

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 19 MARS 1913.

Budget du Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes
pour l'exercice 1913 (¹).

RAPPORT

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

MESSIEURS,

I.

Examen du Budget.

Le projet du Budget des Chemins de fer pour l'exercice 1913 s'élève
à fr. 284,256,863 »
se subdivisant en :

Dépenses ordinaires fr. 284,206,863 »
Dépenses exceptionnelles fr. 50,000 »

Les dépenses exceptionnelles comprennent : la construction de la coque
d'un nouveau bateau pilote devant remplacer le cutter en fer n° 2 de la
station de Nieuport en service depuis trente-six ans.

La dépense totale s'élèvera à 75,000 francs, dont 50,000 francs payables
en 1913 et 25,000 francs payables en 1914.

En 1912 le Budget portait une dépense exceptionnelle de 90,000 francs
pour l'acquisition d'une coque de bateau pilote pour la station de Flessingue.

(¹) Budget, n° 4, IX.

(²) La Section centrale, présidée par M. HARMIGNIE, était composée de MM. NOBELS,
LE PAIGE, DELPORTE (VICTOR), DAENS, DE BUE, DALLEMAGNE.

Tableau des diverses subdivisions du Budget et des différences.

CHAPITRES.	BUDGET		DIFFÉRENCES.	
	1912.	1913.	Augmentation.	Diminution.
I. Administration centrale . .	646,015 »	772,265 »	126,250 »	»
II. Chemins de fer	201,948,790 »	223,662,997 »	23,714,207 »	»
III. Postes, télégraphes et télé- phones	35,887,820 »	39,054,923 »	3,167,103 »	»
IV. Marine	8,149,109 »	8,764,299 »	615,190 »	»
V. Direction de l'électricité . .	3,596,741 »	3,880,821 »	284,080 »	»
IX. Caisse des ouvriers	3,955,863 »	4,367,433 »	411,570 »	»
X. Exécution de la loi du 24 dé- cembre 1903. Réparation des accidents du travail . .	1,114,125 »	1,349,125 »	235,000 »	»
XI. Dépenses imprévues	270,000 »	35,000 »	»	235,000 »
			28,553,400 »	235,000 »
TOTAL DE L'AUGMENTATION. . . fr.			28,318,400 »	

L'augmentation des dépenses ordinaires est de 28,318,400 francs, mais il y a eu d'autres augmentations qui ont été compensées par des diminutions et n'apparaissent pas au Budget.

Comme les années précédentes, nous avons établi les tableaux, par libellé des crédits qui mettent tous les changements en évidence.

LIBELLÉ DES CRÉDITS

LIBELLÉ DES CRÉDITS.	CHAP. I ^{er} .	CHAPITRE II. CHEMINS DE FER.						
	Admi- nistration centrale.	1 ^{re} section. — Services communs.		2 ^e section. — Voies et travaux.	3 ^e section. — Traction et matériel.	4 ^e section. — Transports.	5 ^e section. — Contrôle des recettes.	
		Augmentation	Diminution	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Augmentation	Diminution
Traitements, etc.	33,830 »	111,290 »	»	108,570 »	194,800 »	761,627 »	»	117,633 »
Traitements des facteurs . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Salaires	3,400 »	»	21,717 »	1,427,131 ⁽¹⁾ »	3,351,129 ⁽²⁾ »	983,451 »	4,634 »	»
Remises aux pilotes	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel, etc.	15,000 »	»	»	»	»	»	»	»
Honoraires des avocats . . .	49,000 »	»	»	»	»	»	»	»
Encouragements aux unions professionnelles	25,000 »	»	»	»	»	»	»	»
Imprimés, tarifs, etc. . . .	»	»	53,400 »	»	»	»	»	»
Honoraires des médecins, etc.	»	110,000 »	»	»	»	»	»	»
Billes, rails, etc.	»	»	»	382,000 »	»	»	»	»
Outils, entretien des voies, bâtimens, etc. (art. 18, lit- téras b, c, d, e)	»	»	»	532,406 »	»	»	»	»
Entretien du matériel roulant et renouvellement (art. 23, litt. a et c).	»	»	»	»	2,946,465 »	»	»	»
Primes d'économie.	»	»	»	»	90,308 »	»	»	»
Combustible, etc.	»	»	»	»	11,452,380 »	»	»	»
Primes de régularité	»	»	»	»	»	61,788 »	»	»
Frais d'exploitation	»	»	»	»	»	974,000 »	»	»
Publicité commerciale. . . .	»	»	»	»	»	15,000 »	»	»
Pertes et avaries	»	»	»	»	»	400,000 »	»	»
Habillement des facteurs . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Transport des dépêches . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Matériel, entretien, etc. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Entretien des lignes, etc. . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Fournitures de bureau, etc. .	»	»	»	»	»	»	»	»
Objets de consommation et ex- ploitation de la ligne Mons- Boussu.	»	»	»	»	»	»	»	»
Caisse des ouvriers	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents (exécution de la loi du 24 décembre 1903) . . .	»	»	»	»	»	»	»	»
Dépenses imprévues	»	»	»	»	»	»	»	»

(1) Article 16. fr. 554,422 »

Article 18, littéra a. 872,709 »

Ensemble fr. 1,427,131 »

(2) Article 20 fr. 2,532,611 »

Article 23, littéras b, c, d 818,518 »

Ensemble fr. 3,351,129 »

CHAPITRE III. POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.			CHAP. IV.	CHAP. V.	CHAP. IX.	CHAP. X.	CHAP. XI.	TOTAUX.	
1 ^{re} section. — Services communs.	2 ^e section. — Postes.	3 ^e section — Télégraphes et Téléphones.	Marine.	Électricité.	Caisse des ouvriers.	Accidents du travail.	Dépenses imprévues.	Augmentation.	Diminution.
Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Augmentation.	Diminution.		
13,645 »	756,460 »	1,001 965 »	99,190 »	68,078 »	»	»	»	3,031,820 »	»
»	608,668 »	»	»	»	»	»	»	608,668 »	»
17,790 »	»	176,093 »	16,000 »	48,172 »	»	»	»	6,001 085 »	»
»	»	»	500,000 »	»	»	»	»	500,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	15,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	49,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	25,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	53,400 »
»	»	»	»	»	»	»	»	110,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	382,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	532,406 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	2,946,463 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	90,308 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	11,452,380 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	61,788 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	974,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	15,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	»	400,000 »	»
»	26,000 »	»	»	»	»	»	»	26,000 »	»
»	8,980 »	»	»	»	»	»	»	8,980 »	»
»	368,500 »	»	»	»	»	»	»	368,500 »	»
»	»	189,000 »	»	»	»	»	»	189,000 »	»
»	»	»	»	13,500 »	»	»	»	13,500 »	»
»	»	»	»	159,330 »	»	»	»	159,330 »	»
»	»	»	»	»	411,570 »	»	»	411,570 »	»
»	»	»	»	»	»	235,000 »	»	235,000 »	»
»	»	»	»	»	»	»	235,000 »	»	235,000 »
								28,606,800 »	288,400 »
Solde général . . fr.								+ 28,318,400 »	

Bilan du compte de profits et pertes.

Produits du chemin de fer, télégraphes, téléphone et marine d'après le bilan de l'exercice 1913 du Budget général (Exposé général).

Produit brut du chemin de fer, postes, télégraphes,
téléphones et marine fr. 402,835,250 »

Dans ce produit on fait abstraction de 17,086,759 »
dévolus au fonds communal sur le
produit des postes.

Le total du produit brut est donc fr. 419,922,009 »

Au bilan du Budget des Voies et
Moyens figure seulement en recette 402,835,250 »

Dépenses du chemin de fer, postes,
télégraphes et téléphone y compris
les pensions afférentes à ces ser-
vices 288,756,863 » 288,756,863 »

Différence en boni pour le chemin de
fer, postes, télégraphes et marine fr. 131,165,146 » 114,078,387 »

Budget du Chemin de fer, Postes, Télégraphes et Marine (1913).

PREMIÈRE SECTION. — DÉPENSES ORDINAIRES.

Administration centrale	fr. 772,265 »
Chemin de fer.	225,662,997 »
Postes, télégraphes et téléphones	39,054,923 »
Marine.	8,764,299 »
Service de l'électricité	3,880,821 »
Traitements de disponibilité.	190,000 »
Pensions	85,000 »
Secours.	45,000 »
Caisse des ouvriers	4,367,433 »
Exécution des obligations du Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903	1,349,125 »
Dépenses diverses et imprévues.	35,000 »
TOTAL fr.	284,206,863 »

DEUXIÈME SECTION. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.

Marine	fr. 50,000 »
TOTAL fr.	284,256,863 »

D'après le bilan joint au Budget des Voies et Moyens de 1913, les dépenses s'élèvent à	fr. 288,756,863 »
Tandis que d'après le Budget du Chemin de fer le Budget serait de	284,256,863 »
DIFFÉRENCE	fr. 4,500,000 »

Cette somme représente les pensions afférentes au Département pour les chemins de fer, postes, télégraphes et marine.

Détail des produits du chemin du fer, postes, télégraphes et marine, d'après le Budget des Voies et Moyens de 1913 (p. 34), Chapitre II, péages.

Chemin de fer.	fr. 347,500,000 »
Télégraphe et téléphones	21,260,000 »
Postes :	
a) Taxe des correspondances . fr.	23,850,750 »
b) Taxe sur mandats postaux. .	737,500 »
c) Taxe sur virements interna- tionaux et versements. Ban- que Nationale.	50,000 »
d) Taxe sur abonnements. . .	105,000 »
e) Taxe sur effets de commerce .	1,500,000 »
f) Taxe sur permis de pêche. .	10,000 »
g) Frais d'encaissement des im- pôts par quittance postale .	20,000 »
	26,273,250 »
TOTAL	fr. 395,033,250 »

Produit des actes des commissariats maritimes	fr. ⁽¹⁾ 240,000 »
Produit des droits de pilotage . . ⁽¹⁾	5,348,000 »
Produit des droits d'écluse . . . ⁽¹⁾	6,000 »
	5,594,000 »

Produits des bateaux Ostende- Douvres	fr. 2,050,000 »
Passage d'eau de la Tête de Flandre.	158,000 »
	2,208,000 »

TOTAL GÉNÉRAL fr. 402,835,250 »

Le produit brut des postes = 43,360,000 francs.

La part de 41 % dévolue au fonds communal s'établit
sur 41,675,000 = 17,086,759 »

ENSEMBLE fr. 419,922,009 »

(1) Budget des Voies et Moyens de 1913, p. 36. Chapitre III : Capitaux et revenus.

Résultats du chemin de fer en 1912.

D'après l'annexe I, tableau I, page 39, la recette approximative du chemin de fer pour 1912 est de . . fr. 324,580,000 »

La recette des postes :

Part du trésor.	26,310,154	»
Fonds communal	17,119,644	»
		43,429,798 »
Télégraphes et téléphones.		21,285,194 »
Marine		7,434,744 »
		72,149,783 »
TOTAL.	. . . fr.	396,729,733 »

Le tableau II, page 40, donne les chiffres de recettes suivants pour 1912 :

État et Sociétés concessionnaires	fr. 331,649,000	»
Recettes au profit du trésor	324,580,000	»
DIFFÉRENCE	fr. 7,069,000	»

Cette différence c'est la part des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à la frontière.

A l'annexe I du présent rapport, tableau II, page 40, et à l'annexe IV, pages 58 et 59, on trouve :

Recettes brutes de l'exploitation	fr. 331,649,000	»
Recettes diverses : location de terrains, bâtiments, vente d'herbages, objets trouvés, etc., encaissées par le Département des Finances pour compte du Chemin de fer, en vertu de la loi de comptabilité du 15 mai 1846	fr. 600,000	»
		332,249,000 »
Dépenses d'exploitation y compris les pensions (annexe IV, page 58, et annexe II, page 44).	227,242,225	»
Recettes nettes de l'exploitation.	fr. 105,006,775	»
En soustrayant la part des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière et Anvers à la frontière (annexe V, tableau I, p. 61 et annexe II, p. 44)	fr. 7,069,000	»
Il reste pour la part du trésor.	fr. 97,937,775	»
Les charges financières des capitaux, qui consistent en intérêts et amortissement (annexe II, pp. 44 et 45), s'élèvent à	98,499,095	»
Le résultat définitif est donc un mali de	fr. 561,320	»
D'après ces chiffres, le coefficient d'exploitation serait de	68 69	

Résultats du chemin de fer calculé sur les moyennes de 1885 à 1912
(annexe II, p. 44).

Recettes brutes de l'exploitation y compris les recettes diverses.	fr. 200,569,795 06
Dépenses d'exploitation y compris les pensions	125,014,962 42
Recettes nettes de l'exploitation.	75,554,832 64
Parts des Compagnies et loyer des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à la frontière, à soustraire de la recette	5,558,630 16
Part du trésor.	69,996,202 48
Charges financières des capitaux, intérêts et amortissement	66,487,623 55
Reste comme bénéfice moyen de 1885 à 1912.	3,508,578 93
Coefficient moyen.	62 47

Les inconvénients de la fusion budgétaire entre les affaires de l'État et l'exploitation des chemins de fer ont été signalés dans le rapport de M. De Bue de 1911. Cette étude avait été précédemment faite par MM. Liebaert et Renkin, M. le sénateur Ancion et M. L. Hubert.

En la séance du Sénat du 21 décembre, M. le Ministre Levie a fait part de son intention et de celle du Ministre des Chemins de fer d'instituer une Commission chargée d'étudier la question de l'autonomie des chemins de fer de l'État.

Pareille déclaration fut faite également par M. le Ministre de Broqueville au cours de la séance du 22 décembre 1912.

L'arrêté de MM. les Ministres du Chemin de fer et des Finances qui crée cette Commission, indique les conditions de son fonctionnement et nomme les personnes qui en font partie.

Cette Commission poursuit régulièrement ses études.

Examen en Sections.

1^{re} SECTION.

Rapporteur : M. NOBELS.

Le projet de loi est adopté par 15 votes approubatifs, 3 votes négatifs et 2 abstentions.

Un membre réclame pour la ligne Bruges-Courtrai des améliorations

urgentes dans le service des bâtiments et dépendances de cette voie, notamment à la halte et à la gare d'Iseghem.

Un membre attire l'attention spéciale de M. le Ministre des Chemins de fer sur l'extrême urgence du développement et de l'amélioration des services du chemin de fer de la rive gauche de l'Escaut à Anvers, depuis la Tête-de-Flandre jusqu'à Saint-Nicolas.

Il demande également l'amélioration du service des bateaux pour le service des voyageurs entre Anvers-Waes et la Tête-de-Flandre. Cette observation est d'intérêt général, en présence du trafic, toujours plus important, des voyageurs entre les lignes des deux Flandres et Anvers, par la ligne Anvers-Gand, surtout des voyageurs ouvriers abonnés.

Les trains les plus encombrés devraient être dédoublés, notamment le train n° 3178 partant de la Tête-de-Flandre à 18 h. 31.

Il en est de même pour le service des bateaux partant d'Anvers-Waes à 18 h. 18.

Le service actuel des bateaux est notoirement insuffisant; un nouveau bateau est devenu indispensable et il est nécessaire de pouvoir remettre en service les bateaux en ce moment en réparation. Les bateaux de rechange employés actuellement ne conviennent pas au transport exclusif des voyageurs. Le département de la marine en laissant se prolonger cette situation assumerait une grande responsabilité au point de vue de la sécurité des voyageurs.

Un membre confirme les observations qui précèdent et fait remarquer que la gare de Saint-Nicolas, qui accuse un mouvement de 170,000 voyageurs par mois, est le point de croisement des trains pour Anvers, pour Gand, pour Termonde, pour Malines et pour la Zélande. L'encombrement et les difficultés pour la sortie de la gare et l'accès aux trains sont tels à certains jours et heures, que les voyageurs forcés de traverser les voies sont exposés à de réels dangers. Il suffirait pour modifier immédiatement cette situation de pouvoir construire un passage souterrain et quelques abris complémentaires, et d'apporter une légère modification à la disposition actuelle des voies.

Enfin, en présence de l'urgence des travaux d'aménagement de la rive gauche de l'Escaut, la construction de la double voie de Saint-Nicolas à Anvers s'impose, ainsi que l'élargissement de la gare de Saint-Nicolas, point de départ de cette double voie, et la construction de nouveaux quais ayant au moins 300 mètres de longueur dans la gare de Saint-Nicolas.

A cette fin, on peut se demander si la gare de marchandises de la ligne Anvers-Gand, qui encombre la gare des voyageurs, ne devrait pas disparaître. Le service ainsi que le trafic de marchandises pourraient être transférés à la gare de Saint-Nicolas (Ouest), qui servirait exclusivement de gare de marchandises et qui est susceptible de tous les agrandissements et extensions requis pour une gare modèle.

2^e SECTION.

Rapporteur : M. LEPAIGE.

Le Budget est adopté par 16 voix contre 5 abstentions.

Des membres insistent en faveur de la suppression des passages à niveau, surtout des plus dangereux et particulièrement de ceux de la ligne de Namur à Charleroi.

Il y aurait lieu, dit-on, de dédoubler les voies ferrées de Hasselt vers la frontière hollandaise.

On s'est demandé où en est la question de l'embranchement Duffel-Lierre et quelles sont les intentions du Gouvernement au sujet du détournement des voies de Bruxelles vers Amsterdam.

Un membre exprime le vœu de voir hâter l'achèvement des travaux en cours; un autre de voir réduire, autant que possible, le tarif appliqué aux transports des matières fertilisantes, surtout à ceux en destination des gares de la Campine, afin de favoriser le défrichement.

3^e SECTION.

Rapporteur : M. DELPORTE.

Le Budget est adopté par 13 voix contre 8.

Les améliorations suivantes sont demandées :

La mise en service sans retard du passage à niveau de l'avenue de Jemappes;

L'établissement d'un péristyle au-dessus des voies à la gare de Saint-Ghislain;

La transformation des gares de Hasselt et de Jodoigne.

Un membre insiste pour que l'on construise sans retard la ligne qui doit relier au port d'Anvers le bassin houiller de la Campine.

Un autre critique le guide bilingue des téléphones.

4^e SECTION.

Rapporteur : M. DAENS.

Le Budget est adopté par 12 voix contre 6 et 4 abstentions.

Un membre félicite le Gouvernement de ce que dorénavant la préférence pourra être donnée aux producteurs belges en ce qui concerne les fournitures. A ce sujet, un autre membre estime que la Section n'est pas compétente pour voter des félicitations au Ministre; d'autre part, on fait remarquer qu'il serait inadmissible que le Gouvernement conspire contre l'industrie belge en favorisant les étrangers.

Un membre regrette le maintien de la catégorie des « recommandés » en ce qui concerne les candidats ouvriers.

On réclame l'appropriation des gares afin d'assurer le confort des voyageurs ouvriers, et une stricte observation du repos dominical; il y aurait à la gare de Bruxelles-Nord des camionneurs qui restent en service pendant vingt-cinq jours consécutifs.

On se plaint aussi de l'état déplorable du matériel.

5^e SECTION.

Rapporteur : M. DE BUE.

Le Budget est adopté par 13 voix contre 4 et 5 abstentions.

Un membre signale le manque de wagons et l'insuffisance de beaucoup de gares trop petites, notamment celles de Liège; il estime que l'établissement de lignes spéciales pour les trains de marchandises s'impose.

Un autre demande où en est le projet de la nouvelle ligne vers l'Allemagne.

Deux membres se plaignent de ce que les passages à niveau de Tirlemont ne soient pas améliorés.

On désire voir attirer l'attention de la Section centrale sur la situation qui est faite aux voyageurs qui empruntent les lignes Nord-belges. On estime que le Gouvernement devrait intervenir auprès de la Compagnie pour obtenir l'amélioration de son matériel.

On demande aussi le dédoublement de la voie entre Bruxelles et Termonde.

6^e SECTION.

Rapporteur : M. DALLEMAGNE.

Le budget est adopté par 16 voix contre 2 et 3 abstentions.

Un membre désirerait savoir où en sont les travaux de construction des lignes de chemins de fer sur le territoire de Bruxelles, telles que la jonction Nord-Midi et la transformation de la gare de Luxembourg.

Un autre préconise la subdivision de l'article 18 de façon en empêcher les imputations sur l'ensemble de tout ce libellé; dans ce but, d'après un avis émis, on pourrait, l'année suivante, indiquer comment les imputations des divers littéras ont été effectuées.

On s'est demandé comment la publicité dans les voitures a été affermée; selon un membre, il n'y aurait eu qu'un essai.

Il y aurait lieu aussi de s'informer de la date fixée pour la mise en vigueur des nouveaux tarifs téléphoniques.

Un membre se plaint des abus auxquels donne lieu le transport des ouvriers, à raison de la distance kilométrique, et préconise l'institution d'une commission qui examinerait les remèdes à y apporter.

On attire enfin l'attention sur la question du groupage des colis.

II.

Examen en Section centrale.

La Section centrale a repris l'examen des diverses observations présentées par les sections.

Ces observations peuvent se classer d'après les rubriques suivantes :

- I. — Installation de voies et raccordements divers. — Chemin de fer du bassin houiller de la Campine.
- II. — Abris dans les gares et passages à niveau.
- III. — Trains ouvriers. — Repos du dimanche. — Salaires.
- IV. — Encombrement des voies et des gares. — Irrégularités et retards des trains.
- V. — Jonction Nord-Midi. — Gares de Bruxelles (Q.-L.) et de Bruxelles (rue Rogier).
- VI. — Ligne de Spa à la frontière.
- VII. — Transport des marchandises en général. — Avaries. — Camionage et petits colis.
- VIII. — Divers. — Approvisionnement et taxes de raccordement.

Nous reprenons, ci-après, ces divers points dans leur ordre de classement et nous y joignons les questions posées au Gouvernement par la Section centrale avec les réponses obtenues.

I. — INSTALLATION DE VOIES ET RACCORDEMENTS DIVERS. — CHEMIN DE FER DU BASSIN HOUILLER DE LA CAMPINE.

Divers membres se plaignent des retards dans l'installation des voies d'Alost à Sottegem et signalent l'importance du raccordement de Duffel à Lierre, au point de vue des communications avec la Hollande.

Plusieurs membres insistent également en faveur de la prompte mise à exécution de la ligne Anvers-Hoogstraeten qui doit rendre de grands services au bassin houiller du Limbourg.

1^{re} Question.

On demande la situation de la question de construction

- 1° Du raccordement de Duffel-Lierre ;
- 2° D'une ligne d'Anvers à Hoogstraeten.

Réponse.

1° Les plans des travaux à exécuter sur le territoire des diverses communes traversées par ce raccordement a été approuvé le 30 janvier 1912.

Ces travaux seront entamés dès que l'Administration pourra disposer des terrains nécessaires, pour lesquels les négociations d'achat sont en cours.

2° Des études générales relatives à la fixation du tracé sont en cours.

2° Question.

On réclame la mise à double voie de la ligne de Hasselt à la frontière néerlandaise. Cette mesure s'impose par suite de l'exploitation prochaine du bassin houiller du Limbourg.

Réponse.

De la station de Hasselt à la frontière néerlandaise il y a deux lignes : celle de Hasselt vers Maestricht par Lanaeken et celle qui se dirige directement au nord vers Eindhoven.

La première est à double voie jusqu'à Beverst et la question de l'établissement de la seconde voie sur la partie restante (13 kilomètres) est à l'examen.

Quant à la ligne de Hasselt vers Eindhoven, dont le trafic actuel est relativement faible, nous ignorons dans quelle mesure elle recevra les transports nouveaux qui proviendront de l'implantation de l'industrie dans la Campine.

Pour les besoins de cette industrie, l'Administration a mis à l'étude l'établissement de nouveaux chemins de fer, dans les directions principales d'Anvers et de Liège et qui seront reliés, à Houthaalen, à la ligne de Hasselt à Eindhoven.

Les nouveaux courants de transports ne devant se développer que progressivement, il est utile d'attendre qu'ils se dessinent pour juger s'il y a lieu de mettre à double voie, partiellement ou totalement, la ligne de Hasselt à la frontière des Pays-Bas vers Eindhoven.

Il est à remarquer, du reste, que sur cette ligne, de même que sur celle de Beverst à Lanaeken, les terrains sont acquis pour la double voie et que, par conséquent, les travaux pourraient être exécutés rapidement.

II. — ABRIS DANS LES GARES. — PASSAGES A NIVEAU.

Plusieurs membres de la Section centrale, reproduisant des réclamations formulées dans les sections, se plaignent du manque d'abris dans certaines gares, notamment dans certaines gares de la vallée de la Dendre, qui ne peuvent contenir que 40 personnes alors qu'il faudrait en abriter 400.

Ces gares ont déjà fait l'objet des réclamations des représentants de l'arrondissement d'Alost lors de la discussion du Budget de 1912, notamment les haltes d'Eyckem et d'Iddergem, les gares de Ninove et de Grammont.

L'an passé (1912), lors de la discussion du Budget, l'amélioration de la gare de Grammont a été réclamée. Déjà, sous le ministère de M. Liebaert, la nécessité de cette amélioration était admise par l'Administration.

3^e Question.

On demande des abris dans la gare de Saint-Ghislain.

Réponse.

L'établissement, à Saint-Ghislain, de deux abris pour voyageurs est prévu au programme de 1912.

4^e Question.

Ne penserait-on pas à améliorer de nombreuses gares de villages, où la salle d'attente peut à peine contenir 40 à 50 personnes, tandis que chaque matin, à 4 ou 5 heures, 300 à 400 ouvriers y doivent partir. En cas de mauvais temps, c'est une torture.

Réponse.

L'Administration n'ignore pas que nombre de salles d'attente n'ont pas les dimensions suffisantes pour pouvoir abriter tous les abonnés à la semaine qui se présentent pour prendre les premiers trains de la journée.

Cependant, bien des améliorations ont déjà été apportées, sous ce rapport, à la situation qui existait il y a quelques années. Des salles d'attente ont été agrandies et des abris ont été construits sur les quais où les ouvriers devaient attendre, à découvert, l'arrivée de leur train.

Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire, des dépenses ne pouvant être engagées que dans la limite des crédits votés par la législature et les besoins du réseau étant à ce moment fort nombreux à tous les points de vue.

Chaque année, l'Administration dresse un programme spécial des travaux d'agrandissement à effectuer aux bâtiments des recettes, après avoir classé par ordre d'urgence les propositions émanant de chaque groupe. Grâce à cette méthode, les travaux les plus urgents sont exécutés les premiers.

*
* *

Différents membres attirent l'attention de la Section centrale sur les dangers des passages à niveau. Il existe des passages à niveau dans des

communes de 10 à 12,000 habitants dont les gares ont un mouvement des plus considérables, par exemple :

Celle de Saint-Ghislain, qui est traversée journellement par 278 trains;

Celle de Trooz près Liège. Il y a longtemps qu'on parle d'en supprimer les passages à niveau; les emprises de terrains sont faites. Avec le trafic actuel du chemin de fer et la longueur des trains de marchandises et surtout depuis la création de la gare d'Olné, il se fait que la barrière de ce passage à niveau est presque toujours fermée.

Cette question, d'une importance capitale, est très difficile, sinon impossible à résoudre pour les voies actuellement établies, mais on pourrait, pour les voies nouvelles à construire, interdire les passages à niveau.

5^e Question.

Les nouvelles lignes de chemin de fer seront-elles construites sans passage à niveau?

Réponse.

Les nouvelles lignes actuellement en construction (Bruxelles (Midi) à Gand (Saint-Pierre), Schaerbeek-Hal, Bertrix à la frontière française par Herbeumont, Stavelot à Malmédy) ne comportent pas de passage à niveau.

De même, les études des nouvelles lignes (bassin houiller de la Campine, Heyst à Knocke, Lierre à Duffel, nouvelles lignes aux abords d'Anvers, Ceinture ouest de Gand) sont conçues de façon à éviter les passages à niveau.

III. — TRAINS OUVRIERS. — REPOS DU DIMANCHE. SALAIRES.

Plusieurs membres réclament contre l'insuffisance d'entretien et de chauffage des voitures entrant dans la composition des trains ouvriers, mais ils reconnaissent que l'entretien des voitures est rendu difficile par le peu de précaution des occupants.

6^e Question.

On signale le mauvais entretien et le manque de chauffage du matériel des trains ouvriers.

Réponse.

Le matériel affecté aux trains ouvriers est, d'une façon générale, entretenu dans de bonnes conditions; le nettoyage en est régulièrement assuré dans les stations et, lors de chaque passage dans les ateliers des lignes, l'on y affecte un nettoyage à fond.

En ce qui concerne le chauffage, il est à remarquer que toutes les voitures, sur notre réseau, sont pourvues soit de chauffettes, soit de poêles, soit de radiateurs à vapeur.

7° Question.

On se plaint du manque de repos de dimanche dans beaucoup de services du chemin de fer, entre autres chez les 115 nettoyeurs de voitures à Bruxelles-Nord; il y en a qui n'ont que six dimanches par an.

Réponse.

Les instructions de l'Administration disposent que tous les ouvriers assurant un service continu doivent avoir vingt-huit jours complets de repos par an et que ces jours doivent coïncider le plus possible avec le dimanche.

Les nécessités de certaines parties du service ne permettent pas d'accorder tous les repos le dimanche.

En ce qui concerne spécialement les nettoyeurs de voitures de Bruxelles-Nord, au cours de l'année 1912 ils ont obtenu, chacun, treize ou quatorze repos complets, le dimanche.

De plus, le service d'alternement aura procuré à chaque agent de huit à onze demi-dimanches de liberté.

Il est impossible de faire davantage sans négliger le service du nettoyage.

8° Question.

Un minimum de 3 francs étant insuffisant pour les besoins les plus nécessaires, est-ce qu'on ne devrait pas mettre le minimum à fr. 3.50?

Réponse.

La situation occupée par l'ouvrier de l'État ne permet pas d'envisager isolément la question de rémunération, celle-ci étant liée aux avantages dont il bénéficie par les conditions de travail et, notamment, la stabilité de l'emploi, du salaire et de l'avancement, le maintien de la rémunération pendant les absences par suite de blessures en service, l'octroi de secours pour maladie et d'une pension pouvant s'élever à 75 % du salaire, des primes, quarts supplémentaires et indemnités de toute nature, la gratuité du transport, etc.

Ces avantages, traduits en chiffres, représentent une moyenne journalière de fr. 0.60 environ qui, ajoutée au salaire le plus bas, porte celui-ci à fr. 3.60 par jour.

Question 8^{bis}.

On se plaint des journées de onze à onze heures et demie. Ne pourrait-on mettre un maximum de dix heures?

Réponse.

La durée des prestations du personnel fonctionnaires et employés et du personnel ouvrier est en rapport avec les exigences de l'exploitation des

chemins de fer; celles-ci ne permettent généralement pas d'interrompre une tâche commencée lorsque la durée atteint une limite conventionnelle.

Cependant, le temps normal des prestations journalières dépasse rarement douze heures et, pour la grande masse du personnel, il se rapproche même de dix heures, qui comprennent encore des moments de simple présence, le temps autorisé pour les collations et repas, etc.

La réduction absolue à dix heures de la durée des prestations de tout le personnel des chemins de fer entraînerait, en salaires seuls, une dépense de 12,500,000 francs. Il faudrait y ajouter des renforts de locomotives qui devraient être accordés aux remises; cette mesure aurait pour effet de créer, par moment, des réserves inoccupées tout à fait superflues, grevant le budget d'une façon désastreuse. Il est impossible d'évaluer, même approximativement, à combien les dépenses de cette nature s'élèveraient.

IV. — IRRÉGULARITÉ ET RETARDS DE TRAINS. — ENCOMBREMENT DES VOIES ET DES GARES.

De nombreuses plaintes se sont produites au sujet de l'irrégularité de la marche des trains.

Cette irrégularité a atteint son maximum pendant les quatre derniers mois de l'année 1912.

A ce propos, un membre demande le rétablissement de l'arrêt à Mons des trains internationaux entre Bruxelles et Paris.

Cet arrêt existait autrefois et on demande qu'il soit rétabli.

Lors de la discussion du Budget des Chemins de fer, le 26 avril 1912, M. Harmignies a réclamé le rétablissement de cet arrêt et a proposé, comme moyen de diminuer la durée du trajet de Paris à Bruxelles, la suppression du dangereux tunnel à simple voie de Braine-le-Comte. La suppression de cet ouvrage d'art entraînera une dépense importante, mais l'avantage à en retirer sera grand. Cette question est à l'examen depuis longtemps au Département des Chemins de fer.

9^e Question.

On demande l'exposé des causes des retards des trains d'une manière générale et particulièrement sur les lignes aboutissant à Liège, à Alost et Sottegem.

Réponse.

Dans ces derniers temps, la régularité de la marche des trains de voyageurs a généralement laissé à désirer. Les causes principales des retards sont les suivantes :

a) Densité extrême du mouvement sur les lignes importantes, circulation

intensive sur les sections communes à plusieurs lignes, aux bifurcations avoisinant les grandes stations, etc. ;

b) Forte augmentation du trafic des marchandises ; organisation d'un nombre exceptionnel de trains spéciaux ;

c) Insuffisance des installations de bon nombre de stations, où l'encombrement est presque inévitable dès que le trafic dépasse la normale ;

d) Manque d'élasticité des horaires des trains de voyageurs (correspondances nombreuses et très immédiates, temps de parcours réduits au strict minimum, intervalles très restreints sur les parcours communs, etc.).

L'Administration a été amenée à resserrer de plus en plus les horaires pour satisfaire aux sollicitations incessantes du public et aux besoins croissants du trafic.

Il résulte de cette situation qu'un retard survenant pour un motif quelconque se répercute presque inévitablement sur une longue série de trains ;

e) Arrivée tardive aux stations frontières de nombreux trains des administrations étrangères en correspondance avec les nôtres ou dont ceux-ci forment la continuation ;

f) Circulation sur les lignes à fort trafic des trains internationaux à marche rapide, auxquels la marche des autres trains, dont l'allure est plus lente, doit être sacrifiée dès que le service cesse d'être régulier ;

g) Intempéries : brouillard, grands vents, etc. ;

h) Pertes de temps aux travaux de la voie à un grand nombre de points du réseau ;

i) Nombreuses avaries aux moteurs et au matériel ;

j) Nombreuses absences dans le personnel pour cause de maladie.

Remplacement des malades par d'autres agents insuffisamment initiés.

Lignes aboutissant à Liège.

Les causes de retards indiquées plus haut, notamment celles figurant aux littéras a, b, c et f, se sont fait sentir tout particulièrement sur les lignes aboutissant à Liège.

A raison de l'insuffisance notoire des installations des stations principales et surtout de Liège (Guillem.), du trafic exceptionnellement actif durant les derniers mois de 1912, des difficultés du passage sur la section Liège-Angleur qui, en temps normal, a atteint le maximum de sa capacité, un engorgement s'est produit sur la ligne de l'Est et la marche des trains de voyageurs a eu beaucoup à en souffrir.

Lignes aboutissant à Alost et à Sottegem.

Indépendamment des causes de retards affectant l'ensemble du réseau, l'extrême densité de la circulation aux abords de Bruxelles et de Gand a

compliqué les difficultés du service sur les lignes d'Ostende et de Courtrai, et la marche des trains sur les sections aboutissantes en a subi le contre-coup.

Cependant, la régularité du service sur les lignes avoisinant Alost et Sottegem n'a pas laissé plus particulièrement à désirer que sur les autres parties du réseau.

*
*
*

Ces retards sur le réseau des environs de Liège proviennent en grande partie de la conformation de la gare de cette ville et de la multiplicité des voies qui s'entre-croisent entre Chénée et Liège.

Cette situation fait converger vers la gare de Liège, beaucoup trop étroite, un trafic énorme que la moindre irrégularité, le moindre accident trouble et arrête.

La gare de Liège devient instantanément inaccessible et tout train, entrant ou sortant, doit se garer et attendre que la voie soit désencombrée. Le remède à cette situation a été étudié depuis longtemps à l'Administration des chemins de fer. Il consiste à dédoubler les voies entre la gare des Guillemins et celle de Chénée et d'installer, entre Liège et le pont du Val-Benoit, un vaste garage.

Le pont du Val-Benoit recevrait quatre voies, la voie charretière serait supprimée, une voie en encorbellement serait réservée aux piétons et le trafic des transports par axe vers Liège, dirigé vers le pont de Fragnée par une large voie carrossable passant sous le pont du Val-Benoit du côté de Kinkempois. L'arcade qui existe en cet endroit devrait être élargie à 24 mètres, comme il a été fait, il y a quelques années (vers 1905), pour celle correspondante de la rive gauche.

Le pont de Chénée devrait de même recevoir quatre voies et être désaffecté pour le service des véhicules. Il doit être remplacé par un pont projeté dans le prolongement du quai des Ardennes.

Toutes ces installations sont décidées en principe et les plans en sont dressés.

La construction projetée d'une ligne de Fexhe à Kinkempois permettrait de détourner du plan incliné de Liège quantité de transports encombrants.

Les expropriations relatives à ce travail sont terminées et liquidées. Le retard apporté à l'exécution constitue donc pour l'État une charge financière importante.

La dépense pour la ligne de Fexhe à Kinkempois figure au compte rendu du chemin de fer de 1911 pour la somme de fr. 1,240,498.69.

Tout cet ensemble sera complété par une ligne de raccordement du chemin de fer Liège-Maastricht avec les gares des Guillemins et Longdoz, et par la construction d'une ligne nouvelle vers l'Allemagne.

M. le Ministre des Chemins de fer prendra des mesures spéciales pour activer l'étude du tracé de cette nouvelle ligne.

Le programme à étudier comprendra le dédoublement de la ligne de la Vesdre depuis Verviers jusque Louvain et peut-être Bruxelles.

Le dédoublement de cette voie commencerait par le dédoublement de la voie entre Chênée et Liège et l'appropriation des ponts du Val-Benoit et de Chênée.

Suivant ce programme, Verviers et Liège n'auraient plus à s'inquiéter du détournement des express malgré les assertions contraires de certains journaux.

Question 9^{bis}.

On demande la situation des études et des travaux projetés ou en cours d'exécution pour améliorer la situation aux abords de Liège et, notamment, à la gare des Guillemins et aux ponts du Val-Benoit et de Chênée (mise à quatre voies de certaines sections, raccords directs, etc.).

Réponse.

Les travaux de la quadruple voie entre Liège et Chênée, qui ont pour but de permettre de réaliser une circulation indépendante pour les trains de l'Ourthe vers Liège et vice versa, doivent être exécutés par étapes.

1^{re} ÉTAPE. — *Tronçon de Liège au Val-Benoit.*

Ces travaux sont subordonnés à la réalisation de plan d'aménagement approuvé de la station de Liège-Guillemins et notamment :

- 1° A la construction des nouvelles cours aux marchandises du quai de Fragnée;
- 2° A la construction du viaduc au-dessus de la rue du Val-Benoit;
- 3° A la consolidation du pont du Val-Benoit.

*
* *

Ci-dessous l'état d'avancement de ces divers travaux de la première étape :

1° On exécute actuellement les terrassements en vue de la formation de l'assiette des nouvelles cours du quai de Fragnée; l'entreprise doit être terminée pour le commencement de 1914;

2° Une adjudication a eu lieu le 30 novembre dernier pour la construction du viaduc au-dessus de la rue de Val-Benoit. Le délai d'exécution est de 250 jours;

3° Un projet de consolidation du pont du Val-Benoit est soumis à l'Administration des Ponts et Chaussées.

Les mesures sont prises pour que les travaux puissent être entamés dans le plus bref délai possible.

2° ÉTAPE. — *Tronçon du Val-Benoît aux Aguesses.*

Ces travaux comportent le déplacement de la route de Liège à Chénée et le ripage des voies principales, pour lesquels le projet est à l'étude.

3° ÉTAPE. — *Tronçon de la bifurcation des Aguesses à Angleur.*

L'établissement de ce tronçon nécessite d'abord l'achèvement des travaux de murs de soutènement et d'établissement d'un viaduc de 16 mètres. Ces travaux actuellement en cours d'exécution, seront vraisemblablement terminés pour la fin de 1913, et l'on pourra alors faire circuler d'une façon indépendante les trains de la ligne de l'Ourthe vers Kinkempois et vice versa.

4° ÉTAPE. — *Tronçon d'Angleur à Chénée.*

Ces travaux sont subordonnés :

1° A la suppression des arcades d'inondation d'Angleur qui ne peuvent disparaître qu'après les travaux de rectification du cours de l'Ourthe, travaux incombant à l'Administration des Ponts et Chaussées;

2° A la construction du pont-rails, sur l'Ourthe, à Chénée.

Pour ce qui concerne ces derniers travaux, ils sont eux-mêmes subordonnés à la construction, par les Ponts et Chaussées, d'un pont-route destiné à remplacer la partie du pont actuel de Chénée sur laquelle se fait la circulation des piétons et attelages.

L'on ne pourra vraisemblablement prendre possession de ce pont-route avant fin 1914.

Les mesures nécessaires seront prises pour que la construction du nouveau pont-rails de Chénée puisse être entamée dès achèvement du pont-route.

Les travaux projetés aux abords de Liège comportent encore :

1° Une ligne nouvelle de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois, destinée à éviter le passage dans la gare des Guillemins des trains de et vers Kinkempois.

Les acquisitions de terrains sont presque terminées et les travaux seront entamés fin de cette année ou au début de l'année prochaine ;

2° Un raccordement éventuel entre les lignes de Visé à Liège-Longdoz et Liège-Longdoz à Kinkempois devant éviter le rebroussement d'un certain nombre de trains dans la gare de Liège-Longdoz.

En attendant la réalisation de ces grands travaux projetés, ne pourrait-on exécuter certaines améliorations de détail préconisées par des agents des services d'exécution, tels que : liaison de certains faisceaux de voies à l'intérieur de la gare, pour réduire le nombre des manœuvres de formation,

suppression de certains transports à vide par une meilleure utilisation des rames de wagons, raccordement direct de la ligne de Verviers avec la ligne de Namur (Nord-belge) de manière à éviter le rebroussement dans la gare des trains de marchandises en provenance d'une de ces lignes et en destination de l'autre, déplacement de l'entrepôt de la Douane au nouveau garage de Fragnée, etc. La gare de Liège Guillemins est arrivée à son maximum de capacité, il est impossible de lui faire rendre d'avantage sans prendre d'urgence les mesures susdites.

V. — JONCTION NORD-MIDI. — GARES DE BRUXELLES (Q.-L.)
ET DE BRUXELLES (RUE ROGIER).

La jonction Nord-Midi à Bruxelles, la transformation de la gare du Luxembourg et la construction de la gare de la rue Rogier ont donné lieu à des échanges de vues entre les membres de la Section centrale et, par suite, à des questions à poser au Gouvernement.

10° Question.

On demande des renseignements au sujet de la situation des acquisitions de terrains et des travaux de la jonction Nord-Midi.

Réponse.

Pour être en possession de tous les immeubles prévus aux plans décrétés, il reste à terminer vingt-quatre procès et quatorze affaires qui sont à l'examen ou en cours de négociations.

Les travaux ci-après sont en cours d'exécution :

1° Terrassement pour former la plate-forme des voies, construction de divers ouvrages d'art et du hangar de la nouvelle gare aux marchandises de Bruxelles-Midi (Petite-Ile), en vue du transfert des installations actuelles à marchandises de la gare de Bruxelles-Midi dont l'emplacement doit être incorporé dans les installations pour le service des voyageurs;

2° Section de la rue des Brigittines à la gare du Midi;

3° Travaux de déblais, établissement de la plate-forme définitive des voies à l'emplacement de la gare centrale et assèchement du sous-sol de celle-ci. Une adjudication sera prochainement annoncée pour la construction du viaduc par-dessus les voies de la halte centrale.

La mise en adjudication des travaux des autres sections de la jonction est subordonnée à la mise à la disposition de l'administration des terrains nécessaires.

11° Question.

On demande la situation de :

1° La transformation de la gare de Bruxelles (Q.-L.);

2° La construction de la gare Rogier.

Réponse.

Le projet de transformation de la gare de Bruxelles (Quartier-Léopold) est encore à l'examen. Il comporte notamment la suppression des passages à niveau des rues Belliard et Montoyer.

Le projet de distribution du nouveau bâtiment des recettes de la gare Rogier est définitivement arrêté.

VI. — LIGNE DE SPA A LA FRONTIÈRE GRAND'DUCALE.

A propos de l'article III du projet de loi du Budget pour 1913, relatif à l'exploitation du chemin de fer de Spa à la frontière grand-ducale, un membre fait ressortir l'intérêt qu'il y a pour l'État belge à reprendre cette ligne et à posséder toutes les lignes passant sur son territoire.

L'article III stipule que le Gouvernement belge s'est mis d'accord avec la Société pour la continuation de l'exploitation, à titre provisoire, en attendant l'issue des négociations pour la reprise de la concession ou une convention définitive d'exploitation. On estime que la reprise de la concession serait préférable à la convention d'exploitation.

12^e Question.

Il est de l'intérêt de l'État de reprendre la ligne de Spa à la frontière grand-ducale.

Quelle est la situation actuelle?

Réponse.

La justification de l'article III du projet de loi relatif au Budget, donnée à la page 17 de la note préliminaire, indique la situation des parties l'une envers l'autre : État et Société concessionnaire. Les négociations dont il y est question ne sont pas terminées et il s'écoulera encore un certain temps avant qu'elles le soient.

**VII. — TRANSPORT DES MARCHANDISES EN GÉNÉRAL. — AVARIES.
CAMIONNAGE ET PETITS COLIS.**

Les articles 16 et 29 de la note préliminaire du Budget mentionnent :

A) ART. 16. — Crédit pour la rémunération des agents de surveillance et de police de la route — crédit demandé pour 1913 : 11,732,026 francs.

B) ART. 29. — Crédit pour pertes et avaries; indemnités du chef d'accidents survenus sur le chemin de fer ainsi qu'aux passagers, bagages ou colis transportés à bord des paquebots d'Ostende à Douvres — crédit demandé pour 1913 : 3,200,000 francs.

Des membres de la Section font observer que beaucoup de marchandises, malgré de bons emballages, arrivent avariées à destination, parce que les marchandises sont manipulées sans soins ni précautions.

On prétend que la suppression de certaines primes, accordées autrefois au personnel de l'Exploitation, est cause du mécontentement et du découragement du personnel.

Le camionnage aux gares laisse également à désirer; il faudrait que les entrepreneurs de camionnage soient à même de faire le service d'une façon complète.

Il en est même à Bruxelles qui sont insuffisamment outillés de camions et de chevaux et qui font faire le transport des petits colis par les porteurs de télégrammes.

Quelques membres déclarent qu'il vaudrait mieux que, comme autrefois, l'État fasse son camionnage lui-même.

13^e Question.

On demande des renseignements au sujet de l'organisation du service du camionnage : on s'est plaint, en effet, de ce que certains entrepreneurs ne sont pas à même d'assurer le service, étant mal outillés en camions et en chevaux.

On demande s'il est exact que les cahiers des charges ne prévoient que le transport de la gare jusqu'à la porte du domicile du destinataire et n'obligent pas les entrepreneurs à se munir de cordes ou d'appareils de levage.

Réponse.

Les entreprises de camionnage sont régies, sauf à Bruxelles, par le cahier général des charges du 23 septembre 1907 et par un cahier spécial des charges publié à l'occasion de chaque adjudication.

Les conditions que doivent réunir les chevaux et les camions sont spécifiées aux articles 70 à 73 du cahier général et il est veillé à ce que les dispositions précitées soient observées. Lorsque des irrégularités sont constatées sous ce rapport, elles sont réprimées.

Aux termes des articles 15 et 25 du cahier général des charges, l'entrepreneur est tenu de prendre les colis à l'entrée des magasins ou dans le vestibule de la maison habitée par l'expéditeur ou de les déposer dans le vestibule de la maison habitée par le destinataire.

Toutefois, quand le camion peut pénétrer au domicile de l'expéditeur ou du destinataire, le chargement ou le déchargement doit être fait par les agents de l'entrepreneur dans les cours, enclos ou à l'entrée des dépôts indiqués par les intéressés.

Les camions doivent être munis de poulains, de câbles et de cordes d'arrimage (art. 73 du cahier général des charges).

A Bruxelles, où l'Administration exécute elle-même le service du camionnage à l'aide de chevaux loués à un entrepreneur aux conditions du cahier des charges n° 654 de 1905, les dispositions reprises aux trois alinéas qui précèdent sont également appliquées.

En ce qui concerne les conditions que doivent réunir les chevaux, elles sont énoncées à l'article 8 de ce dernier cahier des charges.

Les camions sont commandés par l'Administration suivant les types adoptés et de façon à permettre une bonne exécution du service.

Question 13^{bis}.

On prétend que la suppression de certaines primes accordées autrefois au personnel de l'exploitation est cause du mécontentement et du découragement de ce personnel.

Réponse.

Il s'agit, vraisemblablement, des primes dites « d'activité » accordées pour la prompt évacuation du matériel.

Le système est basé sur le nombre de wagons manœuvrés hebdomadairement par les stations bénéficiaires.

Dès que ce nombre dépasse le chiffre fixé par l'Administration et qui représente une moyenne de travail normal, il est alloué une prime de fr. 0.25 par véhicule; la somme totale est répartie entre les ayants droit, au prorata de leurs journées de travail.

Les primes dont il s'agit ne sont donc pas fixes : elles varient suivant les fluctuations du trafic.

Il n'a jamais été question de les supprimer; le nombre de stations participantes a, au contraire, été sensiblement étendu en 1912.

14^e Question.

On signale que beaucoup d'avaries à des colis paraissent attribuables au manque de soins des chargeurs.

Réponse.

Toute négligence, tout manque de soins ou de précautions constatés à la charge des agents préposés à la manutention des marchandises les exposent à des mesures de répression et les règlements sur la matière sont rappelés au personnel intéressé, chaque fois que la chose est reconnue nécessaire.

VIII. — DIVERS. — APPROVISIONNEMENT ET TAXES DE RACCORDEMENTS.

15^e Question.

Un membre demande si l'Administration continue à s'approvisionner de charbons dans le pays.

Réponse.

L'Administration des chemins de fer continue à s'approvisionner autant que possible dans le pays; les achats de combustibles à l'étranger ne comportent strictement que les quantités que les charbonnages belges ne sont pas à même de nous fournir.

16^e Question.

Les industriels reliés au chemin de fer par des raccordements particuliers, construits et entretenus par eux, se sont vivement émus d'une nouvelle taxe appliquée aux wagons remis aux raccordements.

La Section centrale désirerait être renseignée sur les circonstances qui ont amené cette mesure et sa justification.

Réponse.

Une taxe de raccordement variant de fr. 0.10 à fr. 0.30 par tonne existait antérieurement à 1880. Elle fut abolie à cette époque pour les raccordements en station, mais elle fut maintenue pour les gares privées.

En vertu d'une décision ministérielle du 30 octobre 1909, les nouveaux raccordements et ceux changeant de titulaire ou de raison sociale furent soumis à une redevance variant de 1 à 3 francs par wagon suivant l'importance des prestations spéciales à faire par l'Administration pour le service du raccordé.

A cet effet, les raccordements furent classés en trois catégories, savoir :

1^{re} CATÉGORIE : *1 franc par wagon*, pour les raccordements se soudant aux voies de la cour aux marchandises, c'est-à-dire où les prestations spéciales sont les moins importantes.

2^e CATÉGORIE : *2 francs par wagon*, pour les raccordements se soudant du côté opposé ou en dehors des voies de la cour aux marchandises, où l'Administration doit faire des prestations assez importantes.

3^e CATÉGORIE : *3 francs par wagon*, pour les raccordements se soudant en voie principale ou à une voie de garage nécessitant l'emprunt des voies principales ou bien encore à une dépendance de la gare, en un mot, quand l'Administration doit faire des prestations spéciales importantes pour le service du raccordement. Cette redevance n'est perçue qu'une seule fois pour l'aller et le retour du wagon, même si celui-ci, remis chargé, est rendu avec un nouveau chargement. Elle est appliquée indistinctement à tous les wagons, quels que soient leur tonnage et la nature de la marchandise transportée.

En décembre 1911, intervient un barème différentiel réduisant la redevance suivant l'importance du trafic annuel du raccordement dans la proportion suivante :

	1 ^{re} CATÉGORIE.	2 ^e CATÉGORIE.	3 ^e CATÉGORIE.
Pour les 1,000 premiers wagons. .	Fr. 1 » par wagon.	Fr. 2 » par wagon.	Fr. 3 » par wagon.
Pour les wagons au delà de 1,000 jusque 3,000.	0 50 id.	1 » id.	1 50 id.
Pour les wagons au delà de 3,000.	0 25 id.	0 50 id.	0 75 id.

Les *Annales parlementaires* des 21 et 22 décembre 1911 fournissent des renseignements très complets au sujet de cette redevance.

Dans le but de mettre tous les raccordés sur un pied d'égalité en respectant, toutefois, les situations acquises, un arrêté ministériel du 30 septembre dernier, publié au *Moniteur* du 1^{er} octobre, a appliqué la redevance à tous les raccordements à partir du 1^{er} janvier courant, mais une réduction de 50 % est accordée aux anciens raccordements, pour autant qu'ils ne changent pas de titulaire.

Cet arrêté ministériel modifie en même temps le régime des gares privées et remplace la taxe de fr. 0.20 par tonne par une redevance par wagon avec application du barème différentiel ci-dessus. Le minimum annuel de 2,000 francs est maintenu et le maximum de 5,000 francs est supprimé; seulement les anciennes gares privées bénéficient d'une réduction de 50 % sur la redevance dépassant le chiffre annuel de 5,000 francs.

III.

Situation du personnel.

Au cours de l'année 1912, on a poursuivi sans relâche la réalisation du programme tracé en 1911 par M. de Broqueville pour l'amélioration de la situation du personnel.

Les réformes que ce programme comporte ont été exposées en détail par M. de Bue dans le rapport sur le Budget du Ministère des chemins de fer, postes et télégraphes pour l'exercice 1912.

Il paraît superflu d'en faire de nouveau l'énumération et la description.

Disons simplement qu'elles concernent en ordre principal le relèvement des échelles de traitement des fonctionnaires et employés de tous grades et

l'accélération de leur avancement, le relèvement des pensions des ouvriers et surtout l'organisation de leur avancement sur des bases fixes. De nombreuses promotions ont été octroyées au 30 juin et au 30 décembre 1912, aux agents de toutes catégories, en vertu des décisions de principe qui ont décrété ces réformes.

Des mesures nouvelles ont été prises en faveur du personnel, comme complément au programme susdit. Des mesures déjà appliquées ont été améliorées et mises au point.

A. — FONCTIONNAIRES ET EMPLOYÉS.

En ce qui concerne les fonctionnaires et employés, il a été accordé aux agréés un second relèvement de leur échelle de traitement, qui occasionnera une dépense budgétaire annuelle de 106,000 francs.

On a étendu à 355 chefs de station la faculté, douze fois par an ou une fois par mois, de quitter leur résidence à l'occasion de leur repos, d'où une dépense annuelle de 58,884 francs du chef de la rémunération due à leurs remplaçants.

Des lacunes dans la réforme des cadres du personnel employé, réalisée en 1911, ayant été constatées, des décisions nouvelles les ont comblées, notamment en ce qui concerne les commis et dessinateurs à 2,700 francs au 30 décembre 1910, signalés au grand choix. La limitation aux agents en possession d'un certain taux de traitement, du bénéfice de la réduction d'un an d'ancienneté, sur les délais ordinaires d'avancement, pour la plus prochaine promotion, a été abrogée, et le dit bénéfice étendu à tous les employés.

D'autre part, la situation des fonctionnaires administratifs de tous rangs a été notablement améliorée. Leurs échelles de traitement ont été augmentées d'un taux, avec effet rétroactif au 31 décembre 1911. L'ancien taux maximum a été octroyé dans les délais normaux, et le nouveau taux de fin de carrière a été accordé aux agents de choix après quatre ans, au lieu de six, en vertu de l'article 130 révisé du règlement organique. De même que pour les différentes catégories du personnel employé, une réduction d'ancienneté d'un an sur les délais ordinaires d'avancement pour la plus prochaine promotion leur a été accordée.

Les cadres du personnel des fonctionnaires techniques (ingénieurs, architectes, chimistes, chefs de section) ont été, de leur côté, sensiblement améliorés à partir du 31 décembre 1911. Les traitements de début ont été relevés, de même que les traitements maximums, spécialement pour les architectes et les chefs de section (ceux-ci ont vu leur maximum relevé de deux taux). L'allure de l'avancement a été accélérée. En ce qui concerne les chefs de section, leur carrière-type nouvelle sera réalisée en trois étapes ou phases, de manière que dans la dernière phase les traitements de 2,700 à 4,500 francs soient dévolus chacun après une ancienneté de deux ans, le taux de 2,300 francs étant le taux de régularisation.

Toutes ces réformes en faveur du personnel des fonctionnaires (techniques et administratifs) ont coûté environ 600,000 francs en 1912. La dépense budgétaire moyenne pour ces cadres sera approximativement de 670,000 francs.

B. — OUVRIERS.

Au cours du second semestre de 1912 et des premiers mois de 1913, ce sont les ouvriers qui, parmi le personnel, ont été l'objet principal de la sollicitude ministérielle.

Un arrêté ministériel du 30 juin 1912, complétant celui du 31 décembre 1911, pris tous deux en vertu de l'arrêté royal du 31 décembre 1911, a déterminé les catégories d'emplois dont les titulaires seront désormais pourvus d'une nomination par arrêté. Ce sont — outre les chefs d'atelier, les surveillants principaux d'éclairage, les machinistes instructeurs principaux, les huissiers, messagers, classeurs, etc., qui font l'objet de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1911 — les catégories suivantes :

a) *Emplois communs à divers services.*

Chefs d'atelier d'autographie.

b) *Emplois ressortissant au service des voies et travaux.*

Surveillants, contremaitres, agents réceptionnaires, piqueurs.

c) *Emplois ressortissant au service de la traction et du matériel et à la direction de l'électricité.*

Contremaitres, machinistes instructeurs, surveillants, instructeurs du frein Westinghouse et du chauffage à vapeur, surveillants des voitures, surveillants d'éclairage, machinistes de locomotive, conducteurs électriciens, visiteurs de locomotive, brigadiers hommes de métier, brigadiers électriciens, brigadiers visiteurs de matériel, brigadiers lampistes, brigadiers nettoyeurs, agents réceptionnaires, brigadiers guides des plans inclinés, brigadiers serre-freins.

Une décision du 15 octobre 1912 a réglé les modalités d'application de ces divers arrêtés. Elle détermine les nombreux avantages dont bénéficieront désormais les ouvriers commissionnés, en matière de rémunération, de congé ordinaire, de congé de maladie, de mise en disponibilité, de décoration civique, de primes, d'indemnités, etc. Ces multiples dispositions occasionneront au Trésor des charges qui ont été évaluées à 593,000 francs par an, au profit d'environ 5,400 agents du Département des Chemins de fer, soit en moyenne 110 francs par an et par agent.

LA RÉFORME DES SALAIRES.

Mais l'œuvre capitale qui vient de recevoir sa consécration est, sans conteste, la réforme des salaires, ou plutôt l'organisation, sur des bases fixes et générales de l'avancement du personnel ouvrier. M. Van de Vyvere a pris récemment une décision qui détermine, à partir du 1^{er} janvier 1913, les carrières-types suivant lesquelles sera réglée désormais la situation des quelque 250 catégories d'ouvriers de son Département. Pour la première fois dans les administrations de l'État, tout ouvrier, à quelque catégorie qu'il appartienne, sera à même de connaître d'avance la carrière qui lui est réservée, s'il fait du bon service. Les barèmes de salaires et les délais d'avancement sont, en effet, fixés d'après un plan uniforme pour le personnel de l'ensemble du réseau, chaque cadre, ou catégorie d'ouvriers, ayant, en propre, son barème de salaires et son échelle de délais. L'avancement ne sera plus, comme par le passé, livré au hasard d'économies disponibles ou de crédits accordés irrégulièrement.

Semestriellement, les états d'avancement seront dressés en conformité des barèmes des taux de salaire et des délais d'avancement, les crédits nécessaires ayant été, au préalable, portés au Budget. A l'incertitude qui existait dans le passé pour la plupart des cadres d'ouvriers, et à l'avancement inégal, par soubresauts, qui régnait presque partout, seront substituées des carrières-types qui seront régulièrement appliquées, du moment que l'ouvrier assure convenablement son service.

Notons que ces carrières-types comportent des délais d'avancement qui sont, l'une carrière parmi l'autre, plusieurs fois plus courts que dans l'ancien régime.

Tout le système repose sur les quatre principes généraux énoncés ci-dessous :

1° Autant que possible, les ouvriers parviendront au maximum de leur salaire au moment où, devenus ouvriers accomplis et père de famille, ils fourniront le maximum de leur travail, tant en qualité qu'en quantité, et auront le maximum de charges pécuniaires ;

2° Les ouvriers qui ont atteint le maximum de leur salaire et qui n'ont pas les aptitudes nécessaires pour passer dans un cadre supérieur conserveront un stimulant par l'octroi de chevrons ;

3° Les ouvriers intelligents des cadres inférieurs seront incités, par le système même, à passer dans les cadres supérieurs mieux rémunérés ;

4° Les anciens ouvriers composant les effectifs actuels qui n'ont pas bénéficié, dans le passé, des relèvements des taux de salaire minima recevront une amélioration compensatoire. C'est là une des raisons principales pour lesquelles les échelles de délais adoptées sont généralement à allure dégressive, c'est-à-dire que la durée des délais d'avancement va d'ordinaire légèrement en décroissant à mesure que l'agent approche du maximum de salaire de son cadre.

Il serait trop long d'insérer dans ce rapport tous les détails, pourtant très intéressants, de la réglementation du nouveau régime d'avancement des ouvriers.

Nous nous bornerons à reproduire ici l'échelle générale des salaires et des délais d'avancement, les conditions d'octroi des chevrons d'ancienneté et quelques particularités remarquables du système.

Taux des promotions.

Les taux des promotions sont fixés à :

Fr. 0.20 par jour pour les salaires journaliers.

10 francs par mois pour les salaires mensuels de 90 à 180 francs.

20 id. id. id. 180 à 280 id.

30 id. id. id. 280 à 400 id.

Délais d'avancement.

Les délais d'avancement sont les suivants :

SALAIRES JOURNALIERS.		SALAIRES MENSUELS.			
—		PROMOTIONS DE			
PROMOTIONS DE FR. 0.20.		10 francs.	20 francs.	30 francs.	
3.00	} 4 ans.	90	} 3 ans.	280	} 3 ans.
3.20		100		310	
3.40	} 4 »	110	} 3 »	340	} 3 »
3.60		120		370	
3.80	} 3 »	130	} 2 »	400	} 3 »
4.00		140			
4.20	} 3 »	150	} 3 »		
4.40		160			
4.60	} 2 »	170	} 2 »		
4.80		180			
5.00	} 2 »				
5.20					
	etc. (1 an pour				
	chaque				
	promotion de 0.20)				

Cette échelle générale forme la base des quelque 75 carrières-types qui groupent les quelque 250 catégories ou cadres d'ouvriers, chaque cadre d'ouvriers dont les situations sont équivalentes, ou dont les fonctions sont assimilables quant à l'importance, ayant sa carrière-type.

L'avancement dans un même grade est uniforme pour le personnel de l'ensemble du réseau.

Il est fait éventuellement abstraction, pour l'application du barème, des suppléments régionaux — incorporés dans le salaire — pour difficultés de recrutement.

Ces suppléments sont d'ailleurs maintenus, mais ils n'interviennent pas pour la fixation de l'échelle des délais.

Chevrons d'ancienneté.

Lorsque les ouvriers auront atteint le maximum de salaire du cadre qu'ils occupent, des chevrons d'ancienneté leur seront attribués.

Ces chevrons sont de fr. 0.10 pour les salaires journaliers.

Pour les salaires mensuels, ils sont égaux à la moitié d'une augmentation normale. Si l'import des augmentations est variable dans un même grade, le chevron est égal à la moitié de la moyenne des trois dernières augmentations.

Dans les cadres comportant les maxima ci-après, l'import des chevrons est fixé de la manière suivante :

Taux maximum fr.	110	120	130	140	150	160	170	180	200	220
Chevron correspondant . . fr.	5	5	5	5	5	5	5	5	7	8
Taux maximum fr.	240	260	280	300	310	340	360	370	400	
Chevron correspondant . . fr.	10	10	10	10	12	13	14	15	15	

Les chevrons s'accordent au delà du maximum du cadre uniformément après le délai de six ans pour les cadres à salaire mensuel et de cinq ans pour les cadres à salaire journalier. Leur nombre est illimité.

Ils sont liquidés dans toutes les circonstances où le salaire normal est dû (absence pour blessure en service, maladie professionnelle, etc.). Ils sont soumis à retenue au profit de l'institution à laquelle les ouvriers sont affiliés et ils entrent en ligne de compte dans le calcul des pensions.

CHANGEMENT DE CADRE.

Tout agent qui passe dans un cadre supérieur au sien a droit au salaire minimum afférent à sa nouvelle position. Dans le régime d'essai qui a été appliqué du 1^{er} décembre 1911 au 1^{er} décembre 1912, une promotion était accordée *invariablement* à l'occasion de cette élévation en grade. Mais à cause des nombreuses réclamations qu'elle a provoquées par suite des dépassements qui se produisaient fatalement, et de l'impossibilité de trouver une formule simple et acceptable pour la réaliser, cette promotion a été supprimée partiellement dans le régime définitif approuvé. Désormais, elle ne sera plus accordée, en général, qu'aux agents qui ne sont pas encore en possession du salaire minimum du nouveau cadre, cas qui est d'ailleurs le plus fréquent; mais un supplément de salaire à titre personnel sera octroyé

à ceux dont la rémunération est déjà supérieure à ce minimum, étant entendu que, en toute hypothèse, l'avancement ultérieur des intéressés sera réglé de manière qu'ils ne subissent, à aucun moment, de perte de salaire du chef de leur mutation de cadre et qu'ils bénéficient de l'avancement le plus avantageux dans les deux cadres.

Au surplus, ce nouveau régime offre un *stimulant* très suffisant pour engager les ouvriers à faire l'effort nécessaire à leur élévation en grade : par leur passage dans un cadre supérieur, ils bénéficieront à la fois d'une échelle de salaire plus rémunératrice et d'un avancement plus accentué que dans leur ancien cadre.

Les nouveaux barèmes entreront en vigueur le 1^{er} janvier 1913. Les ouvriers qui, au 31 décembre 1912, comptent dans leur carrière réelle (abstraction faite de l'augmentation extraordinaire accordée le 1^{er} décembre 1911), au moins l'ancienneté prévue par leur carrière-type pour une majoration de leur salaire actuel, recevront une augmentation *normale* à cette date, conformément à la nouvelle échelle d'avancement. En outre, cette augmentation normale étant octroyée, il sera, le cas échéant, accordé une augmentation *extraordinaire* égale à 50 % de l'arriéré de la carrière réelle sur la carrière fictive arrêtée au 31 décembre 1912. Cette augmentation extraordinaire prendra cours le 1^{er} décembre 1912. En aucun cas, la situation d'un ouvrier, sous le nouveau régime, ne peut être inférieure à celle qu'il aurait eue sous l'ancien régime. Il est à noter que les carrières-types du régime définitif sont, en général, sensiblement plus avantageuses pour les ouvriers que les carrières-types qui ont été appliquées à titre d'essai en 1912.

IV.

Chemins de fer vicinaux.

Dans son rapport de 1911 sur le Budget du Chemin de fer, M. De Bue disait :

« Ne serait-ce pas le moment de réaliser l'unification des tarifs de voyageurs et marchandises avec les tarifs arrêtés pour les mêmes transports sur les lignes de l'État ? »

Et dans son discours dans la séance du 25 avril 1912, l'honorable rapporteur attirait de nouveau l'attention du Gouvernement sur ce point : L'importance de nos lignes vicinales augmente sans cesse. Il n'est pas possible de les considérer comme des lignes concurrentes au chemin de fer. Elles alimentent plutôt celui-ci.

Il y va au surplus de l'intérêt général et dans le système actuel nos lignes vicinales ne rendent pas les services que l'on était en droit d'en attendre.

A ce propos, il serait opportun de faire remarquer que la législation qui régit les chemins de fer vicinaux et les tramways urbains s'applique à un état de choses qui n'existe plus dans les mêmes conditions qu'à l'époque où ces chemins de fer ont été établis.

La loi sur les *tramways urbains* date de 1875.

La loi sur les chemins de fer vicinaux date de 1884.

Dans l'Exposé des motifs du projet de loi sur les tramways (séance du 21 avril 1875), le rôle des tramways est ainsi caractérisé :

« Le prodigieux travail du réseau des chemins de fer belges doit cependant, à certains égards, être étendu ou complété.

» Sans parler des lignes de chemins de fer qu'un avenir plus ou moins rapproché verra créer encore, il faut que des services auxiliaires, établis dans des conditions plus économiques, mettent en rapport avec le réseau des voies principales certains points du pays, dont l'importance ne comporterait pas l'établissement d'un chemin de fer.

» Ce doit être surtout le rôle des tramways.

» Déjà nombreux dans les grandes villes où ils ont profondément modifié les conditions de circulation et de distances, ils sont également appelés à rendre des services aux populations rurales.

Les tramways sont concédés :

1° Par les conseils communaux ;

2° Par les députations permanentes ;

3° Par les conseils provinciaux ;

4° Par le Gouvernement.

Ce qui paraît impliquer un service urbain et extra-urbain.

La loi créant une Société nouvelle des chemins de fer vicinaux date du 17 mai 1884, donc postérieure de neuf ans à celle des tramways.

Cette loi s'étend longuement sur la constitution des chemins de fer vicinaux, mais elle ne définit pas nettement le rôle des chemins de fer vicinaux ni en quoi il se différencie des tramways.

L'article 17, après avoir mentionné qu'aucune concession de chemin de fer vicinal ne peut être accordée à des particuliers, si ce n'est en vertu d'une loi, ajoute :

Cette disposition ne s'applique pas aux tramways *destinés à desservir les agglomérations urbaines*.

D'après cette incidence, le rôle des tramways se bornerait à desservir les agglomérations urbaines, tandis que la loi sur les tramways et surtout l'Exposé des motifs n'ont pas ce sens restrictif.

Pour ce qui concerne le rôle des chemins de fer vicinaux.

D'après le rapport de M. Le Hardy de Baulieu :

« Il ne faut pas, dans l'examen de cette partie du problème de l'exploita-

» tion des chemins de fer vicinaux comme dans les autres, perdre de vue
 » le but à atteindre, celui de desservir le plus complètement que possible
 » les besoins d'une population déterminée dont les intérêts sont identiques.
 » Ici, il s'agit, par exemple, de relier plusieurs communes du Brabant à
 » Bruxelles, à Louvain ou à Nivelles ; ailleurs de relier la Hesbaye ou le
 » Condroz aux lignes existantes qui conduisent aux grands centres, con-
 » sommateurs et producteurs : *ici* ce sont les voyageurs qui fourniront la
 » recette la plus abondante, *là* c'est la marchandise ou même telle
 » marchandise qui exige des wagons spéciaux... Dans certains cas, il s'agit
 » de décider que le matin il doit y avoir trois trains de voyageurs successifs
 » et qu'il faut aller vite, ailleurs qu'il faut en supprimer un et aller lente-
 » ment. »

Plus loin, justifiant certaines modifications proposées au projet du Gouvernement, le rapporteur dit : « Les chemins de fer vicinaux doivent
 » être exploités d'après d'autres règles que les chemins de fer d'intérêt
 » général, d'après la conception que nous nous en sommes fait en Belgique
 » et en d'autres pays.

» Ils doivent être considérés plutôt comme des pataches, des malles-
 » poste, des messageries, sur rail, ouverts à tout le monde, que comme
 » des chemins cloturés et claquemurés comme des cimetières sacrés. »

On voit combien la conception qu'on se faisait à l'origine, tant des tramways que des chemins de fer vicinaux, est différente de ce qui existe actuellement.

En réalité, le rôle des tramways était surtout de desservir les agglomérations urbaines.

Le mode de traction était à peu près exclusivement la traction par chevaux.

Le rôle des vicinaux était surtout d'établir des communications entre les agglomérations rurales, les villes ou les gares de chemins de fer.

Le mode de traction des vicinaux était presque exclusivement la traction par locomotives.

Aujourd'hui tout cela est bien changé. Les tramways circulent aussi bien dans les villes que dans les campagnes.

Exemples : à Liège est-ouest — Ans à Fléron et Chênée.

à Liège, Seraing et environs.

Dans les environs des grandes villes on peut comprendre dans l'agglomération tout ce qu'on veut.

Les chemins de fer vicinaux arrivant des campagnes traversent les villes pour opérer la jonction de leurs réseaux suburbains.

Leur exploitation est aussi intensive que celle des tramways.

Le service des voyageurs doit se faire à grande vitesse.

La traction électrique s'impose partout, tant aux tramways qu'aux che-

mins de fer vicinaux. La traction animale ou à vapeur disparaît de plus en plus.

Il n'est plus question de pataches ni de malles-poste.

La Société de chemins de fer vicinaux exploite aujourd'hui 477 lignes comportant une longueur de 4,008^{km}420.

Elle a fait ses preuves, et les appréhensions exposées dans le rapport de M. Le Hardy de Beaulieu tombent devant les faits.

L'industrie des tramways et celle des vicinaux se ressemblent de plus en plus : même mode d'exploitation et de traction, et cependant nous voyons cette même industrie régie par deux législatures différentes et administrée jusqu'à présent par deux Départements ministériels différents.

De là des retards dans les instructions des demandes de concessions, des concurrences entre les sociétés de tramways et celles de vicinaux, des conflits, des procès. En résumé, des difficultés, des formalités, des démarches, qui enrayent toute initiative et suspendent les solutions.

Quels moyens pourrait-on suggérer pour remédier à ces inconvénients ?

La Section centrale, sans vouloir formuler un programme de rénovation, croit pouvoir attirer l'attention du Gouvernement sur les considérations suivantes :

1° Que l'Administration des vicinaux et celle des tramways soient comprises dans le même Département ministériel et dans un même service, celui des chemins de fer.

L'arrêté royal du 25 octobre 1884 (*Moniteur* du 14 novembre 1884) dispose qu'il convient de concentrer dans les mêmes mains la haute direction des vicinaux et des tramways. Il en a été ainsi jusqu'en 1894.

Les arrêtés royaux du 12 novembre 1894 et du 10 décembre 1894 (*Moniteur* du 11 novembre 1894, page 3,719, et *Moniteur* du 16 décembre 1894, page 4,044, sont relatifs au transfert du Service des concessions de chemins de fer vicinaux au Département des Chemins de fer ;

2° La législation qui régit les vicinaux et les tramways devrait être révisée, et les rôles des tramways et des vicinaux mieux définis et s'adapter aux conditions actuelles dans lesquelles fonctionnent les deux organismes ;

3° En réunissant les deux organismes dans un même service, on évitera les compétitions entre eux et entre ministères, ou, du moins, on pourra amener des transactions entre les deux organismes ;

4° Il faudrait que, lors de demandes en concession, l'autorité supérieure puisse, en respectant les intérêts de chacun, mettre fin à des litiges entre vicinaux et tramways, qui empêchent toute solution ;

5° La Société des chemins de fer vicinaux devrait pouvoir s'associer aux sociétés de tramways qui demandent des concessions, de façon à pouvoir faire aboutir les projets sans avoir à demander les subsides des communes

et des provinces et pouvoir ainsi réaliser l'unification de toutes les lignes électriques desservant une même agglomération, créer des billets de correspondances, etc.

Le Budget des Chemins de fer est adopté à l'unanimité des membres de la Section centrale.

Le Rapporteur,
DALLEMAGNE.

Le Président,
HARMIGNIE.

ANNEXES AU RAPPORT

ANNEXE I.

TABLEAU I.

État indiquant les recettes approximatives faites au profit du Trésor par les divers services du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes pendant l'année 1912.

SERVICES.		RECETTES approximatives de 1912.
Chemins de fer.	fr.	324,580,000 »
Postes.	Taxe des correspondances en général.	23,875,346 »
	— mandats et bons de poste	760,234 »
	— versements et paiements en compte courant à la Banque Nationale	53,468 »
	— abonnements aux journaux	119,603 »
	— effets de commerce	1,490,811 »
	— permis de pêche	10,692 »
Part du fonds communal		17,119,641 »
Télégraphes et téléphones.		21,285,194 »
Marine.	Produit du service des bateaux à vapeur entre Ostende et Douvres.	1,829,200 »
	— du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre	152,599 »
	— des actes des commissariats maritimes	253,490 »
	— des droits de pilotage.	5,193,815 »
	— des droits d'écluse	3,640 »

L'augmentation probable des recettes pour le chemin de fer, en 1912, est donc d'environ 18,091,000 francs sur 1911.

TABLEAU II.

*Recettes de l'exploitation des chemins de fer de l'État
en 1911 et 1912.*

NATURE DES TRANSPORTS.	RECETTES (État et sociétés concessionnaires).		RECETTES au profit du Trésor.	
	1911.	1912.	1911.	1912.
Onze premiers mois ⁽¹⁾ .				
Voyageurs	90,896,000 »	93,353,000 »	88,956,000 »	93,327,000 »
Bagages.	2,591,000 »	2,653,000 »	2,550,000 »	2,611,000 »
Marchandises, finances, etc. . .	192,015,000 »	206,313,000 »	187,941,000 »	201,924,000 »
Produits extraordinaires. . .	2,555,000 »	288,000 »	2,532,000 »	258,000 »
Recettes totales . . .	288,057,000 »	304,607,000 »	281,979,000 »	298,120,000 »
Différence en 1912 . .	+ 16,550,000 »		+ 16,141,000 »	
Décembre (évaluation).				
Voyageurs et bagages . . .	7,798,000 »	7,941,000 »	7,610,000 »	7,770,000 »
Marchandises et produits extra-ordinaires	17,438,000 »	19,101,000 »	16,900,000 »	18,690,000 »
Total des recettes. . .	25,236,000 »	27,042,000 »	24,510,000 »	26,460,000 »
Différences en 1912 . .	+ 1,806,000 »		+ 1,950,000 » ⁽²⁾	
Totaux pour les 12 mois	313,293,000 »	331,649,000 »	306,489,000 »	324,580,000 »
Différences en 1912 . .	+ 18,356,000 »		+ 18,091,000 »	

(1) La recette du mois de novembre 1912 n'est pas définitivement arrêtée.

(2) En décembre 1911, il a été prélevé, au profit des sociétés concessionnaires Braine-le-Comte à Gand et Hal à Ath, une somme de 188,000 francs à titre de régularisation d'écritures.

N. B. — La recette des mois de novembre et décembre 1912 ne prévoit aucune somme pour les décomptes du matériel; les produits de novembre et décembre 1911 ont été réduits de ce chef de 420,000 francs.

TABLEAU III.

ADMINISTRATION DES POSTES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1912.

Recettes.

Part du Trésor	fr. 26,310,154 »	
Part du fonds communal	17,119,644 »	
Montant global des recettes. fr. —————	43,429,795 »	

Dépenses.

La dépense s'élèvera approximativement, en 1912, à la somme de fr. 24,061,540 »

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III, 2^e section, postes fr. 23,411,757 »
 augmentation de la part de l'Administration des postes dans les dépenses :
 1° des services communs et représentant 55 % du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du Budget, ou de 863,247 francs . 474,786 »

2° De l'Administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 174,997 »

TOTAL ÉGAL fr. 24,061,540 »

TABLEAU IV.

ADMINISTRATION DES TÉLÉGRAPHES.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1912.

Recettes.

Les recettes de la télégraphie et de la téléphonie effectuées au profit du Trésor, en 1912, s'élèveront environ à . . . fr. 21,285,494 »

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1912, à la somme de. 12,329,344 »

Cette somme comprend les dépenses du chapitre III, 3^e section, télégraphes et téléphones fr. 11,757,146 »

augmentées de la part des télégraphes et des téléphones dans les dépenses : 1^o Des services communs et représentant 45 % du total des imputations faites sur les articles 31, 32 et 33 du Budget, ou de 863,247 fr. 388,461 »

2^o De l'Administration centrale, des traitements de disponibilité, etc. 184,737 »

TOTAL ÉGAL . . . fr. 12,329,344 »

TABLEAU V.

ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Recettes et dépenses approximatives de l'exercice 1912.

Recettes.

La recette totale effectuée, en 1912, pour les divers services de la marine,
s'élèvera environ à fr. 7,434,744 »

Dépenses.

La dépense s'élèvera, approximativement, en 1912, à
la somme de fr. 9,270,251 »

Cette somme comprend les dépenses ordinaires,
articles 48, 49, 50, 51 et 52 . fr. 9,213,909 »
augmentées de la part de l'Adminis-
tration de la marine dans les dé-
penses de l'Administration centrale,
des traitements de disponibilité, etc. 56,342 »

TOTAL ÉGAL fr. 9,270,251 »

ANNEXE II.

Recettes et dépenses des chemins de fer

ANNÉES.	RECETTES BRUTES de l'exploitation recettes diverses comprises.	DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	RECETTES NETTES de l'exploitation.	PARTS des compagnies et loyers des lignes de Spa à la frontière et d'Anvers à la frontière.
1	2	3	4	5
1885.	119,726,487 78	70,763,913 50	48,691,574 28	4,918,798 44
1886.	117,381,464 66	66,268,281 15	51,113,183 51	4,324,182 90
1887.	124,280,452 12	67,201,443 41	57,079,008 71	5,052,534 73
1888.	131,439,288 55	70,371,432 66	61,067,855 89	5,127,824 43
1889.	136,920,081 34	75,152,149 80	61,767,934 54	5,833,706 14
Moyennes quinquennales.	125,949,356 »	69,931,445 »	65,997,911 »	5,061,009 »
1890.	141,251,819 07	84,510,102 46	56,741,716 61	5,703,915 53
1891.	142,820,314 40	84,707,064 76	59,113,249 64	5,631,467 91
1892.	140,853,451 93	82,989,724 76	57,863,727 17	5,493,028 91
1893.	145,587,864 23	82,126,752 69	63,461,111 54	5,787,056 27
1894.	152,975,875 98	85,869,171 42	67,106,704 56	5,797,197 30
Moyennes quinquennales.	144,697,735 »	84,049,563 »	60,657,302 »	5,660,533 »
1895.	154,695,002 42	91,446,189 25	63,248,813 17	5,800,913 08
1896.	160,456,430 83	92,266,058 18	68,190,372 65	6,007,480 33
1897.	180,105,783 73	103,730,792 60	76,374,991 13	5,502,307 09
1898.	188,111,913 16	108,905,690 68	79,606,222 48	5,340,133 56
1899.	204,612,736 73	121,680,486 30	82,932,250 43	5,749,948 14
Moyennes quinquennales.	177,596,373 »	103,605,843 »	73,990,530 »	5,680,157 »
1900.	209,162,095 80	141,954,099 39	67,207,996 41	4,945,418 56
1901.	207,846,788 77	141,394,509 86	66,452,278 91	4,815,166 56
1902.	215,605,720 80	136,265,215 50	79,340,405 30	4,882,994 73
1903.	225,194,506 47	135,394,667 78	89,799,838 69	5,007,444 97
1904.	232,783,182 12	139,728,997 92	93,054,184 20	5,255,222 07
Moyennes quinquennales.	218,118,459 »	138,947,518 »	79,170,941 »	4,981,255 »
1905.	248,136,102 83	155,338,924 33	92,797,178 50	5,344,808 14
1906.	259,550,370 35	165,607,006 31	93,943,364 04	5,629,142 96
1907.	269,736,668 26	184,580,760 74	85,155,907 52	5,742,625 65
1908.	269,361,739 36	182,390,770 34	86,970,969 02	5,736,407 34
1909.	281,740,488 69	189,963,749 02	91,776,739 67	5,886,168 02
Moyennes quinquennales.	265,705,073 90	175,576,242 15	90,128,831 75	5,667,830 42
1910 (définitif).	309,496,883 81	203,072,380 08	106,424,503 73	6,514,590 24
1911 (approximatif)	313,872,744 64	210,380,314 »	103,492,430 64	6,804,132 74
1912 (évaluation)	332,249,000 »	227,242,225 »	105,006,775 »	7,069,000 »
Moyennes annuelles pour la période de 1885 à 1912	200,569,795 06	125,014,962 42	75,554,832 64	5,558,630 16

de 1885 à 1911 et approximatives de 1912.

PART du Trésor.	CHARGES financières des capitaux. (Intérêts et amortissements.)	BONI OU MALI du compte d'exploitation.	Longueur moyenne exploitée.	Coefficient d'exploitation.	Prix moyen du combustible consommé.	Prix moyen des rails en acier employés.
6	7	8	9	10	11	12
44 042 775 84 46 291 000 61 52 026 473 98 53 940 031 46 56 384 228 40	50 803 021 45 51 020 538 48 48 566 868 57 49 039 761 32 49 430 409 54	— 6 762 245 61 — 4 729 537 87 + 3 459 605 41 + 6 900 270 14 + 6 933 818 86	Kilom. 3,173 3,200 3,217 3,227 3,235	58 96 56 92 54 07 53 54 54 89	5 65 5 10 4 70 5 74 6 68	131 » 129 46 108 » 115 65 115 52
50 936 902 »	49 776 520 »	+ 1 160 382 »	3,210	55 54	5 57	119 93
51 167 804 08 52 461 781 73 52 370 698 26 57 674 055 27 61 309 507 26	50 129 230 37 50 561 898 32 51 012 014 92 51 503 827 49 52 168 254 24	+ 1 048 570 71 + 1 899 883 41 + 1 358 683 34 + 6 170 227 78 + 9 141 253 02	3,249 3,269 3,276 3,279 3,289	59 83 59 31 59 27 56 40 56 13	10 96 10 26 7 52 6 40 6 89	132 50 154 » 139 60 131 » 126 48
54 996 769 »	51 075 045 »	+ 3 921 724 »	3,272	58 08	8 41	136 70
57 447 899 19 62 182 892 32 70 872 684 04 73 866 088 92 77 182 302 29	49 243 367 21 50 509 604 33 61 151 524 14 62 594 739 31 64 220 455 12	+ 8 204 531 98 + 11 673 287 99 + 9 721 159 90 + 11 271 349 61 + 12 961 847 17	3,299 3,502 3,992 4,004 4,040	59 29 57 51 60 87 56 87 60 47	7 33 7 42 8 26 9 23 11 22	125 29 121 71 118 69 117 50 127 50
68 310 373 »	57 543 938 »	+ 10 766 435 »	3,767	58 37	8 70	124 14
62 262 548 85 61 637 112 23 74 457 410 57 84 792 396 72 87 798 962 13	67 242 962 98 69 325 351 84 71 486 421 59 73 555 520 42 75 700 390 88	— 4 980 415 13 — 7 688 239 49 + 2 970 988 98 + 11 236 876 30 + 12 098 571 25	4,060 4,048 4,049 4,052 4,036	67 86 68 05 63 23 60 12 60 03	17 91 17 44 12 29 12 24 12 25	127 50 127 64 131 08 129 88 131 63
74 189 696 »	71 462 430 »	+ 2 727 266 »	4,049	63 70	14 43	129 55
87 452 370 36 88 314 221 08 79 413 281 87 81 234 561 63 85 890 571 65	77 999 940 99 80 139 922 32 86 379 223 71 88 278 967 01 91 133 726 71	+ 9 452 429 37 + 8 174 298 76 — 6 965 941 84 — 7 044 405 33 — 5 243 155 06	4,047 4,064 4,239 4,301 4,319	62 60 63 81 69 18 67 74 67 46	11 97 14 13 17 12 17 05 14 36	127 50 125 » 137 » 159 50 140 04
84 461 001 33	84 786 356 15	— 325 354 82	4,193	66 23	14 93	137 81
99 909 913 49 96 688 297 90 97 937 775 »	93 744 141 » 96 190 310 25 98 499 095 »	+ 6 165 802 49 + 497 987 65 — 561 320 »	4,329 4,330 4,349	65 61 67 03 68 39	13 82 14 61 16 92	142 33 140 » 138 50
69 996 202 48	66 487 623 55	+ 3 508 578 93	3,767	62 47	10 91	130 41

DETTE PUBLI

ANNEXE III.

Dettes consolidées. -- Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
	1	2	3	4	5
1830	632,804 23	»	632,804 23	6 »	37.968 24
1831	46,838,158 83	»	46,838,158 83	3 01	2,348,235 97
1832	99,791,482 04	»	99,791,482 04	5 »	4,989,574 10
1833	98,610,604 96	»	98,610,604 96	5 »	4,930,530 25
1834	97,441,092 »	»	97,441,092 »	5 »	4,872,054 60
1835	125,008,782 96	»	96,250,396 97	5 »	4,812,519 85
1836	123,381,502 44	»	125,008,782 96	4 76	5,950,439 15
1837	123,381,502 44	»	123,381,502 44	4 76	5,872,571 93
1838	172,544,213 65	»	172,544,213 65	4 24	7,316,903 79
1839	171,457,028 72	1,466,666 67	169,990,362 05	4 24	7,207,591 35
1840	255,748,621 59	1,451,851 86	254,296,769 73	4 50	11,443,354 65
1841	252,317,683 52	1,435,242 43	250,882,441 09	4 50	11,289,709 80
1842	277,999,246 74	1,418,110 51	276,581,136 23	4 56	12,612,098 16
1843	672,036,284 49	398,441,752 84	273,594,531 61	4 52	22,366,472 80
1844	595,667,597 35	229,109,525 93	366,588,071 42	4 40	16,128,555 12
1845	592,965,829 59	228,749,330 52	364,216,499 07	4 40	16,025,525 96
1846	589,179,658 78	228 300,700 87	360,878,957 91	4 41	15,914,762 05
1847	584,773,575 66	227,812,790 45	356,960,785 21	4 40	15,706,274 57
1848	616,180,730 02	227,583,631 74	388,597,098 28	4 47	17,370,290 28
1849	612,000,094 05	227,583,631 74	384,416,462 31	4 47	17,183,415 85
1850	606,619,472 90	227,583,631 74	379,035,841 16	4 48	16,980,805 68
1851	600,993,620 88	227,583,631 74	373,409,989 14	4 48	16,728,967 51
1852	615,087,952 72	227,583,631 74	387,504,320 98	4 51	17,476 441 88
1853	609,196,669 84	227,583,631 74	381,613,038 10	4 52	17,248,909 32
1854	624,378,403 88	233,567,408 01	390,810,995 87	4 35	17,000,278 33
1855	618,469,512 07	231,932,739 53	386,636 772 54	4 36	16,857,363 26
1856	612,651,630 43	230,285,423 41	382,366,207 02	4 36	16,671,166 63
1857	606,446,520 88	228,556,440 57	377,890,080 32	4 34	16,400,420 47

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911.

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
632,884 23	6 »	»	»	»	»
46,838,158 85	5 01	»	»	»	»
73,772,637 91	6 76	26,018,844 13	»	»	»
72,691,169 88	6 78	25,919,435 08	»	»	»
71,543,891 81	6 81	25,897,200 19	641,941 13	641,941 59	»
70,364,846 76	6 84	25,885,530 21	4,272,516 43	4,914,458 02	4 39
96,490,498 64	6 17	28,518,284 32	8,574,030 24	13,488,488 26	4 39
94,901,060 94	6 19	28,480,441 50	12,912,187 78	26,400,676 04	4 39
129,027,048 64	5 67	43,517,165 01	13,873,768 80	40,274,444 84	4 32
126,741,395 04	5 69	43,248,967 01	17,010,176 63	57,284,621 47	4 32
206,385,990 99	5 55	47,910,778 74	20,624,184 65	77,908,906 12	4 88
203,376,933 41	5 55	47,505,507 68	24,877,890 63	102,786,096 75	4 89
229,979,906 59	5 48	46,601,229 64	20,926,149 62	123,712,846 37	4 89
227,241,124 78	5 44	46,353,406 87	13,284,953 80	136,997,800 17	4 90
324,054,203 31	4 98	42,503,868 11	7,110,250 35	144,108,050 52	4 66
321,917,109 92	4 98	42,299,389 15	4,810,180 10	148,918,230 62	4 66
318,854,984 41	4 98	42,023,973 50	6,272,766 81	155,190,997 43	4 66
315,418,621 11	4 98	41,542,164 10	3,874,144 06	159,065,142 39	4 67
348,475,847 55	4 98	40,121,250 73	3,218,934 22	162,284,076 61	4 71
344,945,072 77	4 98	39,471,389 54	2,816,362 75	165,100,439 36	4 71
340,356,322 01	4 99	38,679,519 15	949,619 50	166,050,058 86	4 71
335,531,598 61	4 99	37,878,390 53	444,270 62	166,494,329 48	4 71
350,374,196 45	4 99	37,130,124 53	1,040,148 95	167,534,478 43	4 73
315,031,619 39	5 »	36,581,418 71	1,226,632 16	168,761,110 59	4 73
353,721,350 95	4 80	36,989,644 92	3,868,077 02	172,629,187 61	4 54
350,217,807 99	4 81	36,418,967 55	4,980,558 70	177,609,746 31	4 54
346,454,801 40	4 81	35,911,405 62	3,353,465 60	180,963,210 91	4 54
342,514,104 55	4 79	35,375,975 76	2,893,061 99	183,856,273 90	4 51

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation. 1	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes. 2	Capital des titres réalisés. 3	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal. 4	Intérêts correspondant à ce taux moyen. 5
1858	600,237 530 38	227,583,631 74	372,653,918 64	4 34	16,173,180 04
1859	593,792,646 68	227,583,631 74	366,209,014 94	4 35	15,930,098 15
1860	631,975,321 66	227,583,631 74	404,391,680 92	4 37	17,671,916 85
1861	624,924,820 51	227,583,631 74	397,341,188 87	4 38	17,403,544 08
1862	617,618,068 84	227,583,631 74	390,034,437 10	4 38	17,083,508 34
1863	610,037,517 97	227 583,631 74	382,453 886 23	4 38	16 751,486 21
1864	602,071,063 35	227.683,631 74	374,487,433 61	4 30	16,439,998 31
1865	653,138,940 84	227,583,631 74	425,555,309 10	4 41	18,766,980 13
1866	644,207,245 01	227,583,631 74	416,623,613 27	4 42	18,414,763 69
1867	693,491,937 57	227,583,631 74	465,908,305 83	4 44	20,686,328 74
1868	690,250,628 91	227,583,631 74	462,663,997 17	4 41	20,542,414 67
1869	683,110,310 61	227 583,631 74	455,526,878 87	4 46	20,316,498 76
1870	681,614,025 33	227 583,631 74	454,030,393 59	4 46	20,249,735 53
1871	746,175,985 50	227,583,631 74	518,592,354 76	4 43	22,973,641 28
1872	737,037,313 96	219,959,631 74	517,077,882 22	4 45	23,009,965 75
1873	1,045,058,355 61	221,359,266 69	823,689,088 92	3 91	32,206,243 34
1874	1,044,839,492 47	221,369,266 69	823,470,225 78	3 91	32,197,685 80
1875	1,044,560,374 71	221,369,266 69	823,191,108 02	3 91	32,186,768 41
1876	1,053,498,367 44	221,369,266 69	832,129,300 75	3 91	32,536,255 63
1877	1,134,530,640 62	221,369,266 69	913,181,378 93	9 32	35,796,710 02
1878	1,254,487,248 91	221,369,266 69	1,033,117,982 22	3 85	39,775,042 31
1879	1,175,555,948 91	221,369,266 69	1,054,186,682 22	3 86	44,691,605 93
1880	1,428,764,048 91	221,369,266 69	1,207 394,782 22	3 68	44,432,127 98
1881	1,443,408,148 91	221,369,276 69	1,222,038,882 22	3 69	45,093,234 75
1882	1,593,096,318 91	221,369,266 69	1,371,727,081 22	3 62	49,656,520 37
1883	1,764,706,848 91	221,369,266 69	1 543,337,582 22	3 67	56,640,489 26
1884	1,768,022,048 91	221,369,266 69	1,546,652,782 22	3 67	56,762 157 10
1885	1,772,048,948 71	221,369,266 69	1 550,679,682 22	3 67	56,909,944 33

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux amortissements et aux remboursements.

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911 (suite).

Capital effectif (1).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif.	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
337,801,743 82	4 79	34,846,174 82	3,089,935 »	186,946,208 90	4 31
331,893,594 51	4 80	34,315,320 43	689,266 82	187,635,475 92	4 31
370,600,802 44	4 77	33,790,887 78	2,317,300 84	189,952,776 56	4 41
363,914,023 05	4 78	33,427,163 72	4,725,641 20	194,678,417 76	4 32
356,943,609 35	4 78	33 090 727 75	6,019,162 27	200,697,580 03	4 52
349,682,098 44	4 79	32,771 787 79	6,653,930 60	207,351 510 63	4 53
342,109,721 58	4 80	32,377,712 03	5,245,280 96	212,596,791 59	4 53
394,238,292 25	4 76	31,317,016 85	9,053,905 39	221,650,696 98	4 53
385,708,087 85	4 77	30 915 525 42	14,426,666 49	236,077,363 48	4 53
436,815,219 01	4 73	29 093,086 82	8,438,016 02	244,515,379 49	4 52
433,835,147 30	4 73	28,831,849 87	5,259,984 04	248,776,363 53	5 52
426,881,330 95	4 76	28,645,547 92	4,752,672 25	253,528,035 81	4 54
425 549,614 37	4 76	28,480,779 22	9,073,266 02	262,601,301 83	4 54
489,152,757 63	4 70	29,439,597 13	26,414,628 18	289,015,930 01	4 50
487,675,036 46	4 72	20,402 843 76	40,110,382 79	329,126 512 80	4 51
727,429,573 36	4 43	91 259 545 56	86,764,517 02	425,891,029 82	4 29
727,213,998 26	7 43	96,256 227 52	31,365,724 30	437,256,754 12	4 29
726,938,085 86	4 13	96 253,022 16	17,368,153 72	474,624,907 84	4 29
735,903 308 87	4 22	96,225,991 88	73,844,253 85	348,469,461 69	4 29
817,148,947 83	4 38	96,032,431 10	29,400,938 44	577,870,100 13	4 26
917,299,237 25	4 33	115,818,654 97	53,218 548 51	631,098,643 64	4 23
938,551,713 70	4 33	115,634,968 52	39,732,520 33	670,831,163 97	4 23
1,099,684,709 89	4 04	107,110,072 33	50,249,852 84	721,081,016 81	3 96
1,114,476,808 60	4 04	107,562,073 62	64,813,005 72	785,894,022 53	3 96
1,240,399,166 48	4 »	131,327,915 74	61,551,875 55	847,445,898 08	3 94
1,418,383,175 81	3 99	124,954,406 41	29,724,775 31	877,173 673 39	3 93
1,421,969,637 71	3 99	124,683,144 51	19,356,123 21	896,529,796 60	3 93
1,426,155,742 90	3 99	124,523,939 32	11,634,403 07	908,164,199 67	3 93

DETTE PUBLI

Dette consolidée. — Situation des

Au 31 décembre.	Capital nominal en circulation.	Capitaux inscrits d'office ou créés en remplacement d'autres dettes.	Capital des titres réalisés.	Taux moyen des intérêts payés sur le capital nominal.	Intérêts correspondant à ce taux moyen.
1	2	3	4	5	
1886	1,901,670,848 91	308,082,566 69	1,593,588,282 22	3 66	58,325,331 11
1887	1,915,846,573 91	308,503,441 69	1,607,343,132 22	3 35	53,845,994 92
1888	1,927,561,473 91	308,503,441 69	1,619,058,032 22	3 35	54,238,444 07
1889	1,973,068,873 91	308,503,441 69	1,664,565,432 22	3 35	55,762,941 97
1890	2,006,564,173 91	308,503,441 69	1,698,060,732 22	3 36	57,054,840 60
1891	2,601,638,423 91	308,503,441 69	1,753,134,982 22	3 35	58,730,021 90
1892	2,127,460,523 91	308,503,441 69	1,818,957,082 22	3 34	60,753,166 54
1893	2,169,730,203 93	309,979,621 71	1,859,750,582 22	3 33	61,929,694 38
1894	2,204,971,347 05	309,920,464 83	1,895,050,882 22	3 »	63,105,194 37
1895	2,226,529,447 05	309,920,464 83	1,916,608,982 22	3 »	57,498,269 46
1896	2,308,497,322 05	309,920,464 83	1,998,576,857 22	3 »	59,957,305 71
1897	2,370,394,775 57	309,920,343 35	2,060,474,432 22	3 »	61,814,232 96
1898	2,603,787,175 57	309,920,343 35	2,293,866,832 22	3 »	68,816,004 96
1899	2,607,081,650 57	309,920,343 35	2,297,161,307 22	3 »	68,914,839 21
1900	2,650,898,150 57	309,920,343 35	3,340,977,807 22	3 »	70,229,334 21
1901	2,778,051,350 57	309,920,343 35	2,468,131,007 22	3 »	74,043,930 21
1902	2,879,394,050 57	309,920,843 35	2,509,473,707 22	3 »	77,084,211 21
1903	2,988,681,750 57	309,920,343 35	2,678,761,407 22	3 »	80,362,842 21
1904	3,116,872,948 12	309,920,140 90	2,806,952,807 22	3 »	84,208,584 21
1905	3,220,908,448 12	309,920,140 90	2,910,988,307 22	3 »	87,329,649 21
1906	3,282,467,050 56	309,869,768 34	2,975,597,282 22	3 »	89,267,918 46
1907	3,364,611,550 56	309,869,768 34	3,054,741,782 22	3 »	91,642,253 46
1908	3,436,917,850 56	309,869,768 34	3,129,048,082 22	3 »	93,811,442 46
1909	3,580,859,750 56	309,869,768 34	3,270,989,982 22	3 »	98,129,699 46
1910	3,703,403,693 37	308,909,111 15	3,394,494,582 22	3 »	101,834,837 46
1911	3,734,354,038 09	308,887,855 87	3,425,466,182 22	3 »	102,763,985 46
1912	3,739,133,738 09	308,887,855 87	3,430,245,882 22	3 »	102,907,376 46

(1) Produits des émissions d'emprunts, déduction faite des sommes affectées aux remboursements et aux amortissements.

QUE BELGE.

capitaux réalisés de 1830 à 1911 (suite).

Capital effectif (4).	Taux d'intérêt correspondant au capital effectif	Différence entre le capital nominal des titres réalisés et le capital effectif.	Montant des capitaux prêtés au chemin de fer sur service extraordinaire d'après la Trésorerie.		Taux d'intérêt appliqué aux capitaux dans les comptes rendus.
			Par exercice.	Total à la fin de chaque exercice.	
6	7	8	9	10	11
1,470,345,220 62	3 96	123,243,061 60	99,436,701 62	1,007,600,901 29	3 91
1,484,655,329 82	3 63	122,687,802 40	12,890,682 53	1 020,491,583 82	3 57
1,496,654,428 86	3 62	122,403,603 36	13,124,233 66	1,033,615,017 48	3 57
1,542,994,028 51	3 61	121,571,403 71	14,777,468 13	1,048,393,285 61	3 56
1,577,204,663 53	3 62	120,856,068 69	17,234,698 97	1,063,637,984 58	3 57
1,683,843,088 96	3 60	121,291,901 26	17,140,279 42	1,082,768,264 »	3 55
1,696,828,061 33	3 58	122,129,017 89	18,528,473 79	1,101,296,737 79	3 54
1,738,078,113 48	3 56	121,672,466 74	13,752,972 14	1,115,049,709 93	3 52
1,773,947,971 17	3 56	121,102,911 05	23,573,243 27	1,138,622,953 20	3 52
1,795,618,461 55	3 20 ²	120,990,520 72	17,732,719 17	1,156,355,672 37	3 16
1,878,469,746 44	3 18 ⁸	120,107,110 78	40,322,337 28	1,196,678,029 65	3 16
1,940,962,312 92	3 18 ⁵	119,512,119 30	225,977,380 83	1,422,655,410 48	3 15
2,174,862,454 58	3 16 ⁴	119,004,337 64	40,325,879 30	1,462,981,289 78	3 13
2,178,320,217 91	3 16 ¹	118,941,089 31	77,203,897 32	1,540,185,187 10	3 13
2,219,501,706 34	3 16 ¹	121,476,100 88	51,137,128 60	1,591,322,315 70	3 13
2,342,547,185 49	3 16 ¹	125,583,821 73	66,864,911 52	1,658,187,227 22	3 13
2,443,219,674 13	3 15 ⁵	127,254,029 69	63,869,881 72	1,722,057,108 94	3 12 ⁵
2,552,178,365 59	3 14 ³	126,583,041 63	62,401,710 46	1,784,458,819 40	3 12
2,690,048,146 12	3 14 ²	126,905,661 10	69,016,259 80	1,853,475,079 20	3 11 ⁵
2,783,719,423 23	3 13 ⁷	127,268,883 99	70,559,464 68	1,924,034,543 88	3 11
2,847,974,209 41	3 13 ⁴	127,623,072 01	55 045,087 08	1,979,079,630 96	3 11
2,925,506,164 96	3 13 ⁵	129,235,617 26	96,283,038 61	2,075,362,669 57	3 10 ⁸
2,994,220,165 16	3 13 ³	132,827,017 06	98,916,711 58	2,174,279,381 15	3 10 ⁹
3,129,442,909 46	3 13 ⁶	141,547,072 76	68,754,394 08	2,243,033,775 23	3 11 ⁵
3,243,800,179 71	3 13 ⁹	150,694,402 51	79,948,326 63	2,322,982,101 86	3 11 ⁷
3,271,102,980 64	3 14 ²	154,363,201 58	58,881,414 51	2,381,863,516 37	3 12
3,275,878,203 78	3 14 ¹	154,367,676 44	35,800 000 » (2)	2,447,663,516 37	3 12

(2) Chiffre provisoire.

ANNEXE IV.

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1835	13.5	1,929,767 55	94,596 »	»	421,439	269 362 50	168,847 44
1836	35.7	5,815,416 34	132,169 »	»	871,307	825,594 01	431,135 67
1837	90.8	18,253,149 31	127,644 »	»	1,384,577	1 417 875 18	1,189,988 72
1838	202.6	35,587,228 51	139,013 »	5,300	2,238,303	3,098 267 66	2,768,616 64
1839	273.3	49,740,247 90	160,972 »	34,356	1,952,731	4,232,886 86	3 082,994 23
Moyennes quinquennales.	123.2	22,265 161 92	130,879 »	»	1,373 671	1,978,777 24	1,528,316 54
1840	324.7	62,144 182 97	186,172 »	104 892	2 199,319	5,355,946 48	3,077,094 08
1841	340.5	75 578 614 73	199,943 »	176,722	2,639,744	6 281,809 09	4 469,387 95
1842	398.3	95,266,341 49	217,503 »	192,910	2 724,104	7,501,862 49	4 496,399 13
1843	485.5	136,998,807 07	244,726 »	359,140	3,085 349	9,028,821 87	5,393,854 52
1844	559.8	144,108,050 52	257,408 »	560,606	2,381,529	11 247,460 75	5,977,103 03
Moyennes quinquennales.	421.8	102,818,997 98	221,150 »	278,914	2,806 009	7,883,180 11	4,682,948 54
1845	559.8	148,918,230 62	266,020 »	691,288	3,470 678	12,420,850 21	6,307,141 15
1846	559.8	155,190,997 45	277,126 »	778,897	3,700,111	13,599,571 22	7,154,541 78
1847	569.6	159 065 142 39	282,123 »	1,005,677	3,746 390	14,776 388 10	9 292,275 09
1848	594.9	162,284 076 61	385 649 »	876,515	3 638,965	12,302,826 29	9,856,280 47
1849	624.6	165,100,439 36	290,484 »	1,034,842	3,924 006	13,291,528 53	8,166,026 73
Moyennes quinquennales.	581.8	158,111 777 28	280,300 »	887,444	3,696,030	13 278 232 87	7,955,847 04
1850	624.6	166 046,582 »	292,097 »	1,261,155	4,188,614	15,090,030 77	9,198,980 39
1851	624.6	196,470,852 62	292,862 »	1,271,403	4,355 755	16,338,291 49	8 614,753 94
1852	624.6	167 530 501 57	294,666 »	1,479,544	4,451,304	17,408 068 15	8,500,672 18
1853	631.4	168,651,076 04	295,782 »	1,841,107	4,685,259	19,745,912 06	10 018,687 08
1854	636.6	172,296 859 37	301,895 »	2,345,892	4 905,814	22,748 574 52	11 297,829 49
Moyennes quinquennales.	628.4	168,203,174 32	295 460 »	1,639,820	4,517,349	18 267 975 40	9 526 164 62

(1) Abstraction faite du coût des travaux de parachèvement prélevés sur le budget ordinaire de 1846 à 1886.

réseau de l'État belge depuis l'origine.

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation (1).
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
100,515 06	»	19,953 »	12 507 »	7,446 »	»	23,373 74	»	1,731 40	62 68	
394,458 34	»	23,126 »	12 077 »	11,049 »	»	24,202 93	»	677 90	52 22	
227,886 46	»	15,615 »	13,406 »	2,509 »	»	687,913 66	»	7,567 20	83 93	
329,651 02	30	15,292 »	13,665 »	1,627 »	»	1,188,972 09	»	5,868 60	89 36	
1,199,892 63	126	15,672 »	11,281 »	4,301 »	»	1,026,376 66	»	3,755 50	71 98	
450 480 70	»	16,064 »	12,407 »	3,657 »	»	590,167 81	»	4,791 »	77 23	
2,277,952 90	323	16,495 »	9,480 »	7,015 »	»	1,187,965 34	»	3,657 70	57 47	
1,812,421 14	519	18,448 »	13,125 »	5,323 »	»	2,830,930 60	»	8,314 »	71 15	
3,005,463 36	484	18,825 »	11,823 »	7,542 »	»	2,827,762 02	»	7,096 »	59 94	
3,634,976 35	740	18,597 »	11,410 »	7,487 »	»	3,104,212 08	»	6,394 80	59 74	
5,270,353 72	1,003	20,092 »	10,677 »	9,415 »	»	1,666,814 19	»	2,997 50	53 14	
3,200,227 57	614	18,689 »	11,402 »	7,587 »	»	2,323,476 85	»	5,508 50	59 40	
6,113,739 06	1,236	21,188 »	11,267 »	10,921 »	»	1,114,975 38	»	1,991 70	50 78	
6,445,029 44	1 379	21,294 »	12,781 »	11,513 »	»	1,048,230 96	»	1,872 50	52 »	
5,484,113 01	1 767	23,912 »	16 314 »	9,628 »	»	2,317,595 67	»	4,068 80	59 94	
3,443,545 85	1,475	20,680 »	14 892 »	5,788 »	»	4,692,599 65	»	7,888 »	69 94	
5,125 501 80	1,658	21,280 »	13,074 »	8,206 »	»	3,308,070 25	»	5,296 30	60 09	
5,322,385 83	1,503	22,285 »	13,676 »	9,149 »	»	2,496,295 78	»	4,291 10	58 55	
5 900,050 38	2,021	24,174 »	14,728 »	9,446 »	»	2,702,990 42	»	4,327 60	59 93	
7,723,538 55	2,027	26,158 »	13,792 »	12 366 »	»	919,159 05	»	1,471 60	51 28	
8,907,395 97	2,371	27,871 »	13,610 »	14,261 »	186,346 77	»	298 30	»	47 46	
9,727,221 98	2,917	32,273 »	15,867 »	15,406 »	777,424 91	»	1,231 30	»	49 57	
11,450,845 03	3,688	35,734 »	17,747 »	18,187 »	2,407,371 »	»	3,781 68	»	48 52	
8,741,810 78	2,607	20,072 »	15,160 »	13,912 »	»	50,201 36	»	79 90	51 35	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1855	652.4	177,190,648 66	306,775 »	2,716,559	5 288 216	24,546,265 20	13,063,015 70
1856	713.1	180,453 200 01	308,952 »	2,617,658	5,962,706	24,612,160 59	14,645,613 67
1857	743.6	197,091,779 41	320,965 »	2 859,325	6,458,424	25,743,498 07	14,442 307 79
1858	745.7	200,181,714 41	325,322 »	3 271,634	6 640,948	27,074,124 47	14,889,021 94
1859	745.7	200,870,981 23	326 324 »	2,398,860	7,140,640	28,117,469 10	14 533,542 13
Moyennes quinquennales.	720.3	191,157 664 75	317,668 »	2,972,895	6 298,187	26,097,301 89	14,354,700 25
1860	747.2	203,188,282 07	329,128 »	3,770 615	7,412 361	29,044,505 28	14,300,787 50
1861	748.6	207,913,923 27	336 363 »	4 203 671	7,849,594	32,991,957 22	14,655,562 37
1862	748.6	213,932,718 04	345,503 »	4,374,995	8 131,685	32,703,236 82	15,241,905 36
1863	748.6	219,429,926 33	353,846 »	4,572,454	8,818,952	33 976,414 31	15,824,280 70
1864	748.6	223,429,834 11	359,847 »	5 352,305	9,421,632	36,329 616 90	17,416,526 15
Moyennes quinquennales.	748.3	213,578,936 76	344,937 »	4,454 808	8 326,845	33,129,206 13	15,437,812 32
1865	749.2	230,457,459 82	369,448 »	6,006,195	18,677,963	33,193,962 92	19,815,804 54
1866	789.8	239,505,337 47	378,825 »	6,648 366	11,637,417	37,889,919 66	23,473,179 07
1867	862.7	251,541,340 95	376 935 »	6 661,064	12,616,991	40 352 035 »	24 324,343 65
1868	862.7	252,254,840 40	377,988 »	6,787,898	12,824,334	42,001 675 09	23,154,370 05
1869	862.7	254,132,508 68	380,967 »	7,248 814	12,577,016	43,534,642 84	24,759,763 77
Moyennes quinquennales.	825.4	245,578,297 46	376,833 »	6,670,467	12,266,730	40,394,447 10	23,305,536 21
1870	868.7	258,845,254 64	387,021 »	7,767,480	14,134,356	45,366,359 22	25 558,032 87
1871	1,422.2	300,886,733 96	394 842 »	11 204 691	18,282,037	66,185,030 56	35,397,142 06
1872	1,469.6	335,517,030 83	422,547 »	13,264,731	23 197 623	68,590 317 51	42,720,305 65
1873	1,871.1	528,327,630 35	472,301 »	16,285,822	29,101,509	72 867,366 73	54,724,899 29
1874	1,925.1	565,619,822 30	488,636 »	16,137,240	32,444 823	88,222,555 26	60,678,815 07
Moyennes quinquennales.	2,230.3	397,767,296 22	433,060 »	12,931,994	23,432,069	68,246,325 86	43,815,838 99

réseau de l'État belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
11.483.239 50	4.166	37,625 »	20,023 »	17,602 »	1,936,886 54	»	2,968 80	»	51 71	
9,966 546 92	3 672	34,514 »	20,538 »	13,076 »	4 250 84	»	6 70	»	58 02	
11,201,182 28	3 843	34,574 »	19,020 »	150,44 »	394,654 31	»	530 »	»	54 33	
12,418,102 53	4,394	36,754 »	20 101 »	16,653 »	1,306 583 58	»	1,752 20	»	53 25	
13,643 926 97	4,562	37,687 »	19,490 »	18,297 »	2,366,308 68	»	3 173 30	»	50 07	
11,742 601 64	4,127	36,231 »	19,929 »	16,302 »	2,201,836 69	»	1 608 50	»	53 52	
15,343,717 68	5,047	39,674 »	19,139 »	20 535 »	3,977,080 94	»	5,322 60	»	47 57	
18,336,394 85	5,619	44 072 »	10 577 »	24 395 »	6,609,930 89	»	8,829 70	»	43 74	
17 461,331 56	5,849	43 686 »	20,361 »	23,325 »	5,482,062 19	»	7,323 10	»	45 80	
18,152,133 61	6 113	45,387 »	21,138 »	24 249 »	5 718,551 02	»	7,639 »	»	46 11	
18,913 390 75	7,155	48,530 »	23,265 »	26,265 »	5,996,150 90	»	8 009 80	»	47 70	
17,641 393 71	5,957	44,271 »	20,697 »	23,574 »	5,556,755 21	»	7,425 60	»	46 18	
18,378 158 38	8,019	50 980 »	26,449 »	24,531 »	5,015,279 82	»	6,694 20	»	51 39	
14,416 740 59	8,424	47,974 »	29,720 »	18,254 »	»	87,487 54	»	110 80	60 78	
16,027 691 35	7,727	46 774 »	28 196 »	18,587 »	711,036 95	»	834 30	»	60 29	
17,847,085 04	7,874	48,686 »	27,999 »	20,687 »	1,938,901 93	»	2,247 50	»	57 36	
18,774,879 07	8,360	50,463 »	28 700 »	21,763 »	2,733,814 41	»	3,166 90	»	56 30	
17 008,910 89	8 079	48,938 »	28,231 »	20,703 »	2,062,317 12	»	2,498 50	»	57 22	
19,808 326 35	8,910	52,223 »	29,421 »	22,802 »	3,550,384 72	»	4,087 »	»	55 66	
30 787,888 50	7,879	46 537 »	24,889 »	21,648 »	7,423,203 14	»	5,219 50	»	52 41	
25,870,011 86	9,029	46,673 »	29,069 »	17,604 »	86,551 04	»	58 90	»	60 57	
18 142,467 44	8,704	38,944 »	29,218 »	9,696 »	»	12,828,264 79	»	6,856 »	72 50	
27,543,740 19	8,383	45,828 »	31,520 »	14,308 »	»	9,064,436 84	»	5,708 60	69 09	
24,430 486 87	8,587	45,156 »	28,991 »	16,165 »	»	2,166,512 55	»	1 433 50	62 94	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions
1	2	3	4	5	6	7	8
1875	1,966 5	581,219,556 40	497,123 »	14,383,841	34,961,012	87,742,148 76	58,908,463 59
1876	2,053 2	652,428,671 14	508,812 »	14,572,956	36,913,707	90,614,686 14	58,074,620 91
1877	2,144 7	878,023,405 96	463,299 »	14,554,854	37,421,240	90,549,290 91	55,580,080 29
1878	2,435 3	922,781,268 11	417,787 »	16,022,800	40,391,240	94,433,167 17	56,479,678 37
1879	2,552 0	974,878,519 33	408,525 »	17,345,255	40,926,427	99,913,197 86	58,853,554 71
Moyennes quinquennales.	2,230 3	801,786,284 19	459,109 »	15,375,941	38,122,721	92,658,498 57	57,579,281 38
1880	2,724 0	1,027,663,575 13	410,153 »	19,083,786	43,032,882	113,909,951 12	68,850,660 40
1881	2,860 5	1,088,775,824 02	418,088 »	20,128,181	43,950,022	113,646,535 14	71,867,399 85
1882	3,004 0	1,155,425,369 65	418,830 »	21,709,387	47,906,137	119,434,741 39	75,025,938 32
1883	3,074 1	1,176,616,732 48	422,222 »	22,033,346	49,637,604	121,983,754 07	73,829,240 27
1884	3,129 0	1,198,020,661 40	422,756 »	21,647,575	50,475,943	120,328,619 13	72,721,310 77
Moyennes quinquennales.	2,960 1	1,129,300,432 54	418,404 »	20,920,455	46,998,517	117,860,720 17	72,458,911 92
1885	3,175 1	1,220,370,892 88	422,222 »	20,507,722	51,233,244	119,725,487 78	70,763,913 50
1886	3,199 9	1,229,659,986 28	424,142 »	21,146,930	51,657,884	117,381,464 66	66,268,281 15
1887	3,216 6	1,240,394,568 45	423,915 »	23,302,438	54,064,304	124,280,452 12	67,201,443 41
1888	3,226 8	1,253,553,171 27	428,150 »	25,473,037	57,883,610	131,439,288 55	70,371,432 66
1889	3,235 4	1,269,783,736 87	432,266 »	27,034,059	59,957,199	136,920,084 34	75,152,140 80
Moyennes quinquennales.	3,210 4	1,242,752,471 15	426,139 »	23,492,857	54,959,244	125,949,355 49	69,951,444 12
1890	2,248 6	1,294,667,478 58	434,608 »	27,177,116	64,228,892	141,251,819 07	84,510,102 46
1891	3,269 4	1,310,977,026 20	441,068 »	26,840,667	67,432,178	142,860,314 40	84,707,064 76
1892	3,275 8	1,328,325,789 50	445,396 »	26,384,525	68,515,978	140,853,451 93	82,989,724 76
1893	3,278 7	1,337,479,410 37	448,138 »	28,530,140	70,969,992	145,587,864 23	82,126,752 69
1894	3,288 6	1,361,547,309 41	454,239 »	29,611,186	74,773,172	152,975,875 98	85,689,171 42
Moyennes quinquennales.	3,272 2	1,326,599,402 81	441,690 »	27,708,727	69,184,042	144,697,865 12	84,040,563 22

réseau de l'État belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation. 18
Bénéfice brut. 9	Tonnage. 10	Recettes brutes. 11	Dépenses d'exploita- tion. 12	Bénéfice brut. 13	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets. 14	Pertes sèches. 15	Bénéfices nets. 16	Pertes sèches. 17		
28,833,685 17	7,316	44,618 »	29,956 »	14,662 »	»	9,211,972 03	»	4,684 50	65 75	
32,540,036 23	7,998	44,133 »	28,285 »	15,848 »	»	7,406,639 34	»	3,607 40	63 83	
34,969,210 62	6,788	42,220 »	25,915 »	16,305 »	»	7,845,545 52	»	3,658 10	61 25	
37,993,490 80	6,580	38,793 »	23,192 »	15,601 »	»	6,616,241 27	»	2,716 80	59 66	
41,059,643 15	6,796	39,151 »	23,062 »	16,089 »	»	5,820,573 38	»	2,280 80	58 68	
35,079,217 19	6,917	41,544 »	25,816 »	15,728 »	»	7,380,198 31	»	3,311 60	61 83	
45,039,290 72	7,006	41,817 »	25,276 »	16,541 »	»	3,207,013 30	»	1,177 30	60 03	
41,779,135 29	7,015	39,605 »	25,045 »	14,560 »	»	9,280,405 38	»	3,237 60	62 79	
44,408,804 07	7,227	39,739 »	24,975 »	14,784 »	»	8,668,790 78	»	2,885 70	62 59	
48,154,513 80	7,177	39,682 »	24,017 »	15,664 »	»	6,861,596 44	»	2,232 10	60 26	
47,607,298 36	6,918	38,456 »	23,241 »	15,215 »	»	8,277,735 14	»	2,645 50	60 16	
45,401,808 25	7,069	39 816 »	21,478 »	13,338 »	»	7,261,112 21	»	2,453 »	61 17	
48,961,574 28	6,463	37,731 »	22,301 »	15,430 »	»	6,762,245 81	»	1,131 10	58 96	
51,113,183 51	7,160	36,683 »	20,709 »	15,974 »	»	4,729,537 87	»	1,478 »	56 92	
57,079,008 71	7,225	38,637 »	20,892 »	17,745 »	3,459,635 41	»	1,075 50	»	54 07	
61,067,855 89	7,895	40,734 »	21,808 »	18,926 »	6,900,270 14	»	2,138 40	»	53 54	
61,767,931 54	8,356	42,319 »	23,228 »	19,091 »	6,933,818 86	»	2,143 10	»	54 89	
55,997,911 37	7,424	39,232 »	21,789 »	17,443 »	1,160,382 19	»	361 45	»	55 54	
56,741,716 61	8,367	43,481 »	26,014 »	17,467 »	1,038,370 71	»	319 70	»	59 83	
58,113,249 64	8,210	42,684 »	25,909 »	17,775 »	1,899,833 41	»	581 18	»	59 31	
57,763,727 17	8,056	42,098 »	25,334 »	17,664 »	1,358,683 34	»	414 80	»	59 27	
63,461,114 54	8,703	44,404 »	25,049 »	19,355 »	6,170,227 78	»	1,881 90	»	56 40	
67,106,704 56	9,005	46,517 »	26,111 »	20,406 »	9,141,253 02	»	2,779 70	»	56 13	
60,657,301 90	8,468	44,220 »	25,683 »	18,537 »	3,921,723 65	»	1,198 50	»	58 08	

Résultats annuels de l'exploitation du

ANNÉES.	Longueur moyenne des lignes exploitées.	CAPITAL UTILE. — Total.	Coût kilométrique des lignes et du matériel appartenant à l'État.	POUR L'ENSEMBLE DU			
				Tonnage.	Voyageurs embarqués.	Recette brute.	Dépense d'exploitations y compris les pensions.
1	2	3	4	5	6	7	8
1895	3,298 8	1,382,064,216 70	455,698 »	30,106,323	76,937,198	134,695,002 42	91,446,189 25
1896	3,502 1	1,451,690 903 82	451,441 »	*31,908,887	*82,676,592	160,456,430 83	92,266,058 18
1897	3,991 6	1,747,910,637 19	471,240 »	*34,152,501	*91,359,843	180,105,783 73	103,730,792 60
1898	3,008 9	1,788,885,096 85	480,804 »	36,405,380	101,957,734	188,111,913 16	108,905,690 68
1899	4,039 6	1,834 813,969 60	487,147 »	39,902,457	114,858,223	204,612,736 73	121,680,486 30
Moyennes quinquennales.	3,767 2	1,611,072,904 83	469,266 »	34,495,110	93,557,968	177,596,373 37	103,605,843 40
1900	4,060 1	6,907,511,236 49	495,674 »	41,542 210	123,710,046	209,162,095 80	141,954,099 39
1901	4,058 5	1,961,104,488 18	510,645 »	40,715,545	124,454,401	207,846,788 77	141,394,509 86
1902	4,049 3	2,018,778,405 21	524,941 »	43,118,501	127,109,684	215,605,720 80	136,265,315 50
1903	4,052 0	2,076,038,289 59	538,857 »	45,108,846	132,604,692	225,194,506 47	135,394,667 78
1904	4,036 0	2,125,171,940 06	553,739 »	46,161,956	136,409,599	232,783,182 12	139,728,997 92
Moyennes quinquennales.	4,049 2	3,017,720,871 91	524,781 »	43,331,412	128,857,684	218,118,458 79	138,947,518 09
1905	4,046 5	2,200,490,372 93	571,575 »	49,001,209	145,471,624	248,136,102 83	155,338,914 33
1906	4,064 1	2,243,867,103 55	579,301 »	52,874,940	152,237,941	259,550,370 35	165,607,006 31
1907	4,239 2	2,395,664,033 44	588,057 »	53,602,755	161,184,533	269,736,668 26	184,580,760 74
1908	4,300 8	2,494,131,071 15	602,831 »	51,601,636	160,319,594	269,361,739 36	182,390,770 34
1909	4,319 4	2,545,457,255 18	613,170 »	54,782,253	161,913,242	281,740,488 69	189,963,749 02
Moyennes quinquennales.	4,194 0	2,375,921,967 25	590,987 »	52,352,559	156,225,387	265,705,073 90	175,576,242 15
1910 (définitif)	4,329 1	2,612,542,287 93	628,014 »	58,793,837	175,312,540	309,496,883 81	203,072,380 08
1911 (approxim.)	4,329 5	2,654,995,866 57	638,266 »	62,141,547	180,840,189	313,872,744 64	210,380,314 »
1912 (évaluation)	4,349 5	2,697,000,000 »	641,590 »	66,300,000	191,200,000	332,249,000 »	227,242,225 »
TOTAL GÉNÉRAL.	159,235 5	68,137,716,361 31	30,590,913 »	1,424,792,135	3,800,464,780	7,714,927,688 50	4,754,779,763 41
MOYENNES GÉNÉRALES.	2,041 5	873,560,466 »	392,191 »	18,266,566	48,723,907	98,909 329 34	60,958,714 92

réseau de l'État belge depuis l'origine (suite).

RÉSEAU.		PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ.				SOLDE en tenant compte des charges financières, loyers et parts des compagnies.				Coefficients des frais d'exploitation.
Bénéfice brut.	Tonnage.	Recettes brutes.	Dépenses d'exploita- tion.	Bénéfice brut.	POUR TOUT LE RÉSEAU.		PAR KILOM. EXPLOITÉ.			
					Bénéfices nets.	Pertes sèches.	Bénéfices nets.	Pertes sèches.		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
63,248,813 47	9,125	46,894 »	27,721 »	19,173 »	8,204,531 98	»	2,487 10	»	59 20	
68,190,382 65	9,582	47,817 »	26,346 »	19,471 »	11,673,257 99	»	3,333 20	»	57 51	
76,374,991 13	10,219	45,121 »	25,987 »	19,134 »	9,721,159 90	»	2,435 40	»	60 87	
79,206,822 48	9,092	46,982 »	27,200 »	19,782 »	11,271,349 61	»	2 815 10	»	56 07	
82,932,250 43	9,878	50,652 »	30,122 »	20,530 »	12,961,847 17	»	3,208 70	»	60 47	
73,990,529 97	9,579	47,143 »	27,502 »	19,641 »	10,766,435 33	»	2,857 90	»	58 37	
67,207,996 41	10,234	51,516 »	34,963 »	16,553 »	»	4,980,415 13	»	1,226 70	67 86	
66,452,288 91	10 057	51,339 »	34,925 »	16,414 »	»	7,688,230 49	»	1,899 »	68 05	
79,310,405 30	10,648	53,245 »	33,632 »	19,593 »	2,970,988 98	»	733 70	»	63 23	
89,799,838 69	11,132	55,576 »	33,414 »	22,162 »	11,236,876 30	»	2,773 47	»	60 12	
93,054,184 28	11,438	57,677 »	34,621 »	23,056 »	12,098,571 25	»	2,997 66	»	60 03	
79,170,940 70	10,702	53,867 »	34,315 »	19,552 »	2,727,556 38	»	673 61	»	63 70	
92,797,178 50	12,109	61,321 »	38,388 »	22,933 »	9,452,420 37	»	2,335 95	»	62 60	
93,943,364 04	13,018	63,864 »	40,749 »	23,115 »	8,174,298 76	»	2,011 34	»	63 81	
85,155,907 52	13,099	64,915 »	41,909 »	20,006 »	»	6,965,941 84	»	1,448 01	69 18	
86,970,969 02	12,047	62,835 »	42,565 »	20,270 »	»	7,044,405 33	»	1,672 90	67 74	
91,776,739 67	12,660	65,191 »	43,977 »	21,214 »	»	5,243,155 06	»	1,247 50	67 46	
90,128,831 75	12,581	63,641 »	42,152 »	21,489 »	»	325,354 82	»	78 19	66 23	
106,424,503 73	13,581	71,492 »	46,908 »	24,584 »	6,165 802 49	»	1,424 27	»	65 61	
103,492,430 64	14,353	72,496 »	48,592 »	23,904 »	497,987 65	»	115 02	»	67 03	
105,006,775 »	15,243	76,388 »	52,246 »	24,142 »	»	561,320 »	»	129 05	68 39	
2,960,147,925 09	»	3,188,136 »	1,908,360 »	1,279,776 »	199,954,767 79	169,833,853 74	»	»	»	
37,950,614 42	8,948	48,450 »	29,860 »	18,590 »	386,165 56	»	189 16	»	61 60	

ANNEXE V.

TABLEAU I.

**Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État
depuis 1879 jusqu'à 1912.**

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DEPENSES.			RECETTE NETTE. — PART DU TRÉSOR.	AUGMENTATION OU DIMINUTION de l'année précédente.
		DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	PARTS des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1878	94,473,169 17	56,479,678 37	3,964,483 63	60,444,162 »	34,029,007 17	»
1879	99 913,197 86	58,853,554 71	4,120,424 41	62,973,970 12	36 939 218 74	+ 2,910,211 57
1880	113,909,951 12	68,850,660 49	5,302,802 39	74,153,462 79	39,756 488 53	+ 2 817,269 59
1881	113 646,535 14	71,867,399 85	5,588 390 83	77,455,790 68	36 190 744 46	— 3,565 743 87
1882	119,434,741 39	75,025 938 32	5,208,546 28	80 234,484 60	39 200,256 79	+ 3,009,512 33
1883	121 983,754 07	73,829,240 27	5,281,159 31	79,110,399 58	42,873,354 49	+ 3,673,097 70
1884	120,328,619 13	72 721 320 77	5,136 596 97	77 857 917 74	42 470,701 39	— 402,653 10
1885	119,725,487 78	70,763,913 50	4,918 789 44	75,682,711 94	44 042,775 84	+ 1,572,074 45
1886	117,381,464 66	66,268 281 15	4 822,182 90	71 090,464 05	46 291,000 61	+ 2 248,224 77
1887	124,280,452 12	67,201,443 41	5,052,934 73	72,253 978 14	53,026,473 98	+ 5 735,473 37
1888	131,439,288 55	70,371,432 66	5 127 824 43	75,499 257 09	55 940,031 46	+ 3 913,557 48
1889	136,920,084 34	75,152,149 80	5 383,706 14	10 535 855 94	56 384,228 40	+ 441,196 94
1890	141 251,819 07	84,510,102 46	5,575,915 53	90 084,017 99	51 167,801 08	— 5,216,427 32
1891	142 820,314 40	84 707,064 76	5 651,467 91	90,358 532 67	52 461,781 73	+ 1,290 980 65
1892	140,853,451 93	82,989 724 76	5 493 028 91	88,482,753 67	52,570,698 26	— 91 083 47
1893	145 587,864 23	82,127 732 69	5,787 056 27	87 913 908 96	57 674 055 27	+ 5 305 387 01
1894	152,975,875 98	85 869 171 42	5,797,197 30	91,666,368 72	61,309 507 26	+ 3,635,451 99
1895	154,695,002 42	91,446,189 25	5,800 913 98	97,247,103 23	57,447 899 19	— 3,861 608 07
1896	160,456,730 88	92,266 038 18	6,007,480 33	98,273 538 51	62,182 892 32	+ 4,734,993 13
1897	180,105,783 73	103,730 792 60	5 502,307 09	109,233,099 69	70,872 684 04	+ 8,689,791 72
1898	188,111,913 16	108,905 690 68	5 340,133 56	114,215 824 24	73,866 088 92	+ 2,993 404 88
1899	204 612,736 73	121,680,486 30	5,749,948 14	127 430,434 44	77,182,302 29	+ 3 316,213 37
1900	209 162,095 80	141,954 090 39	4 945,448 56	146 899,547 95	62,262,547 85	— 14,119,754 44
1901	207,846,788 77	141,394,509 86	4 815,166 56	146 209,676 42	61,637 112 35	— 625,435 50
1902	215,605,720 80	136,265,315 50	4,882,994 73	141,148 310 23	74,457,110 57	+ 12,820,298 22
1903	225 194,506 47	133 394 667 78	5,007,441 97	140,402,109 75	84 792 396 72	+ 10 334,986 15
1904	252,783,182 12	135,728,997 92	5,255 222 07	144,984,219 99	87,798,962 13	+ 3,006,565 41

TABLEAU I (suite).

Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer de l'État
depuis 1879 jusqu'à 1912.

ANNÉES.	RECETTES BRUTES.	DÉPENSES.			RECETTE NETTE. — PART DU TRÉSOR.	AUGMENTATION OU DIMINUTION de l'année précédente.
		DÉPENSES d'exploitation y compris les pensions.	PARTS des compagnies et loyers de Spa à la frontière et d'Anvers à Rotterdam.	ENSEMBLE.		
1	2	3	4	5	6	7
1905	248,136 102 83	155 338,924 83	5,344,808 14	160,683,732 47	87,432 370 36	— 346,591 77
1906	259,550 370 35	165 607 006 31	5,629,142 96	171,236,149 27	88,314,221 08	+ 861 850 72
1907	269,736 668 26	184,580,760 74	5 742,625 65	190 323,386 39	79 413 284 87	— 8 900 939 21
1908	269,361,739 36	182,390 770 34	5,736 407 34	188 127,177 68	81 231 561 68	+ 1,821 279 81
1909	281 740 488 69	189 963,749 02	5 886,168 02	195,849,917 04	85,890 571 61	+ 4 656,009 97
1910	309,496,883 81	203,072,380 08	6,514 590 24	209,586,970 32	99,909 913 49	+ 14 019,341 84
1911	313,872 744 64	210,380 314 »	6,804 132 74	217,184,446 74	96,688,297 90	— 3 221 615 59
1912 ⁽¹⁾	332,249 000 »	227,242 225 »	7,069,000 »	234 311 225 »	97 937 775 »	+ 1,249,477 10
					97,937,775 »	+ 105,060,620 17
					34,029,007 17	— 41,151,852 34
					63,908,767 83	+ 63 908 767 83

(1) Chiffres approximatifs.

II.

les dépenses de premier établissement du chemin de fer et, d'autre part,
de l'amortissement de ces capitaux et du paiement des annuités.

Montant par année des charges nouvelles supportées par le budget de la dette publique.	RECETTES NETTES DU CHEMIN DE FER.		EXCÉDENTS		Observations.
	Augmentation.	Diminution.	des recettes du chemin de fer.	des dépenses.	
2,114,543 68	2,910,211 57	»	795,667 89	»	(1) Conversion du 4 1/2 p. c.
203,709 51	2,817,269 59	»	2,613 560 08	»	
2,517,648 21	»	3,565,743 87	»	6 083,392 88	
2,387,897 73	3,009,512 33	»	621,614 60	»	
1,865,903 36	3,673,097 70	»	1,807,194 34	»	
1,013,505 60	»	402,653 10	»	1,416 158 70	(2) Conversion du 4 p. c.
56,564 92	1,572,074 45	»	1,515,509 53	»	
215,517 03	2,248,224 77	»	2,032,707 74	»	
— 2,453,669 91	5,735,473 37	»	8,189,143 28	»	
472,892 75	3,913,557 48	»	3,440,664 73	»	
410,648 22	444,196 94	»	33,548 72	»	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
678,820 83	»	5,216,427 32	»	5,895 248 15	
432,667 95	1,293,980 65	»	861,312 70	»	
450,416 60	»	91,083 47	»	541 200 07.	
491,812 57	5,305,357 01	»	4,813,544 44	»	
664,426 75	3,633,431 99	»	2,969,025 24	»	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
— 2,924,887 03	»	3,861,608 07	»	936,721 04	
1,966,237 12	4,734,993 13	»	3,468,756 01	»	
10,385,919 81	8,689,791 72	»	»	1,696,128 09	
1,699,215 17	2,993,404 88	»	1,294,189 71	»	
1,625,715 81	3,316,213 37	»	1,690,497 56	»	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
3,022,507 86	»	14,919,754 44	»	17,942 262 30	
2,082,388 86	»	625,435 50	»	2,707,824 36	
2,161,069 75	12,820,298 22	»	10,659,228 47	»	
2,069,098 83	10,334,986 15	»	8 265,887 32	»	
2,144,870 46	3,006,565 41	»	861,694 95	»	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
2,299,550 11	»	346,591 77	»	2,646,141 88	
4,265,206 33	861,850 72	»	»	3,403,355 61	
2,116,851 39	»	8,900,939 21	»	11,017,790 60	
3,768,968 30	1,821,279 81	»	»	1,947,688 49	
2,982,759 70	4,656,009 97	»	1,673,250 27	»	(3) Conversion du 3 1/2 p. c.
2,610,384 29	14,019,341 84	»	11,408,957 55	»	
2,446,199 25	»	3,221,615 59	»	5,667,814 84	
2,384,706 50	1,249,477 10	»	»	1,135,229 40	
57,929,768 31	105,060,620 17	41,151,852 34	69,015,955 13	63,036,955 61	
	63,908,767 83				
	Excédent des recettes nettes . . .		5,978,999 52		