une réduction de fr. 1 25 par tonne sur les prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3, a été créé pour permettre à nos charbonnages de lutter contre la concurrence des charbons étrangers (allemands et anglais), qui arrivent par la voie d'eau à l'usine précitée.

3° *Le tarif exceptionnel provisoire n° 12* est applicable aux transports de houille à effectuer par quantités d'au moins 100,000 kilogrammes au départ des charbonnages du bassin de Mons, à destination de Borgerhout, pour l'usine à gaz de Berchem, d'Anvers (Bass. et entr. local) pour l'usine à gaz du Dam, et d'Anvers (Sud) pour l'usine à gaz du Sud.

Ce tarif exceptionnel, qui consacre également une réduction de fr. 1 25 par tonne sur les prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3, a été créé en vue de mettre les charbonnages belges à même de soutenir la concurrence des charbons anglais et allemands pénétrant en Belgique par la voie d'eau.

4° *Le tarif exceptionnel provisoire n° 31* est applicable aux expéditions de combustibles effectuées par quantités de 50,000 kilogrammes au départ des gares desservant des charbonnages belges.

Ci-après les bases de ce tarif qui a été établi pour venir en aide à l'industrie belge :

Frais fixes . . . . .	fr. 0 40	par tonne-kilomètre.
Frais variables : 4 à 40 kilomètres . . . . .	0 05	—
— 41 à 75 — . . . . .	0 04	par kilomètre en plus.
— 76 à 100 — . . . . .	0 02	— —
— 101 à 550 — . . . . .	0 01	— —
— 551 kilomètres et plus . . . . .	0 02	— —

5° *Le tarif exceptionnel provisoire n° 31'* est applicable aux transports de houilles, cokes et briquettes de charbon à effectuer par quantités de 50,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids dans des relations déterminées.

Ce tarif comporte les prix du tarif exceptionnel provisoire n° 31 précité, correspondant aux distances fixées pour Bascoup (Ouest), majorés de fr. 0.20 par tonne pour autant que les prix ainsi formés soient plus réduits que ceux correspondant aux distances réelles de Bascoup, fosse n° 5.

Ledit tarif exceptionnel a été établi pour ne pas contrevenir à la convention intervenue le 12 septembre 1871 entre l'État, les sociétés de charbonnages de Mariemont et de Bascoup et la Société des bassins houillers, convention suivant laquelle (art. 13, 2<sup>o</sup>) les transports de et vers Bascoup, fosse n° 5, dans la direction de l'Étoile, sont taxés d'après les prix correspondant aux distances fixées pour Bascoup (État) (aujourd'hui Bascoup Ouest), majorés de 20 centimes par tonne.

6° *Le tarif spécial n° 27* est applicable en service intérieur de l'État et en service commun avec le chemin de fer Nord-Belge, aux transports de charbons destinés à l'embarquement à Mons (Bassin), Jemappes (Rivages), Namur (Meuse) et Warquignies (Rivages).

Ce tarif comporte des prix fermes sans bases fixes.

Primitivement établi afin de soustraire les charbons belges à l'élévation des péages perçus en France sur la Sambre canalisée, ledit tarif n'était d'abord applicable qu'aux envois adressés à Saint-Ghislain (Rivage) et ayant pour destination définitive une localité située au delà du point de jonction du canal de Saint-Quentin avec la Sambre française.

Ce tarif a été étendu aux autres points pour combattre la concurrence des charbons français ou pour permettre aux combustibles du Couchant de Mons d'arriver dans certains départements français à des conditions plus avantageuses que les combustibles du Pas-de-Calais et d'Anzin.

7° *Le tarif spécial n° 29* est applicable en service intérieur de l'État et en service mixte avec le chemin de fer Nord-Belge aux transports d'au moins 50 ou 100 tonnes.

a) De poussier maigre destiné à la consommation des fours à zinc et à plomb.

b) De charbons menus graineux maigres destinés à la consommation des fours à chaux et des briqueteries.

Les bases de ce tarif sont les suivantes :

Par 50 tonnes.	}	1 à 14 kilomètres : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du tarif n° 3.
		15 kilomètres et plus : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du tarif n° 3 réduits de fr. 1 25 par tonne, avec minimum de perception de fr. 1 55 par 1,000 kilogrammes.
Par 100 tonnes.	}	1 à 10 kilomètres : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du tarif n° 3.
		11 kilomètres et plus : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du tarif n° 3 réduits de fr. 1 50 par tonne, avec minimum de perception de fr. 1 10 par 1,000 kilogrammes.

Ce tarif a été créé pour permettre au chemin de fer de participer à un trafic qui se faisait exclusivement par la voie d'eau.

8° *Le tarif spécial n° 31* est applicable en service intérieur de l'État et en service mixte Nord-Belge aux transports de houille, coke, briquettes de charbon et boulets de houille effectués par expédition d'au moins 10,000 et 50,000 kilogrammes au départ des stations desservant des charbonnages, fours à coke, usines à gaz ou des fabriques de briquettes situées dans le pays et destinés à la consommation des hauts fourneaux desservis par les stations d'Athus, Halanzy, Halanzy (Musson) et de l'établissement métallurgique de Gorey relié à Signeulx (fr<sup>e</sup>), savoir :

Houilles et briquettes.	}	Par 10 tonnes : prix du barème C, inséré aux pages 106 à 110 du fascicule 1 <sup>er</sup> .
		Par 50 tonnes : prix du barème I (mêmes pages).

COKES A DESTINATION DE	{	Athus (station),	{	Par 10 tonnes : prix du barème C, pages 106 à 110
		Halanzy et		citées ci-dessus.
	{	Halanzy (Musson).	{	Par 50 tonnes : prix du barème L (mêmes pages).
		Signeulx (1 <sup>re</sup> ).		Par 10 tonnes : — C déjà cité.
				— 50 — — I —

Les bases des barèmes C, I et L ci-dessus sont les suivantes :

Barème C.	{	1 à 50 kilomètres : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème général.
		51 à 75 kilomètres : prix du 50 <sup>e</sup> kilomètre augmenté de fr. 0 05 par kilomètre.
		76 kilomètres et plus : prix du 75 <sup>e</sup> kilomètre augmenté de fr. 0 01 par kilomètre.
Barème I.	{	1 à 12 kilomètres : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème général.
		15 à 100 kilomètres { Droit fixe : 1 fr. Frais variables : fr. 0 02 par kilomètre.
		101 kilomètres et plus : prix du 100 <sup>e</sup> kilomètre augmenté de fr. 0 01 par kilomètre en plus.
Barème L.	{	1 à 11 kilomètres : prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème général.
		12 à 100 kilomètres { Droit fixe : 1 fr. Frais variables : fr. 0 015 par kilomètre.
		101 kilomètres et plus : prix du 100 <sup>e</sup> kilomètre augmenté de fr. 0 01 par kilomètre en plus.

Ledit tarif a été créé pour venir en aide à l'industrie belge.

9° *Le tarif spécial n° 32* (1) est applicable aux transports de houille, coke, briquettes de charbon et boulets de houille effectués par quantités de 10,000 kilogrammes ou payant pour ce poids, au départ des charbonnages belges à destination de certaines gares de la région de Gand.

Ce tarif spécial, qui a été créé pour soutenir la concurrence de la voie d'eau, comporte des réductions de 1 à 50 centimes sur les prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 aux distances de 51 à 100 kilomètres et une réduction uniforme de fr. 0.50 sur les mêmes prix aux distances supérieures à 100 kilomètres.

10° *Le tarif spécial n° 42* est applicable en service intérieur de l'État et en service mixte Nord-Belge aux transports de charbons maigres expédiés par quantités d'au moins 10,000 kilogrammes des diverses gares charbonnières belges en destination d'Allain, Antoing, Chercq (halte), Péronnes (halte), Maffle et Vaulx.

Ce tarif, qui consacre une réduction de fr. 1.25 par tonne sur les prix de 4<sup>e</sup> classe avec minimum de perception de 2 francs par tonne, a été créé pour permettre aux charbonnages belges de conserver la fourniture des combustibles nécessaires aux fours à chaux du Tournaisis dont menaçaient de s'emparer les charbonnages d'Anzin, grâce surtout aux bas prix offerts par la voie d'eau.

(1) En réalité, ce tarif ne trouve plus son application depuis la mise en vigueur du tarif exceptionnel provisoire n° 6.

b) **Traffic maritime.**

*Exportation et importation par mer, par les ports de Bruxelles, Anvers, Louvain, Termonde, Gand, Ostende, Bruges, Nieuport (bassin) et Terneuzen.*

## Exportation par les ports maritimes.

1° *Aux prix du tarif spécial n° 1 d'exportation maritime applicable aux expéditions remises par quantités de 10,000 kilogrammes ou payant la taxe pour ce poids.*

Ces prix sont égaux à ceux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 jusqu'à 30 kilomètres et ils comportent des réductions oscillant entre fr. 0.04 et fr. 1.98 par tonne aux distances supérieures à 30 kilomètres (voir pages 26 et 106 à 110 du fascicule I<sup>bis</sup>).

Ce tarif spécial, qui a été créé pour favoriser l'industrie charbonnière belge en lui facilitant l'expédition de ses produits par les ports belges, est applicable aux transports de combustibles effectués au départ des stations desservant des charbonnages, des fours à coke, des usines à gaz ou des fabriques à briquettes situés en Belgique.

2° *Aux prix du tarif spécial n° 2 d'exportation maritime applicable aux expéditions d'au moins 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.*

Ces prix correspondent également à ceux de la 4<sup>e</sup> classe jusqu'à 25 kilomètres et ils comportent des réductions variant de fr. 0.04 à fr. 2.50 par tonne — suivant les distances — pour les parcours supérieurs à 25 kilomètres (voir pages 26 et 27 et 106 à 110 du fascicule I<sup>bis</sup>).

Ce tarif spécial, qui a également été créé pour favoriser l'industrie charbonnière belge, en lui facilitant l'exportation de ses produits par les ports belges, s'applique, comme le précédent, aux transports de combustibles effectués au départ des stations desservant des charbonnages, des fours à coke, des usines à gaz ou des fabriques à briquettes situés en Belgique.

## Importation par les ports maritimes.

3° *Aux prix du tarif spécial n° 54 d'importation maritime applicable en service intérieur de l'État et en service commun avec les chemins de fer Nord-Belge, Chimay, Maeseyck, Malines-Terneuzen, Gand à Terneuzen, Termonde à Saint-Nicolas et de la Flandre occidentale aux expéditions de houille, cokes et briquettes de charbon effectuées par quantités de 10,000 kilogrammes à l'importation par navires de mer pour Anvers, Gand, Ostende, Bruxelles, Bruges, Louvain, Termonde, Nieuport et Terneuzen.*

Ces prix (barème C) comportent des réductions variant de 1 à 50 centimes par tonne sur les prix de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 aux distances de 51 à 100 kilomètres et une réduction uniforme de fr. 0.50 sur les mêmes prix aux distances supérieures à 100 kilomètres.

Ce tarif a été créé pour accorder le même traitement aux combustibles importés par mer qu'à ceux importés par les frontières de terre.

**B. — SERVICES INTERNATIONAUX.**

1° Vers les *Pays-Bas*, *viâ* Esschen, Weelde-Merxplas, Achel, Hamont, Lanaeken et Visé.

Les combustibles sont taxés d'une manière générale au tarif spécial II du tarif belge-néerlandais (exemplaires ci-annexés) dont les prix correspondent à ceux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 des services intérieur et mixtes belges.

De plus, les transports de l'espèce jouissent des tarifs spéciaux XIX et XXV figurant aux pages 190 et 193 du même tarif et spécifiés ci-après :

a) *Tarif spécial XIX* applicable aux expéditions de 50,000 kilogrammes au départ des stations desservant les charbonnages et usines à gaz belges vers toutes les stations néerlandaises. Les prix de ce tarif sont ceux du tarif spécial II (soit ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème belge) réduits de 1 franc par tonne avec minimum de perception de 2 francs par tonne.

Ce tarif a été mis en vigueur pour faciliter à nos charbonnages la lutte contre leurs concurrents étrangers dans les Pays-Bas et pour permettre au chemin de fer de participer à un trafic qui s'effectuait en grande partie par eau.

b) *Tarif spécial XXV* applicable aux transports par 100,000 kilogrammes effectués au départ des stations desservant des charbonnages, fours à coke, usines à gaz ou fabriques de briquettes, situés en Belgique à destination de certaines gares néerlandaises. Les prix de ce tarif sont ceux du tarif spécial II (soit ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème belge) réduits de fr. 1.90 par tonne avec minimum de perception de 2 francs par tonne.

Ce tarif a également été créé pour faciliter à nos charbonnages la lutte contre leurs concurrents étrangers dans les Pays-Bas et pour permettre au chemin de fer de participer à un trafic qui s'effectuait en grande partie par eau.

2° *Des Pays-Bas* vers la Belgique.

Les transports de combustibles en provenance des charbonnages du Sud du Limbourg néerlandais à destination des stations belges indiquées dans le tarif général sont taxés au tarif spécial XXVIII applicable aux envois de l'espèce effectués par quantités d'au moins 50,000 kilogrammes ou payant pour ce poids.

Ce tarif, qui consacre l'application des prix du barème C déjà cité (réduction de fr. 0.01 à fr. 0.50 par tonne aux distances de 51 à 100 kilomètres et réduction uniforme de fr. 0.50 par tonne aux distances de plus de 100 kilomètres), a été créé pour accorder aux combustibles néerlandais les mêmes avantages qu'aux envois similaires provenant de France ou d'Allemagne.

3° Tarif exceptionnel pour combustibles de la Belgique vers les provinces rhénanes-westphaliennes *viâ* Hamont, Lanaeken, Visé, Bleyberg et Welkenraedt.

Les prix qu'indiquent ce tarif sont calculés en comptant, pour les parcours belges et belges-néerlandais, les prix de la 4<sup>e</sup> classe de l'ancien barème général applicable en 1867 dans les relations à l'intérieur de la Belgique.

Comparativement au barème actuel (voir pages 3 à 18 du fascicule 1<sup>bis</sup> du tarif intérieur), ces prix comprennent les réductions suivantes *par tonne* :

1 à 50 kilomètres :	aucune.
51 à 100	— fr. 0 01 par kilomètre.
101 à 300	— réduction uniforme de fr. 0 50.

Le tarif en question a été créé en vue de favoriser l'exportation des charbons belges.

4<sup>e</sup> Tarif exceptionnel pour combustibles de la Belgique *vers les stations de la ligne d'Ehrang à Sarreguemines.*

a) *Via Gouvy*, au départ du bassin de Liège, il est fait application de la base allemande (2.2 Pfénning, par tonne-kilomètre, plus 60 Pfénning de frais fixe par tonne).

On obtient, au moyen de cette base, les prix suivants comparativement à ceux du barème normal de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 intérieur (voir pp. 3 à 18 du fascicule 1<sup>bis</sup> du tarif intérieur et mixte) :

DISTANCES.	TAXE suivant la base allemande par tonne.	TAXE suivant le barème normal actuel par tonne.	RÉDUCTION par tonne.
	Francs.	Francs.	Francs.
25 kilomètres . . . . .	1 455	2 •	0 505
50 — . . . . .	2 125	3 •	0 875
75 — . . . . .	2 8125	4 •	1 1875
100 — . . . . .	3 50	4 50	1 •
125 — . . . . .	4 1875	4 75	0 5025

b) *Via Sterpenich*, il est porté en compte les prix de l'ancien barème de 1867, lequel consacre sur les prix actuels de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 (voir pp. 3 à 18 du fascicule 1<sup>bis</sup> du tarif intérieur et mixte) les différences ci-après, par tonne :

1 à 50 kilomètres :	aucune.
51 à 100	— fr. 0 01 par kilomètre.
101 kilomètres et plus :	réduction uniforme de fr. 0 50.

Ce tarif a également été créé pour favoriser l'exportation des charbons belges vers les régions de la Moselle et de la Sarre.

5° Tarifs exceptionnels pour combustibles de la Belgique vers le Grand-Duché de Luxembourg et le sud-ouest de l'Allemagne (Alsace-Lorraine, Palatinat, État de Bade, État de Wurtemberg, ainsi que les régions de Francfort-sur-Mein et de Mayence).

Les prix qu'indiquent ces tarifs ont été calculés en comptant, pour les parcours belges, les taxes de la 4<sup>e</sup> classe du barème qui était applicable en 1867 dans les relations à l'intérieur de la Belgique. Ces taxes comportent les réductions suivantes, par rapport à la 4<sup>e</sup> classe du barème actuel (voir ce dernier barème aux pp. 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur) :

4 à 50 kilomètres :	aucune.
51 à 100 —	fr. 0 01 par tonne-kilomètre.
101 à 300 —	réduction uniforme de fr. 0 50 par tonne.

Les taxes du barème de 1867 ont en outre été réduites de :

- Fr. 0 65 par 1,000 kilogrammes pour les envois de 10,000 kilogrammes au minimum à destination du Grand-Duché de Luxembourg et de la majeure partie de la Lorraine;
- Fr. 0 75 par 1,000 kilogrammes pour les envois à effectuer, via Sterpenich ou Gouvy, vers les autres destinations du sud-ouest de l'Allemagne, par quantités de 50,000 kilogrammes au minimum;
- Fr. 1 » par 1,000 kilogrammes pour les envois vers ces dernières destinations, à effectuer par quantités de 100,000 kilogrammes au minimum.

Exceptionnellement, pour les parcours entre les stations desservant les charbonnages du bassin de Liège et la frontière de Gouvy, on a substitué aux prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867, les prix moins élevés du barème allemand calculés à Pfenning 2.2 par tonne-kilomètre, plus 60 Pfenning par tonne.

Ci-après la comparaison de ces derniers prix avec ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème normal actuel (voir ce dernier barème aux pp. 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur) :

DISTANCES.	TAXE suivant la base allemande par tonne.	TAXE suivant le barème normal par tonne.	RÉDUCTION par tonne.
	Francs.	Francs.	Francs.
25 kilomètres . . . . .	1 435	2 »	0 565
50 — . . . . .	2 125	3 »	0 875
75 — . . . . .	2 8125	4 »	1 1875
100 — . . . . .	3 50	4 50	1 »
125 — . . . . .	4 1875	4 75	0 5625

Les prix du barème allemand ont, comme ceux du barème de 1867, été

réduits de fr. 0 65, 0 75 ou 1 franc en faveur des expéditions respectives par 10, 50 et 100 tonnes.

Les réductions que consacrent les tarifs exceptionnels dont il s'agit ont été accordées dans le but de favoriser l'exportation du charbon belge.

Il n'existe pas de tarifs réduits pour le transport de combustibles de l'Allemagne vers la France *en transit par la Belgique et inversement*, de même que pour les transports de combustibles de l'Angleterre vers l'Allemagne en transit par la Belgique.

6° Tarifs exceptionnels pour combustibles *des bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr vers la Belgique* par 10 et 45 tonnes ainsi que par trains complets de 200 à 300 tonnes.

#### A. — Envois par 10 tonnes.

Pour les stations belges de la frontière franco-belge, les prix mis en compte pour le parcours belge sont ceux du barème normal de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 (voir ce barème aux pp. 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur et mixte belge).

Pour les autres relations belges, les prix sont ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème applicable en 1867. Ces prix comportent, vis-à-vis des prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe du barème actuel, les réductions ci-après, par tonne :

1 à 50 kilomètres	:	aucune réduction.
51 à 100	—	fr. 0 01 par kilomètre.
101 à 300	—	réduction uniforme de fr. 0 30.

#### B. — Envois par 45 tonnes.

Il n'existe de prix réduits pour les envois par 45 tonnes qu'à destination de certaines stations industrielles du bassin de Liège. Ces prix sont formés jusqu'à Liège (Longdoz) d'après la base allemande sur tout le parcours (Pfenning 1.9 par tonne-kilomètre plus 40 Pfenning de frais fixe par tonne).

De Liège (Longdoz) aux diverses stations destinataires, on ajoute à la taxe de Liège (Longdoz) le prix normal de la 4<sup>e</sup> classe du tarif n° 3 intérieur.

Les taxes totales ainsi obtenues présentent sur les taxes normales une réduction d'environ fr. 0 80 par tonne. Elles existaient déjà avant la reprise de la ligne de Liège à Maestricht.

Pour les envois par 10 tonnes, la réduction a été concédée aux charbons allemands par réciprocité à celle accordée aux charbons belges expédiés en sens inverse.

Pour les envois par 45 tonnes, la réduction a été accordée en vue de soutenir la concurrence contre la voie d'eau et aussi pour permettre aux établissements industriels du bassin de Liège de s'alimenter en Allemagne de certaines qualités de charbons que les charbonnages belges ne sont pas en état de produire d'une manière régulière.

C. — *Envois par trains complets de 200 à 300 tonnes.*

Ce tarif, en vigueur avant la reprise des lignes du Grand Central belge, s'applique aux charbons destinés aux stations de la ligne d'Anvers à Hamont.

La réduction atteint en moyenne fr. 1 50 par tonne comparativement aux prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe du tarif intérieur. Elle se justifie par la concurrence de la voie d'eau et en vue de permettre au chemin de fer de coopérer à ces importants transports.

**Tarif exceptionnel belge-bavarois pour le transport des houilles, coques et briquettes de charbon.**

Les prix de ce tarif ont été calculés en tenant compte, pour le parcours belge, des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867; ces prix comportent les réductions suivantes sur ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème actuel (voir celui-ci aux pages 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur) :

1 à 50 kilomètres :	aucune réduction.
51 à 100 —	fr. 0 01 par tonne-kilomètre.
101 à 500 —	réduction invariable de fr. 0 50 par tonne.

Les taxes du barème de 1867 ont, en outre, été réduites de fr. 0 73 par 1,000 kilogrammes au minimum et 1 franc par 1,000 kilogrammes pour les expéditions de 100,000 kilogrammes au minimum.

Toutefois, lorsque ces réductions laisseraient au parcours belge une taxe inférieure à fr. 1 35 par tonne pour les envois par 50,000 kilogrammes, et à fr. 1.10 pour les envois par 100,000 kilogrammes, ces taxes sont considérées comme minima à percevoir.

Les réductions que consacre le tarif exceptionnel belge-bavarois ont été accordées dans le but de favoriser l'exportation du charbon belge; sur le parcours allemand, les taxes sont formées à raison de Pfenning 2.2 par tonne-kilomètre plus Mark 0.60 comme frais fixe. Pour certaines relations, les administrations allemandes ont en outre compté les taxes suivantes qui s'obtiennent d'ailleurs par réinscription à Eschweiler :

A. — *De la frontière belge à Eschweiler :*

Pfg. 2.4 par tonne-kilomètre plus M. 0.40 comme frais fixe.

B. — *D'Eschweiler à destination :*

Taxe variable.	}	Pour les premiers 350 kilomètres et par tonne. . . . .	Pfg. 2.2.
		Pour chaque kilomètre en plus. . . . .	1.4.
Frais fixe. . . . .			M. 0.70.

*Tarifs internationaux franco-belge-Nord et franco-belge-Est pour le transport des combustibles.*

Les prix de base de chacun de ces tarifs sont respectivement l'objet des annexes B et C à la présente.

Les diverses réductions que ces prix de base consacrent vis-à-vis des prix appliqués en service intérieur belge ont été accordées pour des raisons de trafic et de concurrence, notamment pour ramener au chemin de fer le trafic qui s'effectuait par la voie d'eau et pour répondre aux réductions concédées au départ des charbonnages français pour nous enlever nos débouchés vers la région de Longwy et vers celle de Nancy.

*Tarif international avec la Compagnie d'Anzin.*

Envois de tout tonnage, réduction de fr. 0 00 à fr. 0 50 selon les distances en Belgique.

Tarif établi pour des raisons de concurrence et de trafic.

*Tarifs internationaux belges-suisse.*

Les prix de ces tarifs ont été calculés en tenant compte, pour le parcours belge, des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867; ces prix comportent les réductions suivantes sur ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème actuel (voir ce dernier barème aux pages 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur) :

1 à 50 kilomètres :	aucune réduction.
51 à 100 —	fr. 0 01 par tonne-kilomètre.
101 à 300 —	réduction uniforme de fr. 0 50 par tonne.

Les taxes du barème de 1867 ont, en outre, été réduites de fr. 0 75 par 1,000 kilogrammes pour les envois de 50,000 kilogrammes au minimum, et de 1 franc par 1,000 kilogrammes pour les expéditions de 100,000 kilogrammes au minimum.

Exceptionnellement pour les expéditions au départ d'Angleur, Battice, Chénée (station), Haut-Pré (relations avec les gares de la Suisse orientale et du Gothard seulement), Herve et Liège (Guillemins), il a été tenu compte, via Gouvy, du barème allemand à Pfenning 2.2 par tonne-kilomètre, plus Pfenning 60 de frais fixe, ce qui donne, sur les prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe, les réductions suivantes :

ENVOIS DE		
10 tonnes.	50 tonnes.	100 tonnes.
—	—	—
fr. 1 17 à 1 21.	fr. 1 92 à 1 96.	fr. 2 17 à 2 21.

Les réductions que consacrent les tarifs exceptionnels belges-suisse ont été accordées dans le but de favoriser l'exportation du charbon belge.

*Tarif exceptionnel belge-italien pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon.*

Les prix de ce tarif ont été calculés en tenant compte, pour le parcours belge, des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867; ces prix comportent les

réductions suivantes sur ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème actuel (voir celui-ci aux pages 3 à 18 du fascicule I<sup>bis</sup> du tarif intérieur).

1 à 50 kilomètres :	aucune réduction.
51 à 100 —	fr. 0 01 par tonne-kilomètre.
101 à 300 —	réduction invariable de fr. 0 50 par tonne.

Les taxes du barème de 1867 ont, en outre, été réduites de fr. 0 75 par 1,000 kilogrammes pour les envois de 50,000 kilogrammes au minimum et 1 franc par 1,000 kilogrammes pour les expéditions de 100,000 kilogrammes au minimum.

Exceptionnellement, pour les expéditions au départ d'Angleur, Battice, Chénée (station), Haut-Pré, Herve et Liège (Guillemins), il a été tenu compte, viâ Gouvy, du barème allemand à Pfg. 2 2 par tonne-kilomètre, plus Pfg. 60 de frais fixe, ce qui donne, sur les prix normaux de la 4<sup>e</sup> classe, les réductions suivantes :

ENVOIS DE		
10 tonnes.	50 tonnes.	100 tonnes.
Selon les distances : fr. 1 17 à 1 21.    fr. 1 92 à 1 96.    fr. 2 17 à 2 21.		

Les réductions que consacre le tarif exceptionnel belge-italien ont été accordées dans le but de favoriser l'exportation du charbon belge.

#### *Trafic avec l'Autriche-Hongrie.*

Nous ne possédons pas de tarif spécial pour le transport des combustibles vers l'Autriche-Hongrie, et jusqu'ici le besoin ne s'en est pas fait sentir.

#### **ANGLETERRE.**

Comme il n'existe pas de *tarif direct anglo-belge* pour le transport des combustibles importés en Angleterre ou exportés de ce pays, il n'est pas possible d'indiquer les bases des taxes applicables aux envois de l'espèce sur les lignes anglaises.

Mais je crois utile de joindre à la présente note un tableau (Annexe A) donnant les bases des prix *maxima* pouvant être perçus sur les principales lignes anglaises pour les transports de charbons effectués *dans leurs différents services intérieurs*.

Il est à remarquer, à ce sujet, qu'il n'existe pas, officiellement, de taxes fixes ni de taxes minima en Angleterre. Chaque compagnie est libre de mettre en vigueur des taxes moindres, fixées à son gré, selon les circonstances et les nécessités du trafic (importance du trafic, concurrence de la voie d'eau ou d'autres compagnies de chemin de fer, etc.).

Pour connaître les prix effectifs qui seront appliqués par une compagnie à des transports déterminés, il faut absolument s'aboucher avec elle et traiter à forfait.

Pour ces différentes raisons, il n'est pas possible de donner, *d'une manière précise*, les renseignements demandés en ce qui concerne l'Angleterre.

## ALLEMAGNE.

*Trafic intérieur allemand et trafic international belge-allemand.*

*En service intérieur allemand*, les prix de transport applicables aux combustibles sont calculés d'après les bases ci-après :

- 1 à 25 kilomètres : Pfg. 2.6 (fr. 0 0525) par tonne-kilomètre plus Pfg. 60 (fr. 0 75) par tonne.  
 26 à 550 — Pfg. 2.2 (fr. 0 0275) par tonne-kilomètre plus Pfg. 70 (fr. 0 875) par tonne.  
 Au delà de 550 kilomètres : taxe additionnelle de Pfg. 1.4 (fr. 0 0175) par tonne-kilomètre.

Pour les transports de charbon effectués de l'*Allemagne* vers la Belgique, les chemins de fer prussiens appliquent les taxes-bases suivantes :

Envois par 10 tonnes.	}	<i>Vers Anvers et Borgerhout (local) :</i>
		Pfg. 2 (fr. 0 025) par tonne-kilomètre plus Pfg. 40 (fr. 0 50) par tonne;
	}	<i>Vers les autres stations :</i>
		Pfg. 2.1 (fr. 0 0265) par tonne-kilomètre plus Pfg. 40 (fr. 0 50) par tonne.
Envois par 50 tonnes.	}	<i>Vers Anvers (transit) et Louvain (transit) :</i>
		Pfg. 1.7 (fr. 0 0215) par tonne-kilomètre plus Pfg. 40 (fr. 0 50) par tonne;
	}	<i>Vers les autres stations tarifées :</i>
		Pfg. 1.9 (fr. 0 02575) par tonne-kilomètre plus Pfg. 40 (fr. 0 50) par tonne.

Pour les envois de l'espèce effectués de la Belgique vers les provinces rhénanes et westphaliennes et vers les régions de la Moselle et de la Sarre, les chemins de fer prussiens ont compté les taxes-bases ci-après :

a) Dans les relations avec les stations de la ligne de Capellen-sur-Rhin, Bingerbrück et de la ligne d'Ehrang à Sarreguemines :

Pfg. 2.2 (fr. 0 0275) par tonne-kilomètre plus 60 Pfg. (fr. 0 75).

b) Dans les relations avec les autres stations :

Pfg. 2.1 (fr. 0 2625) par tonne-kilomètre plus 40 Pfg. (fr. 0 50).

Pour les transports de combustibles à effectuer de la Belgique vers le Grand-Duché de Luxembourg et le sud-ouest de l'Allemagne, les chemins de fer allemands comptent une taxe de Pfg. 2.2 (fr. 0 0275) par tonne-kilomètre, plus Pfg. 60 (fr. 0 75) par tonne.

## FRANCE.

## SITUATION GÉNÉRALE.

En France, sur tous les réseaux, les houilles et cokes figurent, dans la classification des marchandises comme appartenant à la 6<sup>e</sup> série du tarif général dont les prix de base sont les suivants :

Jusque 25 kilomètres : fr. 0 08 par tonne-kilomètre.	} Non compris 1 franc pour frais de manutention et de gare.
26 à 100 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
101 kilomètres et au delà : prix de 100 kilomètres plus fr. 0 055 par tonne-kilomètre.	

Mais cette indication figure dans la classification uniquement *pour mémoire* et parce que les cahiers des charges exigent que chaque marchandise soit classée au tarif général.

Sur tous les réseaux français, même ceux d'intérêt local, les combustibles jouissent de tarifs *spéciaux* qui constituent, en réalité, les tarifs *normaux* applicables aux houilles et cokes, et c'est sur les prix de ces tarifs qu'il est concédé éventuellement des réductions pour l'exportation et l'importation.

Il n'est guère possible, sans entrer dans des détails trop nombreux, d'indiquer la situation qui existe en France pour les cent dix exploitations de chemin de fer de ce pays. L'Administration s'est donc bornée à exposer succinctement cette situation pour les sept grands réseaux : Nord, Est, Paris-Lyon-Méditerranée, État, Midi, Orléans et Ouest.

Sur ces réseaux, les prix applicables aux combustibles d'après les tarifs spéciaux reposent sur des bases excessivement variables. De plus, à côté de barèmes, il existe une infinité de prix fermes établis pour des raisons diverses de trafic (concurrence de la voie d'eau, concurrence des combustibles nationaux et des combustibles étrangers, nécessités des grandes industries) qui créent une situation excessivement complexe.

Sur certains réseaux, ce sont les barèmes qui sont généralement appliqués; sur d'autres, les prix fermes sont tellement nombreux, s'appliquent à des relations si importantes (et par voie de réaction aux stations situées en deçà des gares tarifées — classe dite des gares intermédiaires —) que les barèmes normaux sont pour ainsi dire submergés. De plus, malgré des modifications fréquentes de tarifs, certains prix fermes, qui datent d'un demi-siècle, certains barèmes anciens ont été maintenus dans les relations où leur suppression devait amener un relèvement des taxes.

En résumé, chaque compagnie exploite son réseau commercialement et considère les tarifs comme une matière excessivement malléable qui doit obéir aux nécessités de trafic générales en même temps qu'aux nécessités de trafic régionales. Les compagnies dont les lignes desservent des houillères font naturellement leurs efforts pour obtenir un développement intensif des transports et favorisent, par conséquent, l'exportation. D'autres, au contraire, desservent des centres industriels éloignés des lieux de production nationaux, font des réductions en faveur de l'importation des combustibles étrangers. Sur les lignes d'autres compagnies, enfin, il existe une situation

mixte, par suite de la configuration et de l'étendue du réseau, du groupement des industries, des exigences du commerce, etc., qui permettent l'alimentation de certaines régions par les houillères nationales et nécessitent dans d'autres, notamment dans la zone maritime, la consommation de combustibles étrangers.

Ces prolégomènes posés, j'indique ci-après la situation pour chacun des grands réseaux français prémentionnés, je mentionne également les tarifs communs entre plusieurs compagnies, consacrant des réductions à l'exportation ou à l'importation, sans lesquels on se ferait une idée tout à fait inexacte de la situation générale.

#### 1. — RÉSEAU DU NORD.

Sur le réseau du chemin de fer du Nord, les prix de base normaux applicables aux combustibles sont ceux du barème IV, savoir :

1 à 50 kilomètres : fr. 0 06 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 par tonne pour frais de gare.
51 à 100 kilomètres : prix de 50 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
101 à 200 kilomètres : prix de 100 kilomètres plus fr. 0 03 par tonne-kilomètre.	
201 kilomètres et au delà : prix de 200 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Mais les prix de ce barème sont très rarement appliqués. Au départ des charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais et de la frontière belge, les anciens tarifs ont été maintenus quand ils consacraient des taxes plus avantageuses que celles du barème IV, ce qui se produisait généralement aux petites distances, où l'ancienne base était de 6 centimes par tonne-kilomètre avec 25 centimes de frais de gare, et aux grandes distances où l'ancien tarif consacrait un maximum de fr. 7 40.

Enfin, la Compagnie du Nord appliquait un barème réduit aux envois d'un tonnage minimum de 100 tonnes vers les centres principaux de consommation. Ce barème a été successivement étendu à la presque totalité des gares du réseau du Nord (et les autres gares en jouissent par voie de réaction); le minimum de tonnage exigé pour son application a été abaissé à 10 tonnes, de sorte que, en réalité, ce barème constitue actuellement, malgré l'existence d'autres tarifs *sur le papier*, le véritable *barème normal* applicable aux houilles et cokes sur le réseau du Nord.

Les prix de base de ce barème sont les suivants :

1 à 75 kilomètres : fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 par tonne pour frais de gare.
76 à 125 kilomètres : prix de 75 kilomètres plus fr. 0 035 par tonne-kilomètre.	
126 à 175 kilomètres : prix de 125 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	
176 à 200 kilomètres : prix de 175 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
201 kilomètres et au delà : prix de 200 kilomètres plus fr. 0 005 par tonne-kilomètre.	

Sur les prix de ce barème, la Compagnie du Nord ne concède pas de réductions spéciales à l'importation.

Exportation.

A l'exportation, le chemin de fer du Nord concède les réductions suivantes sur le barème qui précède :

- a) Pour l'exportation en général : 40 %;
- b) Pour l'exportation, par trains de 250 tonnes, viâ Calais ou Dunkerque, vers l'Angleterre, la Russie, l'Espagne, le Portugal et les pays hors d'Europe, 50 %.

Les réductions résultant de ce pourcentage varient de fr. 0 05 à fr. 2 65 pour les envois à l'exportation en général et de fr. 0 05 à fr. 3 30 pour ceux de 250 tonnes mentionnés sous b.

Sur les prix normaux du barème IV, ces réductions seraient respectivement de fr. 0 20 à fr. 5 60 et de fr. 0 20 à fr. 7 25 par tonne.

2. — RÉSEAU DE L'EST.

Sur le réseau de la Compagnie de l'Est, les prix de base applicables aux transports de combustibles sont ceux du barème G, savoir :

1 à 25 kilomètres : fr. 0 07 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare par tonne.
26 à 100 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
101 à 200 kilomètres : prix de 100 kilomètres plus fr. 0 0225 par tonne-kilomètre.	
201 kilomètres et au delà : prix de 200 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Sur les prix de ce barème, la Compagnie de l'Est concède les réductions ci-après :

A. — Exportation.

Fr. 1 20 par tonne de réduction en faveur des combustibles de la houillère de Rouchamp expédiés vers la Suisse.

B. — Importation.

- a) Envois de 10 tonnes importés viâ Vireux ou Givet.

Par ces routes, pour faire la concurrence à la voie navigable, la Compagnie de l'Est a établi des *prix fermes*, pour une soixantaine de stations de la région de la Meuse, dont jouissent, par voie de réaction, de nombreuses stations intermédiaires.

Ces prix consacrent, sur ceux du barème G, des réductions variant de fr. 0 05 à fr. 1 55 par tonne.

b) *Envois de 10 tonnes de coke viâ Ecouviez.*

Pour les envois de 10 tonnes de coke viâ Ecouviez, la Compagnie de l'Est concède, vers la région de Nancy et par réaction, pour les stations intermédiaires, des *prix fermes* consacrant, sur ceux du barème G, des réductions variant de fr. 0 05 à fr. 0 80 par tonne.

c) *Envois de 100 tonnes de houille et coke viâ Ecouviez.*

Pour ces envois, et dans les mêmes relations que sous b, la Compagnie de l'Est concède des *prix fermes* offrant des réductions variant de fr. 0 05 à fr. 1 35.

d) *Envois de 100 tonnes de houille et coke en provenance du bassin allemand de la Sarre viâ Audun-le-Roman, Batilly, Avricourt, Moncel, Pagny et Petit-Croix.*

La Compagnie de l'Est concède, aux charbons allemands en provenance du bassin de la Sarre, le barème réduit reposant sur les bases ci-après :

1 à 20 kilomètres : fr. 0 06 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 45 par tonne pour frais de gare et de formalités de douane.
21 à 60 kilomètres : prix de 20 kilomètres plus fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	
61 à 145 kilomètres : prix de 60 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	
146 kilomètres et au delà : prix de 145 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Ce barème présente, vis-à-vis du barème G, des réductions variant de fr. 0 15 à fr. 0 75 par tonne.

## 3. — RÉSEAU DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE.

Sur le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, les prix de base appliqués aux combustibles sont ceux du barème ci-après :

1 à 25 kilomètres . . . . .	fr. 0 08	par tonne-kilomètre.
26 à 100 — — — — —	prix de 25 kilomètres plus 0 04	—
101 à 270 — — — — —	100 — 0 035	—

Au delà de 270 kilomètres, le tarif des combustibles du P.-L.-M. constitue un tarif « à paliers » ou, en d'autres termes, un tarif par zones, et il est perçu :

De 270 à 300 kilomètres . . . . .	fr. 11 50	par tonne.
— 301 à 350 — . . . . .	12 »	—
— 351 à 360 — . . . . .	12 50	—
— 361 à 400 — . . . . .	15 »	—
— 401 à 450 — . . . . .	15 50	—

Au delà, prix de 450 kilomètres plus fr. 0 50 par fraction indivisible de 100 kilomètres.

Aux prix ainsi formés, il est ajouté une taxe fixe de 25 centimes par tonne. Cette taxe n'est toutefois pas perçue pour les combustibles destinés aux ateliers de lavage et de carbonisation ainsi qu'aux aciéries, forges et hauts fourneaux.

Il existe, au surplus, sur les lignes du P.-L.-M., une infinité de prix fermes, qui ne reposent sur aucune base et sont établis pour des raisons de concurrence, de trafic, etc., etc. Les réductions sont plus ou moins fortes suivant les exigences du résultat visé et la Compagnie ne se préoccupe pas de la distance; elle percevra, par exemple, dans un cas, 8 francs pour 386 kilomètres et dans l'autre 10 francs pour 348 kilomètres.

On peut dire que toutes les relations réellement importantes, que toutes les stations qu'on peut appeler des points stratégiques commerciaux, jouissent ainsi de prix fermes.

#### Exportation.

Comme il existe, sur le réseau P.-L.-M., plusieurs bassins houillers : Loire, Gard, Alais, etc., on comprend aisément que, parmi les relations jouissant de prix fermes réduits, figurent les points frontières suisses, italiens et les ports de mer. Pour l'exportation par ces points, les réductions sur les prix du barème applicable aux combustibles varient de fr. 0 50 à fr. 4 50 par tonne.

#### 4. — RÉSEAU DE LA COMPAGNIE D'ORLÉANS.

Sur le réseau d'Orléans, les prix de base applicables aux combustibles sont ceux du barème ci-après :

1 à 25 kilomètres : fr. 0 08 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare par tonne.
26 à 100 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
101 à 200 kilomètres : prix de 100 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	
Au delà : prix de 200 kilomètres plus fr. 0 125 par tonne-kilomètre.	

Mais, de même que la Compagnie P.-L.-M., la Compagnie d'Orléans a mis en vigueur, pour les relations principales, un grand nombre de *prix fermes* réduits.

#### Importation.

Parmi les prix fermes dont il vient d'être question, figurent les prix au départ de Saint-Nazaire, Nantes, Lorient et Bordeaux, destinés à favoriser l'importation des charbons anglais, et offrant, sur les prix du barème ci-dessus, des réductions variant de fr. 0 40 à fr. 2 60.

## 5. — RÉSEAU DE L'ÉTAT.

Sur le réseau de l'État, les prix de base appliqués aux combustibles sont ceux des barèmes ci-après :

## a) Barème n° 8 applicable en général.

1 à 25 kilomètres : fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare par tonne.
26 à 50 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
51 à 150 kilomètres : prix de 50 kilomètres plus fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	
151 à 200 kilomètres : prix de 150 kilomètres plus fr. 0 015 par tonne-kilomètre.	
201 à 250 kilomètres : prix de 200 kilomètres plus fr. 0 0175 par tonne-kilomètre.	
Au delà : prix de 250 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	

## b) Barème spécial applicable au départ des houillères françaises desservies par le réseau de l'État.

Fr. 0 02 par tonne et par kilomètre, sans addition de frais de gare, mais sous condition d'un parcours minimum de 100 kilomètres.

## Importation.

Le chemin de fer de l'État concède des prix fermes réduits à l'importation par les Sables d'Olonne, Rochefort, La Rochelle, Tonnay-Charente et Paimbœuf, notamment vers Poitiers et Tours. Ces prix présentent, sur ceux du barème 8, des réductions variant de fr. 0 10 à fr. 0 80 par tonne.

## 6. — RÉSEAU DU MIDI.

Sur le réseau du Midi, les combustibles sont taxés aux prix du barème 6 et à ceux du barème G suivant le plus réduit de ces deux barèmes. La distance à laquelle les combustibles passent du barème 6 au barème G est celle de 217 kilomètres, et les prix de base sont, par conséquent, les suivants :

Barème C.	1 à 25 kilomètres : fr. 0 08 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare
	26 à 100 kilomètres : taxe de 25 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
	101 à 217 kilomètres : taxe de 100 kilomètres plus fr. 0 035 par tonne-kilomètre.	
Barème G.	218 à 300 kilomètres : taxe de 217 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	
	Au delà : taxe de 300 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Il existe également des prix fermes présentant des réductions sur les prix de ce barème pour les relations importantes.

**Exportation.**

Le chemin de fer du Midi concède au départ des houillères desservies par son réseau vers Bordeaux, les ports de la Méditerranée et les points-frontières espagnols, des prix fermes consacrant, sur les prix de base ci-dessus, des réductions variant de fr. 1 40 à fr. 5 60 par tonne.

**Importation.**

Le chemin de fer du Midi concède des prix fermes réduits au départ de Bordeaux vers certaines stations situées dans un rayon de 155 kilomètres de ce port. Les réductions, sur les prix de base, varient de fr. 0 05 à fr. 1 70 par tonne.

**7. — RÉSEAU DE L'OUEST.**

Sur le réseau de l'Ouest, le barème applicable aux combustibles est le suivant :

1 à 25 kilomètres : fr. 0 07 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare.
26 à 45 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	
46 à 105 kilomètres : prix de 45 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	
106 à 150 kilomètres : prix de 105 kilomètres plus fr. 0 03 par tonne-kilomètre.	
151 à 500 kilomètres : prix de 150 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	
Au delà : prix de 500 kilomètres plus fr. 0 015 par tonne-kilomètre.	

**Importation.**

La Compagnie de l'Ouest concède un tarif réduit aux charbons anglais par les ports de Rouen, Le Havre, Dieppe, Fécamp, Caen, Honfleur, Trouville, Cherbourg, Granville, Brest, Redon, Saint-Malo, Nantes et Saint-Nazaire.

Ce tarif constitue un véritable tarif par zone, comportant des prix fermes pour un ensemble de distances déterminées. Ces prix fermes varient suivant les ports de provenance et suivant les régions desservies et il n'est pas possible de leur assigner des bases précises.

C'est ainsi, comme on le constatera par les exemples ci-après, que l'on trouve fréquemment trois taxes différentes pour la même distance :

60 kilomètres . . . . .	fr. 2 50	5 »	5 25
98 — . . . . .	5 50	4 »	4 25
107 — . . . . .	4 50	4 75	5 50
129 — . . . . .	3 »	5 25	6 »
157 — . . . . .	5 50	6 »	6 50
171 — . . . . .	6 »	6 25	6 75

D'un autre côté, la même taxe est aussi appliquée à des distances très différentes. C'est ainsi que l'on trouve une taxe de fr. 2 50 appliquée aux distances de 43 et de 82 kilomètres et aux distances intermédiaires, une taxe de 7 00 francs appliquée aux distances de 173 et 234 kilomètres et aux distances intermédiaires, etc., etc.

Les réductions que ce tarif consacre vis-à-vis du barème normal varient entre fr. 0 05 et fr. 2 20 par tonne.

### Tarifs communs.

Outre les réductions pour l'importation et l'exportation, qui viennent d'être indiquées pour chaque réseau séparément, il existe aussi, sur les lignes françaises, des tarifs communs entre compagnies consacrant des réductions soit à l'importation, soit à l'exportation. Ces tarifs sont les suivants :

#### 1. — TARIF COMMUN NORD-EST.

##### A. — Importation.

Pour les charbons belges importés en France via Jeumont, Feignies, Blanc-Misseron et Anor, les compagnies du Nord et de l'Est concèdent les barèmes réduits ci-après :

##### I. — Sur le réseau du Nord.

1 à 50 kilomètres : fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare.
51 kilomètres et au delà : prix de 50 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre avec maximum de 7 francs.	

Vis-à-vis du barème IV (voir p. 27), ce barème présente des réductions de fr. 0 30 à fr. 1 90. Vis-à-vis du barème spécial applicable dans la généralité des cas (voir p. 28), les réductions varient de fr. 0 30 à fr. 0 90.

##### II. — Sur le réseau de l'Est.

###### a) VIA LAON.

1 à 25 kilomètres : fr. 0 06 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare.
26 à 50 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	
51 à 350 kilomètres : prix de 50 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	
Au delà : prix de 350 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Vis-à-vis du barème G (voir p. 29), les réductions varient de 0 à fr. 1 25.

## b) VIA HINSON.

1 à 25 kilomètres : fr. 0 07 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 40 de frais de gare.
26 à 50 kilomètres : prix de 25 kilomètres plus fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	
51 à 550 kilomètres : prix de 50 kilomètres plus fr. 0 025 par tonne-kilomètre.	
Au delà : prix de 550 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	

Vis-à-vis du barème G (voir p. 29), les réductions varient de 0 à fr. 1 00.

En général donc, sur l'ensemble des deux réseaux, les réductions sur les prix ordinaires appliqués aux combustibles varient de fr. 0 30 à fr. 2 15.

OBSERVATION. — Bien que le tarif commun dont il vient d'être question consacre des réductions sur les prix ordinaires appliqués aux combustibles, ce tarif ne doit pas être considéré comme accordant un régime de faveur aux combustibles belges. *C'est le contraire qui est vrai* : les charbons français du Nord et du Pas-de-Calais expédiés vers le réseau de l'Est jouissent de tarifs communs bien plus réduits encore, et c'est pour obtenir les combustibles belges sur un plus long parcours en France, et pour faire la concurrence à la voie navigable, que les compagnies du Nord et de l'Est ont créé les barèmes prémentionnés.

## B. — Exportation.

Au départ des charbonnages français du Nord et du Pas-de-Calais vers la Suisse, viâ Petit-Croix-Bâle ou viâ Delle, les compagnies du Nord et de l'Est concèdent, pour l'ensemble de leurs parcours, le barème réduit ci-après pour les envois de 10 tonnes :

1 à 125 kilomètres : fr. 0 05 par tonne-kilomètre.	} Non compris fr. 0 80 de frais de gare et de transmission.
126 à 500 kilomètres : taxe de 125 kilomètres plus fr. 0 02 par tonne-kilomètre.	
Au delà : taxe de 500 kilomètres plus fr. 0 04 par tonne-kilomètre.	

Sur les prix de ce barème, ces compagnies font une nouvelle réduction de 2 francs par tonne pour les rames de 10 wagons viâ Delle, et de 14 wagons viâ Petit-Croix-Bâle.

Les réductions que ce tarif consacre vis-à-vis de ceux qui résultent de la soudure des barèmes Nord et Est pour le transport des combustibles sont les suivantes, par tonne :

Envois de 10 tonnes . . . . .	fr. 5 25 à 5 15.
Rames de 10 à 14 wagons . . . . .	5 25 à 7 15.

## 2. — TARIFS COMMUNS NORD-CEINTURES-P.-L.-M.-ÉTAT-OUEST.

Il existe, dans ces tarifs, quelques prix fermes consacrant, pour de rares relations, des réductions au départ des points-frontières belges sur les prix résultant de la soudure des barèmes normaux. Nous ne les citons que pour

mémoire; ils constituent en quelque sorte des lambeaux d'anciens tarifs qu'on nous a fait la grâce de ne pas supprimer; mais les tarifs communs très réduits dont jouissent les combustibles du Nord et du Pas-de-Calais, et dont les combustibles belges sont exclus, même par voie de réinscription, rendent cette faveur quasi illusoire.

### 3. — TARIFS COMMUNS ENTRE LES RÉSEAUX DU P.-L.-M., DU MIDI, D'ORLÉANS ET DE L'ÉTAT.

Il existe, entre ces réseaux, de nombreux tarifs communs consacrant des prix réduits pour certaines relations :

#### A l'exportation.

Le tarif commun 507 pour l'exportation comprenant les prix fermes réduits des bassins houillers français du Centre et du Sud pour Genève (vers la Suisse), Port-Bon (pour l'Espagne) et pour les ports de la Méditerranée et de l'Océan (Marseille, Cette, Rochefort, La Rochelle, Saint-Nazaire, etc.).

Ces prix comportent, vis-à-vis de ceux résultant de la soudure des barèmes intérieurs des diverses compagnies intéressées, des réductions variant de fr. 2 10 à fr. 7 50 par tonne.

#### A l'importation.

Le tarif commun 107 contenant des prix fermes réduits de Rochefort et de La Rochelle vers les régions du Mans, de Limoges, de Poitiers, etc., et consacrant, sur les prix résultant de la soudure des barèmes intérieurs, des réductions variant de fr. 0 05 à fr. 3 90 par tonne.

#### AUTRICHE-HONGRIE.

Les barèmes appliqués aux combustibles minéraux sur les lignes de l'Autriche-Hongrie varient suivant les chemins de fer.

#### *Chemin de fer de l'État Autrichien.*

Sur les lignes de l'État Autrichien, ces transports paient les prix du tarif exceptionnel 1 qui est formé comme suit :

	Heller.
Frais fixe, par 1,000 kilogrammes . . . . .	80
Taxe variable, par 1,000 kilogrammes, jusque 50 kilomètres, par kilomètre. . . . .	4.4
— — — de 50 à 150 kilomètres, par kilomètre. . . . .	2.6
— — — de 151 à 300 — — — . . . . .	1.6
— — — au-dessus de 300 kilomètres, par kilomètre. . . . .	1.6

Le barème est établi de 10 en 10 kilomètres et les taxes calculées d'après la distance moyenne, c'est-à-dire d'après 25 kilomètres pour les distances de 20 à 30 kilomètres; d'après 35 kilomètres pour les distances de 30 à 40 kilomètres et ainsi de suite.

*Chemin de fer Sud-Autrichien.*

Sur les lignes du chemin de fer Sud-Autrichien, on perçoit les prix de la classe C, formés comme suit :

	Heller.
<i>Frais fixe</i> , par 1,000 kilogrammes . . . . .	70
<i>Taxe variable</i> , par 1,000 kilogrammes, de 1 à 50 kilomètres, par kilomètre . . . . .	6
— — — — — de 51 à 100 — — — — —	4
— — — — — par kilomètre en plus . . . . .	2.4

Barème établi de 10 en 10 kilomètres d'après la taxe afférente à la  $\frac{1}{2}$  dizaine de kilomètres, comme sur l'État Autrichien.

*Compagnie Austro-Hongroise des chemins de fer de l'État.*

Sur les lignes de la Compagnie Austro-Hongroise des chemins de fer de l'État, les charbons et coques paient les prix du tarif spécial n° 2 dont les bases sont :

	Heller.
<i>Frais fixe</i> , par 1,000 kilogrammes . . . . .	80
<i>Frais variable</i> , par 1,000 kilogrammes, jusque 40 kilomètres, par kilomètre . . . . .	8
— — — — — de 41 à 80 kilomètres, par kilomètre . . . . .	5.2
— — — — — de 81 à 155 — — — — —	5.6
— — — — — au-dessus de 155 kilomètres, par kilomètre. . . . .	3.2

Ces bases s'appliquent de 10 en 10 kilomètres. Pour obtenir les taxes pour chaque kilomètre en dessous de la dizaine, la différence d'une dizaine à l'autre est diminuée proportionnellement à la distance.

*Chemin de fer de l'État Hongrois.*

Le chemin de fer de l'État Hongrois accorde les prix de son tarif exceptionnel n° 1 formés comme suit :

	Heller.
<i>Frais fixe</i> , par tonne . . . . .	60
<i>Frais variable</i> , par tonne et par kilomètre, jusque 200 kilomètres . . . . .	2.5
— — — — — de 200 à 400 kilomètres. . . . .	2
— — — — — au delà de 410 kilomètres . . . . .	1.4

ANNEXE A.

*Prix de transport maxima, en francs et centimes, par tonne-kilomètre, pour charbons en wagons  
fournis par les expéditeurs (1).*

NOMS DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER.	Prix par tonne et par kilomètre.								Observations.
	Jusqu'à 32 kilomètres.		Plus de 32 jusqu'à 80 kilomètres.		Plus de 80 jusqu'à 160 kilomètres.		Plus de 160 jusqu'à 320 kilomètres.		
	A.	B.	A.	B.	A.	B.	A.	B.	
Great Northern Railway . . . . .	0.069	0.059	0.059	0.056	0.046	0.044	0.035	0.034	A. Frais de gare compris B. Frais de gare non compris.
London et North Western Railway . . . . .									
Great Central Railway . . . . .	0.072	0.065	0.061	0.057	0.046	0.044	0.035	0.034	(1) En Belgique, le matériel est fourni par le chemin de fer.
Lancashire et Yorkshire Railway . . . . .									
Midland Railway . . . . .	0.081	0.072	0.066	0.065	0.048	0.046	0.036	0.035	N. B. — Pour certaines parties de leurs réseaux, diverses compagnies anglaises ont des prix maxima plus élevés que ceux ci-contre:
Great Eastern Railway . . . . .									
South Eastern Railway . . . . .	0.103	0.094	0.076	0.075	0.062	0.060	0.050	0.049	Exemples. Par tonne- kilomètre.
London et South Western Railway . . . . .									
Great Western Railway . . . . .	0.103	0.094	0.075	0.071	0.050	0.048	0.036	0.035	Great Northern Railway . . .fr. 0.09575
									London North Western . . . . . 0.125
									Great Central . . . . . 0.071875
									Lancashire et Yorkshire . . . . . 0.078125
									South Eastern . . . . . 0.11875
									London et South Western Railw. 0.11875
									Et ce, non compris fr. 0.50 par tonne pour frais de gare.
North Eastern Railway . . . . .	0.128	0.109	0.105	0.094	0.079	0.074	0.046	0.044	

( 269 )

[N° 109]

PROVENANCES.	Points de sortie de Belgique.	Envois de 10 tonnes.	Envois de 50 tonnes.	Observations.
Bassin de Mons.	Blandain, Mouscron(*), Le Touquet, Abeele, Adinkerke.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) réduits de fr. 0.50 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) réduits de fr. 1.00 par tonne.	<p>(1) Les bases de ce barème sont les suivantes :</p> <p>1 à 75 kilomètres fr. 0.04 par tonne-kilom. - - fr. 0.40 de frais fixe par tonne.</p> <p>76 à 92, taxe de 7<sup>e</sup> kilomètres + fr. 0.05 par tonne-kilomètre, plus de 2 kilomètres le barème de 1867 (7).</p> <p>(2) Pour Mons (Bassin), il est fait application, pour les envois de 50 tonnes, des prix du barème nouveau plus avantageux que ceux résultant de la combinaison indiquée.</p> <p>(3) Pour Bascoup (puits n° 5) les taxes jusque Bléharies (frontière), Quiévrain (frontière), Roisin (frontière), Rumes (frontière) sont celles du tarif exceptionnel provisoire n° 51<sup>4</sup> intérieur (voir renvoi (2) ci après).</p> <p>(4) A l'exception de Hareville, station à laquelle il est fait application des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) sans réduction.</p> <p>(5) Pour un certain nombre de stations, les taxes sont calculées d'après une distance d'application plus courte que la distance réelle.</p> <p>(6) Pour Bascoup (puits n° 5) les taxes jusque Quiévy sont formées par la soulure du tarif spécial 51 intérieur réduit de 1/2 droit fixe, à la taxe de fr. 0.06 par tonne-kilomètre du nord-belge.</p> <p>Au départ de Courcelles (Motte) et de Roux vers Erqueines, il est fait application des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème 1867 (7), réduits de fr. 0.25 comme au départ du Bassin du centre.</p> <p>(7) Les prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867 comportent les réductions suivantes sur ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème normal :</p> <p>1 à 50 kilomètres : pas de réduction.</p> <p>51 à 100 kilomètres : réduction de fr. 0.01 par tonne-kilomètre.</p> <p>101 kilomètres et plus : réduction uniforme de fr. 0.50 par tonne.</p>
	Rumes, Bléharies, Roisin, Momignies.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7).	Prix du barème nouveau (1) ou du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) (2) selon le cas.	
	Quiévrain.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) appliqués sur les distances jusque Quiévrain (station).	Prix du barème nouveau (1) ou tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) (2) selon le cas, appliqués sur les distances pour Quiévrain (frontière).	
	Quévy.	<p>PARCOURS ÉTAT-BELGE.</p> <p>Quote part revenant à l'État dans les prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) calculés sur tout le développement du parcours jusque Quévy (station).</p> <p>PARCOURS NORD-BELGE.</p> <p>Fr. 0.06 par tonne-kilomètre sans frais fixe jusque Quévy (station).</p>	<p>PARCOURS ÉTAT-BELGE.</p> <p>Quote part revenant à l'État dans les prix du barème nouveau (1) calculés sur tout le développement du parcours jusque Quévy (station) (2).</p> <p>PARCOURS NORD-BELGE.</p> <p>Fr. 0.08 par tonne-kilomètre sans frais fixe jusque Quévy (station).</p>	
Bassin du Centre.	Blandain, Mouscron(*), Le Touquet, Abeele, Adinkerke.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) réduits de fr. 0.50 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) réduits de fr. 1.00 par tonne.	<p>(8) Pour Bascoup (puits n° 5) les taxes jusque Quiévy sont formées par la soulure du tarif spécial 51 intérieur réduit de 1/2 droit fixe, à la taxe de fr. 0.06 par tonne-kilomètre du nord-belge.</p> <p>Au départ de Courcelles (Motte) et de Roux vers Erqueines, il est fait application des prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème 1867 (7), réduits de fr. 0.25 comme au départ du Bassin du centre.</p> <p>(7) Les prix de la 4<sup>e</sup> classe du barème de 1867 comportent les réductions suivantes sur ceux de la 4<sup>e</sup> classe du barème normal :</p> <p>1 à 50 kilomètres : pas de réduction.</p> <p>51 à 100 kilomètres : réduction de fr. 0.01 par tonne-kilomètre.</p> <p>101 kilomètres et plus : réduction uniforme de fr. 0.50 par tonne.</p>
	Quiévrain.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7) appliqués sur les distances jusque Quiévrain (stat.).	Prix du barème nouveau (1) ou du tarif exceptionnel provisoire 51 (intérieur) (2) selon le cas, appliqués sur les distances pour Quiévrain (frontière) (3).	
	Erquelines.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (7), réduits de fr. 0.25 par tonne (1) (2).	Prix du barème nouveau (1) ou du tarif exceptionnel provisoire 51 (intérieur) (2), selon le cas.	

(\*) Prix appliqués sur les distances jusque Mouscron (station).

## des houilles en service franco-belge-nord.

PROVENANCES.	Points de sortie de Belg que.	Envois de 10 tonnes.	Envois de 50 tonnes.	Observations.
Bassin du Centre (suite).	Quévy.	PARCOURS ÉTAT-BELGE. Comme le bassin de Mons <sup>(*)</sup> .  PARCOURS NORD-BELGE. Comme le bassin de Mons.	Prix du barème nouveau <sup>(1)</sup> , appliqués sur les distances jusque Quévy (station) <sup>(2)</sup> .	(8) Les prix du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) comportant les réductions suivantes sur ceux de la 4 <sup>e</sup> classe du barème normal : A 1 kilomètre : fr. 0.11 par tonne. De 2 à 10 kilomètres : réduction supplémentaire de fr. 0.01 par tonne-kilomètre. 11 à 24 kilomètres : réduction supplémentaire de fr. 0.02 par tonne kilomètre 25 kilomètres et plus : réduction uniforme de fr. 0.50 par tonne.
	Rumes, Bléharies, Roisin, Momignies.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> .	Prix du barème nouveau <sup>(1)</sup> ou du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) <sup>(8)</sup> selon le cas <sup>(3)</sup> .	
Bassin de Charleroi.	Blandain, Mouscron <sup>(*)</sup> , Le Touquet, Abeele, Adinkerke.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> , réduits de fr. 0.50 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> réduits de fr. 1.00 par tonne.	(9) Les prix du tarif exceptionnel provisoire n° 51 <sup>(4)</sup> (intérieur) applicables au départ de Bascoep (fosse n° 5) comportent une majoration de fr. 0.20 par tonne sur ceux du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) <sup>(8)</sup> calculés jusque Bascoep (ouest)
	Rumes, Bléharies, Roisin, Momignies, Erquehennes.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> <sup>(7)</sup>	Prix du barème nouveau <sup>(1)</sup> ou du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) <sup>(8)</sup> , selon le cas.	
	Quiévrain.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> , appliqués sur les distances jusque Quiévrain (stat.)	Prix du barème nouveau <sup>(1)</sup> ou du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) <sup>(8)</sup> selon le cas, appliqués sur les distances jusque Quiévrain (frontière)	
Bassin de Liège.	Blandain, Mouscron <sup>(*)</sup> , Le Touquet, Abeele, Adinkerke, Rumes, Bléharies, Roisin, Momignies, Erquehennes, Quiévrain <sup>(**)</sup> .	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup>	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> réduits de fr. 0.50 par tonne.	
Provenances diverses. (Cokes exclusivement).	Blandain, Mouscron <sup>(***)</sup> , Le Touquet, Abeele, Adinkerke, Rumes, Bléharies, Roisin, Momignies, Erquehennes, Quiévrain <sup>(***)</sup> .	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> , appliqués via Mouscron et Quiévrain, d'après les distances prévues pour la station		Prix du tarif exceptionnel provisoire n° 51 (intérieur) <sup>(8)</sup> .
	Quévy	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 <sup>(1)</sup> , jusque Quévy (frontière).		

(\*) Prix appliqués sur les distances jusque Mouscron (station).

(\*\*) Prix appliqués sur les distances jusque Quiévrain (station).

(\*\*\*) Aux envois de 50 tonnes via Mouscron et Quiévrain, il est fait application des prix prévus pour les envois de 10 tonnes aux distances de 98 kilomètres et plus.

PROVENANCES.	Points de sortie de la Belgique et le cas échéant de transit entre le Nord et l'Est.	Envois de 10 tonnes	Envois de 50 tonnes.	Envois de 100 tonnes	Observations.	
Bassins de Mons, du Centre et de Charleroi.	Erquelines-Hirson. Momi gnies-Hirson. Erquelines-Laon. Momi gnies-Laon	Barème spécial (1).	Barème spécial (2).	Barème spécial (4).	<b>PRIX DE BASE DES BARÈMES.</b>  (1) 1 à 75 kilomètres, fr. 0 04 par tonne-kilomètre + fr. 0 25 de frais fixe. 76 à 100 kilomètres, taxe de 75 kilomètres + fr. 0 02 par tonne-kilomètre. 101 kilomètres et plus, taxe de 100 kilomètres + fr. 0 01 par tonne-kilomètre.  (2) Prix prévus ci-dessus pour les envois de 10 tonnes, réduits de 25 centimes par tonne.  (3) Prix prévus ci-dessus pour les envois de 10 tonnes, réduits de 50 centimes par tonne.	
	Vierves. Givet (*).	Barème spécial (1).	Barème spécial (2).	Barème spécial (4).		
	Quévy-Hirson. Quiévrain-Hirson. Quévy-Laon. Quiévrain-Laon. Quévy (Soissons. Neuilly- Quiévrain St-Front. Erquelines Aulay- Momi gnies lez-Bondy Bel-Air.	Mêmes prix de base que dans le tarif franco-belge-Nord pour les envois exportés par Quévy, Quiévrain, Erquelines ou Momi gnies.	Mêmes prix de base que dans le tarif franco-belge-nord pour les envois exportés par Quévy, Quiévrain, Erquelines ou Momi gnies			
	Athus et Lamorteau.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8)	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 0 75 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8) réduits de fr. 1 00 par tonne.		(5) Prix prévus ci-dessus pour les envois de 10 tonnes, réduits de 50 centimes par tonne.
Bassin de Liège.	Momi gnies.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 0 50 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8) réduits de fr. 1 00 par tonne.  Vià Hirson et Laon seulement.	(4) 1 à 75 kilomètres, fr. 0 05 par tonne-kilomètre sans frais fixe. 75 kilomètres et plus, taxe de 75 kilomètres + fr. 0 15 par tonne et kilomètre.	
	Erquelines.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 0 50 par tonne.		(6) Les stations du chemin de fer nord-belge jouissent pour Givet (N-B) d'une taxe spéciale de fr. 2 50 pour les envois de 100 tonnes : cette taxe correspond en moyenne au prix du barème ci-dessous :	
	Givet (N-B.) (6).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 0 75 par tonne.	Barème spécial (7).	10 t. maxim. fr. 3 70 50 — 2 95 100 — 2 50	
	Lamorteau et Athus.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 0 75 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (8), réduits de fr. 1 00 par tonne.	(7) Base dudit barème : Fr. 0 02 par tonne-kilomètre + fr. 0 50 de frais fixe.	

(\*). Pour les envois dirigés vià Doische (frontière), l'application des prix doit être faite d'après les distances jusque Doische (frontière), avec majoration de 10 centimes par tonne pour le parcours de Doische (frontière) à Givet.

## des houilles franco-belge-est.

PROVENANCES.	Points de sortie de la Belgique et le cas échéant de transit entre le Nord et l'Est.	Envois de 10 tonnes	Envois de 50 tonnes.	Envois de 100 tonnes.	Observations.		
Provenances diverses. (Cokes exclusivement.)	Quévy-Hirson. Quiévrain-Hirson. Quévy-Laon Quiévrain-Laon. Quévy Erquelinnes Momignies <table style="display: inline-table; vertical-align: middle; border: none;"> <tr> <td style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">}</td> <td style="padding-left: 5px;">               Soissons.                Neuilly-St-Front.                Aulnay-lez-Bonday                Le-Air.             </td> </tr> </table>	}	Soissons. Neuilly-St-Front. Aulnay-lez-Bonday Le-Air.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*).	Mêmes prix de base que dans le tarif franco-belge-nord pour les envois au départ des stations charbonnières des bassins de Mons, du Centre et de Charleroi viâ Quévy, Quiévrain, Erquelinnes ou Momignies. Toutefois, au départ de Dinant, Huy (Nord), Namur (Herbatte), Verviers, Angleur, il est fait application viâ Erquelinnes et Momignies des prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*) réduits de fr. 0.50 par tonne.		(*) Les prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 comportent les réductions suivantes sur ceux de la 4 <sup>e</sup> classe du barème normal : 1 à 50 kilomètres : Pas de réduction. 51 à 100 kilomètres : Réduction de fr. 0.01 par tonne-kilomètre 101 kilomètres et plus : Réduction uniforme de fr. 0.50 par tonne.
	}	Soissons. Neuilly-St-Front. Aulnay-lez-Bonday Le-Air.					
	Erquelinnes-Hirson. Erquelinnes-Laon. Momignies-Hirson. Momignies-Laon. Verviers. Givet (*).	Barème spécial faisant l'objet du renvoi (1) d'autre part. Toutefois, au départ de Dinant, Huy (Nord), Namur (Herbatte), Verviers et Angleur, il est fait application des prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*).	Barème spécial faisant l'objet du renvoi (2) d'autre part. Toutefois, au départ de Dinant, Huy (Nord), Namur (Herbatte), Verviers et Angleur, il est fait application viâ Erquelinnes et Momignies des prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*), réduits de fr. 0.50 par tonne et viâ Givet des prix du même barème réduits de fr. 0.75 par tonne.	Barème spécial formant l'objet du renvoi (4) d'autre part, à moins que les prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*), réduits de fr. 1.00 par tonne, ne soient moins élevés. Au départ de Dinant, Huy (Nord), Namur (Herbatte), Verviers et Angleur, il est fait application viâ Givet et Momignies des prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*), réduits de fr. 1.00 par tonne.			
Athus. Lamorteau.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*).	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*), réduits de fr. 0.75 par tonne.	Prix de la 4 <sup>e</sup> classe du barème de 1867 (*), réduits de fr. 1.00 par tonne.				

(\*) Pour les envois dirigés viâ Doische (frontière), l'application des prix doit être faite d'après les distances jusque Doische (frontière), avec majoration de 10 centimes par tonne pour le parcours de Doische (frontière) à Givet.

ANNÉES.	1° Détail du compte : • Subside de l'État		
	Allocations budgétaires.	Intervention du Département de la Guerre à raison de l'affiliation de ses ouvriers.	Dons de particuliers.
1881 . . . . .	40,000 »	»	»
1882 . . . . .	40,000 »	»	100 »
1885 . . . . .	40,000 »	»	5,107 12
1884 . . . . .	40,000 »	»	1,000 »
1885 . . . . .	40,000 »	»	6 50
1886 . . . . .	40,000 »	»	26 50
1887 . . . . .	40,000 »	»	2 »
1888 . . . . .	40,000 »	»	2 50
1889 . . . . .	40,000 »	»	3 »
1890 . . . . .	40,000 »	»	2 »
1891 . . . . .	50,000 »	»	2 »
1892 . . . . .	50,000 »	»	3 70
1893 . . . . .	50,000 »	»	11 »
1894 . . . . .	60,000 »	»	»
1895 . . . . .	70,000 »	»	7 60
1896 . . . . .	70,000 »	»	»
1897 . . . . .	70,000 »	»	500 »
1898 . . . . .	( <sup>1</sup> ) 149,000 »	»	»
1899 . . . . .	256,000 »	45,628 21	»

## DES OUVRIERS DU CHEMIN DE FER.

et dons de particuliers .		2° Diminution de ressources annuelles résultant de conversions de la dette publique	
Totaux.	Observations.	SOMMES.	Observations.
40,000 .		»	
40,100 .		»	
45,107 12		»	
41,000 .		»	
40,006 50		»	
40,026 50		4,060 . *	Conversion de la rente belge 4 % en 3 $\frac{1}{2}$ %.
40,002 .		»	
40,002 50		»	
40,003 .		»	
40,002 .		»	
50,002 .		»	
50,005 70		»	
50,011 .		»	
60,000 .		»	
70,007 60		10,207 . *	Conversion de la rente belge 3 $\frac{1}{2}$ % en 3 %.
70,080 .		»	
70,500 .		»	* Ces chiffres ne tiennent pas compte de l'intérêt réduit des nouveaux placements faits depuis les conversions. Ils accusent exclusivement la réduction annuelle d'intérêts sur les placements qui étaient effectués au moment des conversions.
149,000 .	( <sup>1</sup> ) Somme augmentée à raison des charges extraordinaires imposées à la Caisse, à l'occasion de la reprise du personnel ouvrier des lignes concédées.	»	
301,628 21		»	

## ANNEXE XI.

Calcul des excédents de la colonne 4 du tableau des résultats financiers  
pages 149 et suivantes.

ANNÉES.	Excédents ou recettes nettes.	Pensions payées.	Excédents réels.	Annuités payées.	RESTE.
1835. . . . .	100,515 »	»	100,515 »	»	100,515 »
1836. . . . .	594,458 »	»	594,458 »	»	594,458 »
1837. . . . .	227,886 »	»	227,886 »	»	227,886 »
1838. . . . .	529,651 »	»	529,651 »	»	529,651 »
1839. . . . .	1,199,893 »	»	1,199,893 »	»	1,199,893 »
1840. . . . .	2,277,952 »	»	2,277,952 »	»	2,277,952 »
1841. . . . .	1,812,421 »	»	1,812,421 »	»	1,812,421 »
1842. . . . .	5,022,588 »	»	5,022,588 »	»	5,022,588 »
1843. . . . .	5,654,967 »	»	5,654,967 »	»	5,654,967 »
1844. . . . .	5,270,454 »	80 »	5,270,354 »	»	5,270,354 »
1845. . . . .	6,114,565 »	826 »	6,115,739 »	»	6,115,739 »
1846. . . . .	6,446,292 »	1,263 »	6,445,029 »	»	6,445,029 »
1847. . . . .	5,228,554 »	1,519 »	5,227,215 »	»	5,227,215 »
1848. . . . .	5,295,425 »	1,768 »	5,295,655 »	»	5,295,655 »
1849. . . . .	4,821,911 »	1,920 »	4,819,991 »	»	4,819,991 »
1850. . . . .	5,525,574 »	4,115 »	5,519,461 »	»	5,519,461 »
1851. . . . .	7,526,592 »	5,851 »	7,520,561 »	»	7,520,561 »
1852. . . . .	4,488,720 »	5,355 »	4,485,365 »	»	4,485,365 »
1853. . . . .	9,124,791 »	5,527 »	9,119,464 »	»	9,119,464 »
1854. . . . .	10,556,272 »	5,281 »	10,550,991 »	»	10,550,991 »
1855. . . . .	10,564,249 »	4,759 »	10,559,490 »	»	10,559,490 »
1856. . . . .	8,642,576 »	7,525 »	8,655,051 »	»	8,655,051 »
1857. . . . .	9,569,005 »	21,449 »	9,547,556 »	672,530 »	8,875,226 »
1858. . . . .	10,755,828 »	27,050 »	10,708,778 »	672,530 »	10,056,448 »
1859. . . . .	11,904,147 »	27,775 »	11,876,374 »	672,530 »	11,204,044 »
1860. . . . .	15,612,920 »	28,165 »	15,584,757 »	672,530 »	12,912,427 »
1861. . . . .	16,578,780 »	51,901 »	16,546,879 »	672,530 »	15,674,549 »
1862. . . . .	15,452,224 »	52,549 »	15,419,875 »	672,530 »	14,747,545 »
1863. . . . .	16,046,279 »	40,517 »	16,005,962 »	672,530 »	15,355,652 »
1864. . . . .	16,600,550 »	45,410 »	16,556,020 »	672,530 »	15,884,590 »
1865. . . . .	16,181,955 »	53,519 »	16,128,434 »	672,530 »	15,456,104 »
<b>A REPORTER. .</b>	<b>226,685,150 »</b>	<b>551,098 »</b>	<b>226,554,052 »</b>	<b>6,050,970 »</b>	<b>220,283,082 »</b>

ANNÉES.	Excédents ou recettes nettes.	Pensions payées.	Excédents réels.	Annuités payées.	RESTE.
Report.	226,685,150	551,008	226,554,052	6,050,970	220,283,062
1866.	11,826,401	72,064	11,754,537	672,350	11,082,007
1867.	12,552,844	81,936	12,470,908	672,350	11,798,578
1868.	14,242,468	79,526	14,162,942	672,350	15,490,012
1869.	15,266,562	78,391	15,188,171	672,350	14,515,841
1870.	15,967,456	87,294	15,880,142	672,350	15,207,812
1871.	22,719,085	91,907	22,627,178	1,284,550	21,542,848
1872.	17,075,828	91,199	16,982,629	1,375,580	15,609,049
1873.	11,585,261	102,232	11,483,029	5,667,875	5,815,554
1874.	15,296,863	102,451	15,194,412	5,667,855	0,526,577
1875.	19,148,618	121,582	19,027,036	5,668,040	15,358,996
1876.	22,147,990	127,747	22,020,245	7,251,890	14,768,353
1877.	31,215,537	143,941	31,071,596	13,400,735	17,670,861
1878.	34,096,274	188,130	33,908,144	12,725,897	21,184,247
1879.	36,623,677	103,161	36,450,516	12,817,198	25,613,318
1880.	40,212,658	195,346	40,019,202	13,220,425	26,798,867
1881.	36,624,869	202,845	36,421,824	13,594,552	22,827,272
1882.	39,826,778	217,050	39,609,748	13,717,263	25,892,485
1883.	43,594,347	258,207	43,356,140	13,841,185	20,404,055
1884.	43,529,898	296,520	43,253,369	13,965,787	29,269,582
1885.	44,698,254	309,240	44,388,994	13,962,251	30,426,743
1886.	45,888,576	551,751	45,556,845	10,155,215	35,381,630
1887.	52,735,444	553,876	52,381,568	10,271,467	42,110,101
1888.	56,997,789	586,182	56,611,607	10,271,417	46,540,190
1889.	57,519,198	437,617	56,881,581	10,271,567	46,610,214
1890.	52,150,180	464,579	51,665,601	10,271,517	41,594,284
1891.	53,438,575	482,550	52,955,825	10,267,617	42,688,206
1892.	52,550,692	509,296	52,041,596	10,264,542	41,776,854
1893.	58,727,225	553,258	58,195,987	10,264,517	47,929,470
1894.	61,138,022	561,200	60,576,813	10,265,092	50,511,721
1895.	58,727,924	615,012	58,112,912	10,264,442	47,848,470
1896.	65,864,799	675,629	65,189,170	10,265,017	54,924,153
1897.	72,509,768	724,115	71,785,655	9,764,967	62,020,688
1898.	75,541,567	764,566	72,577,001	9,764,517	62,812,684
1899.	76,818,182	809,595	76,008,787	9,764,892	66,243,895
TOTAUX.	1,595,122,077	11,058,649	1,582,063,428	220,063,449	1,282,599,979

(278)

## TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
CHAPITRE I <sup>er</sup> — Examen général du Budget . . . . .	2
SECTION 1 <sup>re</sup> . — Dépenses . . . . .	2
SECTION 2. — Recettes. . . . .	10
CHAPITRE II. — Chemin de fer . . . . .	15
SECTION 1 <sup>re</sup> . — Recettes et dépenses. . . . .	15
§ 1 <sup>er</sup> . — Recettes . . . . .	13
§ 2. — Comparaison de la progression des recettes et dépenses du chemin de fer (exercices 1898, 1899 et 1900) . . . . .	15
§ 3. — Mouvement des recettes et des dépenses d'exploitation de 1881 à 1900. — Coefficients d'exploitation . . . . .	22
Tableau du Mouvement des produits et des dépenses de 1881 à 1900. 22-25	
A. Explication graphique du tableau . . . . .	23
B. Observations sur les résultats accusés par le tableau . . . . .	25
SECTION 2. — Résultats comparés du Nord-français et des chemins de fer de l'État belge. . . . .	28
État indiquant les résultats comparés du Nord-français et des chemins de fer de l'État belge en 1895 et 1899 . . . . .	28-29
SECTION 3. — Voies et travaux. . . . .	35
§ 1 <sup>er</sup> . — Ligne électrique de Bruxelles à Anvers . . . . .	33
§ 2. — Jonction Nord-Midi et gare centrale . . . . .	54
§ 3. — Lignes diverses . . . . .	56
A. Bruxelles à Anvers-Sud . . . . .	57
B. Bruxelles à Gand. . . . .	58
C. Athus à Charleroi par Gedinne et Mettet . . . . .	58
Lignes diverses . . . . .	58
§ 4. — Gare d'Anvers . . . . .	40
§ 5. — Passages à niveau . . . . .	41
SECTION 4. — Traction et matériel . . . . .	42
§ 1 <sup>er</sup> . — Matériel . . . . .	42
A. Renouvellement, extension et transformation du matériel . . . . .	42
Tableaux indiquant les renouvellements, transformations et extensions du matériel par catégorie de 1880 à 1899 . . . . .	45-62
Tableau indiquant les démolitions et renouvellements du matériel sur budget ordinaire de 1880 à 1899. . . . .	62-63
B. Vente du matériel mis hors d'usage. . . . .	64
C. Utilisation du matériel . . . . .	65
D. Amélioration des voitures de 5 <sup>e</sup> classe . . . . .	66
§ 2. — Traction . . . . .	66
A. Locomotives du type anglais . . . . .	66
B. Traction du Nord-Express. . . . .	67
C. Traction électrique dans la banlieue d'Anvers . . . . .	68

	Pages.
§ 3. — Éclairage et chauffage . . . . .	68
A. Chauffage . . . . .	68
B. Éclairage . . . . .	69
§ 4. — Charbons . . . . .	69
SECTION 5. — <i>Exploitation</i> . . . . .	77
§ 1 <sup>er</sup> . — Recettes . . . . .	77
Tableau donnant le mouvement et la recette par catégories de transports . . . . .	78
§ 2. — Voyageurs. . . . .	80
A. Mouvement des recettes . . . . .	80
Tableau donnant le mouvement et la recette des voyageurs en 1895 et 1899 . . . . .	80-81
B. Recettes par catégories . . . . .	81
Tableau donnant la comparaison des recettes du service des voyageurs en 1895 et 1899 . . . . .	82-83
Tableau indiquant les recettes du transport des voyageurs de 1887 à 1899 . . . . .	84
§ 3. — Premières classes . . . . .	85
§ 4. — Voitures de luxe. . . . .	85
§ 5. — Compartiments spéciaux pour ouvriers . . . . .	86
§ 6. — Trains . . . . .	87
A. Nouveaux trains de voyageurs . . . . .	87
B. Mouvement des trains . . . . .	87
§ 7. — Ligne électrique de Mons à Boussu. . . . .	88
§ 7 <sup>bis</sup> . — Tarifs . . . . .	89
A. Tarifs de transport des charbons. . . . .	89
Tableau indiquant les prix de transport des charbons sur les chemins de fer de l'État belge. . . . .	90-91
B. Application aux produits métallurgiques du tarif d'exportation par voie maritime . . . . .	95
§ 8. — Pertes et avaries. . . . .	96
SECTION 6. — § 1 <sup>er</sup> . — Comité consultatif des chemins de fer . . . . .	98
§ 2. — Compte rendu annuel des opérations des chemins de fer. . . . .	101
A. Extension du capital de premier établissement . . . . .	103
B. Extension du réseau. . . . .	104
C. Produit des péages . . . . .	105
D. Dépenses d'exploitation . . . . .	105
E. Organisation de l'Administration . . . . .	106
F. Situation du personnel . . . . .	106
G. Effectif du matériel de traction et de transport . . . . .	107
H. État des arsenaux et des ateliers. . . . .	107
I. Approvisionnements . . . . .	107
J. Tarification du transport des voyageurs, bagages, marchandises, etc. . . . .	107
K. Faits de l'exploitation de nature à intéresser les Chambres et le public . . . . .	107
L. Renseignements d'ensemble sur les résultats comparés de l'exploitation . . . . .	108
SECTION 7. — <i>Personnel</i> . . . . .	108
§ 1 <sup>er</sup> . — Composition et répartition du personnel . . . . .	108

	Pages.
§ 2. — Fonctionnaires et employés . . . . .	110
A. Feuilles de signalement . . . . .	110
B. Chefs de division . . . . .	110
C. Caisses des veuves et orphelins des fonctionnaires et employés . . . . .	111
§ 3. — Agréés . . . . .	112
§ 4. — Ouvriers . . . . .	115
A. Règles suivies pour l'augmentation des salaires . . . . .	115
B. Formation professionnelle des apprentis . . . . .	115
C. Age de la mise à la retraite . . . . .	114
D. Machinistes et chauffeurs . . . . .	117
E. Forgerons de Luttre . . . . .	118
F. Arsenal de Malines . . . . .	118
G. Service médical . . . . .	119
H. Caisse de retraite et de secours des ouvriers de l'Administration . . . . .	120
Tableau comparatif des contributions des ouvriers et des contributions de l'Administration à la caisse de secours . . . . .	128-129
SECTION 8. — <i>Situation financière.</i> . . . . .	130
§ 1 <sup>er</sup> . — Capital de premier établissement . . . . .	130
Tableau indiquant les résultats financiers de l'exploitation pour les exercices 1885 à 1900 inclus . . . . .	132-133
Tableau indiquant la marche du capital utile de 1833 au 31 décembre 1899 . . . . .	134-135
A. Explication graphique du tableau . . . . .	150
B. Observations sur le tableau . . . . .	134
§ 2. — Charges financières. . . . .	139
Tableau indiquant le compte financier des chemins de fer de l'État, de 1835 au 31 décembre 1899 . . . . .	149-160
A. Explication graphique de ce tableau. . . . .	160
B. Observations sur ce tableau . . . . .	162
§ 3. — Intérêts en compte courant avec le Trésor . . . . .	169
A. En ce qui concerne les intérêts calculés sur les recettes annuelles nettes . . . . .	172
B. En ce qui concerne les intérêts calculés sur les bonis accumulés . . . . .	173
C. En ce qui concerne les pensions . . . . .	174
§ 4. — Conclusions . . . . .	174
CHAPITRE III. — Postes, télégraphes et téléphones . . . . .	175
SECTION 1 <sup>re</sup> . — <i>Recettes et dépenses.</i> . . . . .	175
SECTION 2. — <i>Questions diverses</i> . . . . .	178
A. Sous-perceptions . . . . .	178
B. Transfert des facteurs . . . . .	179
C. Situation des facteurs . . . . .	179
D. Communications téléphoniques entre les administrations publiques et les casernes de gendarmerie . . . . .	180
CHAPITRE IV. — Marine . . . . .	181
SECTION 1 <sup>re</sup> . — <i>Recettes et dépenses.</i> . . . . .	181
SECTION 2. — <i>Marine marchande. — École de mousses. — École de navigation.</i> . . . . .	183

## ANNEXES.

	Pages.
Annexe I. — Tableau des insuffisances et des excédents constatés sur certaines allocations pour l'exercice 1900. . . . .	185-187
Annexe II. — Dépenses des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1898 . . . . .	188
Annexe III. — Dépenses des chemins de fer de l'État pour l'exercice 1899 . . . . .	189
Annexe IV. — Recettes comparatives par nature et par mois pour 1897, 1898, 1899 et 1900. . . . .	190-199
Annexe V. — Relevé des passages à niveau supprimés en 1899 . . . . .	200-201
Annexe VI. — Mouvement de l'effectif du matériel du 31 décembre 1879 au 31 décembre 1899 . . . . .	202-259
Annexe VII. — Nomenclature des trains nouveaux qui ont été organisés en 1899. . . . .	240-243
Annexe VIII. — Ligne électrique de Mons à Boussu . . . . .	244
Annexe IX. — Tarifs de transport des combustibles . . . . .	245-273
Annexe X. — Caisse de retraite et de secours des ouvriers du chemin de fer. . . . .	274-275
Annexe XI. — Calcul des excédents de la colonne 4 du tableau des résultats financiers. . . . .	276-277

