

(I)

(N° 252.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

SESSION DE 1911-1912.

CHEMINS DE FER

POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

ET MARINE

COMPTE RENDU DES OPÉRATIONS PENDANT L'ANNÉE 1911

R A P P O R T

présenté aux Chambres législatives

par M. le MINISTRE DES CHEMINS DE FER, POSTES ET TÉLÉGRAPHES



BRUXELLES

GOEMAERE, IMPRINEUR DU ROI
RUE DE LA LIMITE, 21

1912

(11)

(111)

MESSEURS,

En exécution de l'article 6 de la loi du 1^{er} mai 1834, j'ai l'honneur de présenter aux Chambres législatives le compte rendu des opérations des chemins de fer de l'Etat pendant l'année 1911.

A ce travail sont joints des renseignements sur les chemins de fer concédés, ainsi que sur les administrations des postes, des télégraphes et de la marine, et de la direction de l'électricité, pendant le même exercice.

Le Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes,

DE BROQUEVILLE.

(iv)

(v)

PARTIE A

—

CHEMINS DE FER

(VI)

1^{re} SECTION

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT

CHAPITRE 1^{er}

I. — Situation financière

§ 1^{er}. — CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT

L'exposé de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912, état VIII, page 192, renseigne que les capitaux engagés pour le premier établissement du chemin de fer s'élèvent à la somme de fr. 2,790,909,215 15. Les annexes nos 1 et IX en donnent la décomposition qui est résumée comme suit :

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1911.	1910.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat.	759,145,414 55	709,608,545 53	29,534,869 02
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat.	178,580,465 68	177,402,748 55	977,715 15
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement.	996,769,500 80	988,725,750 49	8,045,770 31
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes.	10,896,254 89	10,555,197 85	565,057 04
Dépendances des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc.).	77,582,074 54	75,686,982 29	1,695,092 05
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	20,256,975 04	19,485,558 97	751,656 07
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
a) commandé par l'Etat.	674,061,192 88	635,620,850 28	18,440,542 60
b) racheté aux compagnies.	94,059,558 95	94,015,142 65	24,496 50
Montant du capital de premier établissement.	2,790,909,215 15	2,731,076,556 59	59,832,678 54

Voici, par nature de dépenses, la décomposition de l'augmentation de fr. 59,832,678.54 renseignée d'autre part :

I. Lignes nouvelles :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q. L.) et Watermael fr.	1,714,500 99
Section de Florennes à Jamagne	462,729 54
Bertrix vers Munro	1,055,121 83
Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles (Midi)	2,861,151 90
Jonction Bruxelles (Nord) à Bruxelles (Midi) et gare centrale de Bruxelles	6,572,311 25
Couillet à Acoz	55,790 59
Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois	75,410 65
Stavelot à la frontière prussienne	488,159 50
Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères	26,548 92
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne	25,822 47
Chemins de fer miniers de la Campine	47,791 45
Traitements transférés du compte d'exploitation au compte capital	575,806 15
Total fr.	13,717,124 82

II. *Travaux d'extension et de parachèvement du réseau exploité; excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, réservoirs, candélabres, éclairage électrique et au gaz, etc.* fr. 23,907,825 93

III. *Matériaux acquis en 1911.* fr. 3,743,190 89

IV. *Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.), savoir :*

Locomotives fr.	6,084,036 24	} 18,440,542 60
Tenders	216,431 72	
Voitures	6,015,055 71	
Wagons	5,331,166 48	
Matériel et outillage.	795,674 45	

V. *Solde du coût du matériel de traction et de transport, de l'outillage et du mobilier repris à la Compagnie du chemin de fer de Termonde à Saint-Nicolas* . . fr. 24,196 30

Ensemble. . . . fr. 59,832,678 54

§ 2. — CAPITAL UTILE.

Le capital utile représente le coût réel du réseau *exploité* et de son armement; pour le déterminer, il faut donc déduire du capital de premier établissement s'élevant à fr. 2,790,909,215 15

1° Les sommes liquidées pour les lignes et travaux en cours d'exécution (voir p. 15 et annexe IX) fr. 125,874,025 55	}	155,913,348 56
2° Les sommes sorties de l'actif à titre d'amortissement indirect (voir annexe IX) fr. 12,059,525 21		

Ce qui fait ressortir le *capital utile* au montant de fr. 2,654,995,866 57

Ce capital s'élevait au 31 décembre 1910 à 2,612,542,287 95

L'augmentation pendant l'exercice 1911 a été de fr. 42,453,578 64

Elle se répartit comme suit : (Voir ann. IX.)

NATURE DES DÉPENSES.	AU 31 DÉCEMBRE		AUGMENTATION.
	1911.	1910.	
	Francs.	Francs.	Francs.
Premier établissement et parachèvement :			
a) des lignes construites directement par l'Etat	619,011,557 74	605,587,204 45	13,624,155 29
b) des lignes construites à forfait pour compte de l'Etat	178,255,858 95	177,180,990 55	1,054,868 40
Coût des lignes rachetées et leur parachèvement	995,177,280 11	985,720,642 09	7,456,658 02
Parachèvement des lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes	10,891,115 79	10,555,197 85	557,915 94
Dépenses des stations de tout le réseau (excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes, etc)	77,582,974 54	75,686,982 29	1,695,992 05
Etudes de projets de construction de lignes : personnel, mobilier, frais de bureau, etc.	20,256,975 04	19,485,558 97	751,636 07
Matériel de traction, de transport et de camionnage; machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.):			
a) commandé par l'Etat	674,061,192 88	655,620,850 28	18,440,542 60
b) racheté aux compagnies	94,059,558 95	94,015,142 65	21,196 50
Ensemble . . .	2,667,635,191 78	2,625,650,549 11	45,404,842 67
dont à déduire pour les aliénations d'immeubles, etc	12,059,525 21	11,088,061 18	951,264 05
Reste . . .	2,654,995,866 57	2,612,542,287 95	42,453,578 64

§ 3. — COMPTE APPROXIMATIF DE L'EXPLOITATION.

Le tableau ci-après donne les résultats définitifs de l'exercice 1910 et les résultats approximatifs de l'exercice 1911 :

DÉSIGNATION.	1911. (Approximatif.)	1910. (Définitif.)	Différences en 1911.
<i>Longueur moyenne exploitée</i>	4,329km.512	4,329km.135	+ 0km 377
	Francs	Francs.	Francs.
Recettes brutes (ann. II et II bis)	515,292,497 27	508,599,833 30	+ 4,692,663 97
Produits divers (ann. II et II bis)	580,247 57	807,050 51	— 516,803 14
TOTAUX. . .	515,872,744 64	509,406,883 81	+ 4,575,860 83
Dépenses d'exploitation et pensions (ann. II et II bis) .	210,648,059 »	205,072,380 08	+ 7,572,658 92
Excédent des recettes sur les dépenses	105,227,705 64	106,424,503 73	— 3,196,798 09

Les principaux facteurs de l'augmentation des dépenses d'exploitation sont :

- le développement du trafic;
- l'accroissement du nombre de bâtiments, ouvrages d'art, etc., dépendances à entretenir;
- la hausse du prix des matières;
- l'amélioration de la situation du personnel;
- l'extension du système Rowan en vue d'intéresser autant que possible les agents à la bonne marche des travaux;
- l'augmentation du subsidé à la caisse des ouvriers et des charges que comportent les obligations incombant au Département en vertu de la loi du 24 décembre 1903 sur la réparation des dommages résultant des accidents du travail.

§ 4. — RESSOURCES ET CHARGES. — AVOIR.

On vient de voir que l'excédent des recettes sur les dépenses d'exploitation s'élève à	fr. 103,227,703 64
Les charges financières se montent à (<i>voir ann. IV.</i>)	102,994,442 99
L'exercice a donc laissé un boni de	fr. 233,262 65

§ 5. — BILAN.

Le bilan ci-après renseigne, distinctement, les résultats propres à l'exercice considéré et aux exercices antérieurs et, *in globo*, l'ensemble des résultats depuis l'origine de l'exploitation. (*Voir ann. I.*)

Actif.

Capital d'établissement au 31 décembre 1910.	fr. 2,731,076,536 59
Augmentation en 1911 (<i>voir 2^e page</i>)	fr. 59,832,678 54
Ensemble du capital de premier établissement	fr. 2,790,909,215 13

Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation de 1846 à 1886. (*Voir C. R. 1897, ann. VIII.*) fr. 41,090,438 79

Recettes brutes de l'exploitation :

Au 31 décembre 1910	fr. 7,057,600,584 34	} 7,370,893,081 61
En 1911,	» 313,292,497 27	

Produits encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer :

Au 31 décembre 1910	fr. 11,205,559 52	} 11,785,606 89
En 1911	» 580,247 37	

Approvisionnements en dépôt (annexes XVII et XXIX) :

Au 31 décembre 1910	fr. 58,637,923 54	} 58,877,289 66
Augmentation en 1911	» 3,239,566 12	

Total de l'*actif* . . . fr. 10,243,555,632 08

Passif.

Dotation dont le trésor a disposé pour l'amortissement :

a) de la dette consolidée. fr.	315,044,927 90	}	578,977,937 75	}	391,017,262 96
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	65,956,009 85				
Amortissements indirects fr.	12,059,525 21				
Reste à amortir { de la dette consolidée "	2,068,821,588 47	}	2,399,891,952 17	}	
{ des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1) fr.	551,070,363 70				

Ensemble égal au CAPITAL DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. fr. 2,790,909,215 15

Charges financières du capital :

Au 31 décembre 1910 fr.	2,456,379,529 85	}	2,552,569,640 10
Pour l'exercice 1911 (voir annexe IV).	96,190,510 25		

Parts des recettes versées aux sociétés dont l'État exploite les lignes :

Au 31 décembre 1910 fr.	265,520,524 57	}	270,124,457 11
Pour l'exercice 1911 »	6,804,152 74		

Loyer de la ligne de Spa à la frontière fr. 15,501,538 85

Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam. fr. 8,263,480 »

Dépenses d'exploitation :

Jusqu'au 31 décembre 1910. fr.	4,290,801,785 41	}	4,499,163,139 41
Pour l'exercice 1911 »	208,361,554 »		

Pensions des anciens fonctionnaires et employés :

Au 31 décembre 1910 fr.	26,555,459 »	}	28,639,124 »
Pour l'exercice 1911 »	2,283,685 »		

Total du passif fr. 10,143,170,594 58

Balance.

A. Prélèvements imputés sur les budgets de l'exploitation :

1° pour travaux de parachèvement, de 1846 à 1886. fr.	11,090,438 79	}	100,585,237 50
2° pour approvisionnements en dépôt.	58,877,289 66		
B. Avoir :			
au 31 décembre 1910.	30,184,246 40	}	30,417,509 05
Augmentation en 1911.	233,262 65		

Total égal à l'actif. . . . fr. 10,243,555,632 08

(1) 65,956,009.85 + 551,070,363.70 = 597,006,373.55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 201 de la *Situation générale du Trésor public* au 1^{er} janvier 1912.

§ 6. — REVENU DU CAPITAL UTILE ENGAGÉ DANS LE RÉSEAU EXPLOITÉ PAR L'ÉTAT.

Capital utile engagé fin 1910	fr. 2,612,542,287 93
Moitié de la dépense entrée dans le capital utile	
en 1911 (voir § 2), $\left(\frac{42,453,578\ 64}{2} \right)$	fr. 21,226.789 52
Le capital utile moyen pour faire ressortir le revenu	
de l'année 1911 est donc de	fr. 2,633,769,077 25
ce qui établit ce revenu à	3,66 p. c.
En 1910, le revenu était de	5,87 p. c.

§ 7. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

Le coefficient d'exploitation, qui se déduit des recettes brutes (droits constatés) et des dépenses d'exploitation, se présente pour l'année 1911. comme il suit :

Recettes brutes de l'exploitation (ann. II ^{bis})	fr. 313,292,497 27
Produits divers (ann. II ^{bis})	fr. 380,247 37
Ensemble.	fr. 313,872,744 64
Dépenses d'exploitation y compris les pensions	
(ann. II ^{bis})	210,645,039 »
Le coefficient pour 1911 est donc de $\frac{210.645.039\ \text{»} \times 100}{313,872,744\ 64}$, soit 67.11 p. c.;	
il était de 65.61 p. c. en 1910. Pour les années antérieures, voir l'annexe V, colonne 16.	

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

EXERCICE 1911 COMPARÉ A CELUI DE 1910.

PRODUITS PAR UNITÉ DE TRAFIC. — Voici, comme d'usage, les résultats de l'exploitation du railway de l'État, par unité de travail, pour les exercices 1911 et 1910 :

		1911. (Approximatif.)	1910 (Définitif.)
Par kilomètre exploité.	Recettes brutes	fr. 72,496 10	71,491 62
	Dépenses d'exploitation	48,653 30	46,908 30
	Recettes nettes	23,842 80	24,583 32
Par train-kilomètre.	Recettes brutes	4.0862	4.0905
	Dépenses d'exploitation	2.7222	2.6858
	Recettes nettes	1.3340	1.4065
Par locomotive-kilomètre remorquant un train.	Recettes brutes	3.4271	3.4785
	Dépenses d'exploitation	2.5000	2.2824
	Recettes nettes	1.1271	1.1961

Les parcours distincts des trains ainsi que la répartition des produits donnent les résultats ci-après :

		1911.	1910
Parcours kilométrique des trains (1)	de voyageurs km.	44,678,517	44,076,844
	de marchandises	52,702,068	51,588,805
Parcours moyen des trains	de voyageurs	36.4 kil.	36.2 kil.
	de marchandises	45.2 kil.	42.5 kil.
Produit par train-kilomètre	de voyageurs fr.	2.4461	2.5897
	de marchandises	6.2585	6.1558

PÉRIODE QUINQUENNALE 1907-1911 ET DERNIÈRE ANNÉE DE LA PÉRIODE PRÉCÉDENTE. — Afin de faciliter les comparaisons sans devoir recourir aux différents comptes rendus, il a paru utile de grouper les principaux résultats dans des tableaux distincts par grande branche de service, savoir :

Voies et travaux, annexe n° X.
Traction et matériel, — n° XI.
Exploitation et recettes, — n° XII.

Voir également les divers diagrammes de l'annexe n° L représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.

PERSONNEL. — La situation numérique du personnel utilisé par l'administration des chemins de fer de l'État se résume comme il suit, à la date du 31 décembre de chacun des exercices comparés :

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.		Agréés.		Ouvriers.	
	1911	1910	1911	1910	1911	1910
Service général	124	128	56	28	85	85
Voies et Travaux	961	945	55	20	15,500	15,516
Traction et Matériel.	904	926	269	229	52,408	51,777
Exploitation	7,656	7,561	2,850	2,747	8,506	8,555
Perception des recettes et contrôle	857	856	145	150	92	91
TOTAUX.	10,462	10,414	3,515	3,134	56,589	55,600

Ensemble en 1911. 70,564

Ensemble en 1910. 69,168

Augmentation 1,196

(1) Y compris le parcours de quelques trains étrangers sur le réseau de l'État, ainsi que le parcours des trains électriques (voir page 24).

CAISSE DES OUVRIERS. — Les données suivantes résument les opérations de l'institution pendant l'exercice 1911, comparées aux résultats de l'exercice précédent :

Recettes.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1911.	1910.
1° Intérêts provenant des capitaux se rapportant aux services susdits	60,000 71	55,695 29
2° Subsidés et allocations pour le service des rentes (loi du 24 décembre 1903) :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément)	4,363,882 51	561,596 52
b. se rapportant à l'exercice (1)	3,096,691 80	2,226,797 01 (2)
Totaux.	<u>4 520,573 02</u>	<u>2.842.086 62</u>

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte.

1° Retenues sur salaires	3,335,304 50	3,219,467 03
2° Subsidés du département des chemins de fer, etc. :		
a. se rapportant à l'exercice précédent (complément).	78,214 92	83,903 70
b. se rapportant à l'exercice (1)	338,481 79	335,830 79 (2)
3° Subsidés du département de la guerre.	49,571 73	48,060 65
4° Intérêts des fonds publics	537,927 29	539,687 71
5° Dons de particuliers et produits divers.	20,018 13	11,560 60
Totaux.	<u>4,359,518 36</u>	<u>4.258.512 48</u>

(1) Les chiffres de fr. 3,096,691-80 et fr. 338,481-79, soit au total fr. 3,435,173 59 représentent :

a. la partie du subside se rapportant à 1911 encaissée pendant cet exercice. fr.	3,435,026 »
b. les sommes versées au profit de la caisse sur les allocations budgétaires concernant le service des rentes fr.	300,147 59
Total égal. . fr.	<u>3,435,173 59</u>

Le montant total du subside de 1911 est de fr. 3,295,644 »

Les allocations budgétaires pour 1911 se divisent comme suit :

a. capitaux constitutifs des rentes afférentes à cet exercice fr.	959,507 »
b. la quote part de l'État dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement. fr.	33,457 »

Total . . . fr. 4,288,608 »

La différence entre les deux totaux ci-dessus, soit fr. 853,434-41 reste à encaisser. Cette somme figure dans le chiffre porté comme créance active au bilan.

(2) Les chiffres de fr. 2,226,797-01 et 335,830-79, soit fr. 2,562,627-80 au total, représentent la partie des subsidés se rapportant à 1910 encaissée pendant cette année.

Le montant total du subside afférent à 1910 est de fr. 4,022,246-09; la différence entre ce chiffre et celui de fr. 2,562,627-80 ci-dessus, soit fr. 1,459,618-29 a été encaissée en 1911, à concurrence de fr. (4,363,882-51 + 78,214-92) = 4,442,097-43; le complément fr. 17,520-86 sera encaissé en 1912.

Dépenses.

A. Afférentes aux services assurés par la caisse pour le compte du Trésor :

	1911.	1910.
1° Pensions personnelles des ouvriers du département des chemins de fer, etc. :		
Pensions viagères . . fr.	2,742,275 88	2,551,795 08
— temporaires . . .	2,129 57	2,554 09
	<u>2,744,405 45</u>	<u>2,554,149 17</u>
2° Pensions à des agents commissionnés du chef de leurs services comme ouvriers et à leurs ayants droits du même chef . .	64,062 38	51,088 87
3° Pensions accordées à des ouvriers par des compagnies dont les lignes ont été reprises.	54,620 28	58,017 76
4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.), pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903 sur les accidents du travail	»	169,125 »
(1) En 1911. — Part du Trésor dans les honoraires des médecins soumis au régime de l'abonnement, pour soins donnés, pendant les six premiers mois aux agents blessés tombant sous l'application de la dite loi. . .	33,457 »	»
5° Rentes allouées en vertu de la loi sur les accidents du travail (2)	2,654,592 97	340,275 32
6° Secours permanents et secours à d'anciens ouvriers nécessiteux	90,426 11	77,585 11
Totaux. . fr.	<u><u>5,641,564 19</u></u>	<u><u>3.250.239 23</u></u>

B. Afférentes aux services assurés par la caisse pour son propre compte :

	1911.	1910.
1° Pensions viagères :		
Veuves d'ouvriers . . fr.	1,807,247 33	1,693,208 74
Orphelins et ascendants . . .	54,712 21	45,469 58
	<u>1,861,959 54</u>	<u>1,738,678 32</u>

(1) Depuis le 1^{er} janvier 1911, les frais de traitement, pendant les six premiers mois, des agents blessés tombant sous l'application de la loi du 24 décembre 1903, sont payés directement à charge du budget.

(2) Y compris une somme de fr. 2,450,305-43 représentant le versement à la Caisse générale d'épargne et de retraite, chargée à partir du 1^{er} janvier 1912 du service des rentes, du montant de la capitalisation au 31 décembre 1911 des rentes dues aux victimes d'accidents du travail en exécution de la loi du 24 décembre 1903.

D'autre part . . . fr.	1,861,939 54	1,738,678 52
2° Pensions temporaires :		
Veuves d'ouvriers . . .	27,523 67	25,424 07
Orphelins et ascendants . .	714 43	996 74
	28,240 10	26,420 81
5° Secours temporaires en cas de maladie	1,637,880 66	1,375,531 43
4° Frais de traitement (médecins, pharmaciens, etc.)	630,361 18	588,830 26
5° Frais de funérailles	12,870 »	11,962 90
6° Pensions des ouvriers civils du département de la guerre	40,967 75	33,933 89
7° Frais généraux et divers	24,125 93	62,891 10
Totaux. . fr.	4,256,405 16	3,840,248 71

BALANCE.

Recettes.

	1911.	1910.
A. Afférentes aux services faits pour le compte du Trésor . . . fr.	4,520,575 02	2,842,086 62
B. Afférentes aux services faits pour le compte propre de la caisse	4,339,518 36	4,238,512 48
Ensemble. . fr.	8,880,093 38	7,080,399 10

Dépenses.

A. Pour compte du Trésor . . .	5,644,364 19	3,250,239 23
B. — de la caisse	4,256,405 16	3,840,248 71
Ensemble . . fr.	9,897,969 35	7,090,487 94
Excédent des dépenses sur les recettes . .	1,017,875 97	10,088 84

Au 1^{er} janvier, l'avoir s'établissait comme suit :

A. Valeur des fonds publics en portefeuille.	16,892,835 62	16,902,924 46
B. Valeur des capitaux représentatifs :		
1° des annuités à payer par l'État du chef de la validation des services du personnel ouvrier repris des lignes concédées et du paiement, à charge de la caisse, des pensions allouées par des compagnies.	2,353,786 »	2,381,074 »
2° de la valeur actuelle de la contribution supplémentaire à acquitter par les affiliés pour la validation des services dans le passé.		
A reporter . . fr.	19,246,621 62	19,283,998 46

Report . . . fr.	19,246,621 62	19,283,998 46
5° de l'annuité à payer par le département de la guerre jusqu'en 1928 du chef de l'affiliation de ses ouvriers civils	513,979 »	541,148 »
C. Valeur des allocations budgétaires non encaissées à la clôture des comptes	801,511 07	1,453,481 73
Total. . . . fr.	20,564,111 69	21,278,628 21
En déduisant l'excédent des dépenses sur les recettes. fr.	1,017,873 97	10,088 84
l'avoir au 31 décembre est de. fr.	19,546,233 72	21,268,539 37

Du chef de pensions viagères ou temporaires et de rentes à servir, cet avoir est grevé de charges représentées par les capitaux ci-après :

A. Pour pensions allouées à d'an- ciens ouvriers du Grand Central Belge, à des ouvriers de la compa- gnie de la Flandre Occidentale, à des ouvriers du département de la guerre, à d'anciens ouvriers deve- nus agents commissionnés, à des veuves, orphelins et ascendants	22,501,668 73	20,799,074 11
B. Pour pensions temporaires à des veuves, orphelins et ascendants d'ouvriers	40,964 93	39,518 38
C. Pour rentes en 1910	»	1,733,801 78
Totaux.	22,542,633 68	22,572,594 27
L'avoir constaté ci-dessus étant de.	19,546,233 72	21,268,539 37
les opérations se traduisent par un excédent de charge de	2,996,397 96	1,303,854 90

L'effectif ouvrier affilié à la caisse a été, en 1911, de 70,431. Ce nombre comprend les ouvriers du chemin de fer, des postes, des télégraphes et de la marine, ainsi que les ouvriers civils du département de la guerre. Le nombre d'affiliés au 31 décembre 1910 était de 69,062.



CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. — Travaux de premier établissement et de parachèvement imputés sur fonds capital.

§ 1^{er}. — LIGNES EN COURS DE CONSTRUCTION.

Les dépenses liquidées en 1911 et antérieurement pour achat de terrains et travaux *en cours d'exécution* sont les suivantes :

Section de Schaerbeek à Hal et doublement des voies entre Bruxelles (Q.-L.) et Watermael	fr.	46,668,700	13
Section de Florennes à Jamagne		2,284,405	10
Ligne de Bertrix vers Muno.		13,157,620	42
Ligne de Gand (Saint-Pierre) à Bruxelles-Midi		13,502,982	64
Jonction Bruxelles-Nord à Bruxelles-Midi et gare centrale de Bruxelles		31,659,491	23
Ligne de Couillet à Acoz.		797,598	54
Ligne de Fexhe-le-Haut-Clocher à Kinkempois.		1,240,498	69
Ligne de Stavelot à la frontière prussienne		1,115,024	26
Section de Bruxelles (Midi)-Hal-Hennuyères		275,194	73
Ligne directe de Louvain vers l'Allemagne		53,891	54
Chemins de fer miniers de la Campine		154,887	55
Matériaux destinés aux constructions nouvelles, se trou- vant en dépôt au 31 décembre 1911		11,695,195	27
Total. . . . fr.		92,565,489	90

§ 2. — PRINCIPAUX TRAVAUX D'EXTENSION ET DE PARACHÈVEMENT DES LIGNES EN EXPLOITATION.

A. Travaux divers en cours d'exécution.

Les dépenses liquidées en 1911 et antérieurement pour ces travaux se résument comme il suit :

Travaux d'art	fr.	710,828	55
Bâtiments divers		2,565,521	47
Construction et aménagement de stations.		14,844,152	93
Construction et agrandissement d'ateliers, remises, etc. .		1,213,742	98
Extension et amélioration des voies, etc.		11,977,487	52
Total. . . . fr.		51,508,533	45
Ensemble des deux paragraphes. fr.		123,874,023	35

B. Principaux travaux livrés à l'exploitation.

Il a été dépensé fr. 1,283,858 31 en 1911 pour ceux de ces travaux qui avaient déjà donné lieu antérieurement à des liquidations.

II. — Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES PRINCIPALES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1911 (1).

MÈTRES COURANTS :			
	à double voie.	à simple voie.	Ensemble.
Lignes construites { directement par l'État	304,725	233,686	1,038,411
{ à forfait pour compte de l'État.	91,585	623,578	715,163
Lignes rachetées par l'État.	1,095,913	1,221,159	2,317,072
(*) Longueur des lignes appartenant à l'État.	1,992,223	2,078,423	4,070,646
(*) Lignes exploitées par l'État, moyennant parts des recettes ou loyer	160,515	83,751	244,266
(*) Ligne exploitée sans redevance	»	2,382	2,382
Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État	7,442	4,930	12,372
Longueur totale exploitée (voir annexe XIII) (*).	2,160,180	2,169,486	4,329,666

Dans l'ensemble, 248^{km}.383 de voies sont affectées exclusivement au transport des marchandises.

En doublant les chiffres de la première colonne et en y additionnant ceux de la deuxième, on arrive à un développement, en voies simples, pour la circulation des trains de 6,489^{km}. 846

En ajoutant les voies d'évitement et de manœuvre . . . 4,068^{km}. 827

L'étendue totale, en voies simples, est de 10,558^{km}. 673.

(1) Si l'on établit, d'après ce tableau, la longueur totale des files de rails du réseau (postes marqués d'un astérisque), on constate une différence en plus de 2.11 p. c. de cette longueur sur celle que donne le tableau de l'annexe XIV pour les rails existant dans les voies. Cette différence, qui serait encore plus grande s'il n'était pas tenu compte, dans cette dernière longueur, des *contre-rails*, s'explique par la présence dans les voies des appareils spéciaux, c'est-à-dire les croisements, excentriques, plaques tournantes, ponts à peser, et par l'existence de joints entre les rails.

(2) Cette longueur est établie à l'écartement normal de 1^m.435 entre les bords intérieurs du champignon des rails, à l'exception, toutefois, de la ligne vicinale de Mons à Boussu dont l'écartement de la voie est de 1 mètre.

§ 2. — LONGUEUR MOYENNE EXPLOITÉE PAR L'ÉTAT EN 1911.

La longueur effective du réseau, fin 1910,
 était de 4,350^{km}.296

Il a été livré à l'exploitation, en 1911, les
 sections suivantes :

1^{er} janvier. — Voies à marchandises vers
 l'Entrepôt et les nouvelles installations mari-
 times, à Ostende (1) 6^{km}.635

1^{er} mai. — Voies de Destelbergen à
 Gand (porte d'Anvers) 0^{km}.461

Ensemble 7^{km}.114

A défalquer :

1^o Par suite de la suppression :

a) d'une partie de la ligne de Bruges-
 Maritime à Zeebrugge (voie indus-
 trielle) 5^{km}.093

b) de l'embranchement d'Etterbeek
 à Bruxelles-Exposition 2^{km}.482

2^o Par suite :

a) d'une erreur de mesurage dans
 la longueur de la ligne de Gand à
 Ostende 0^{km}.159

b) de modifications secondaires. . . 0^{km}.010

Ensemble 7^{km}.744

Soit à défalquer de la longueur du réseau fin 1910. 0^{km}.630

Longueur effective au 31 décembre 1911 (annexe XIII). 4,329^{km}.666

Les 0^{km}.461 des voies de Destelbergen à Gand (porte
 d'Anvers) livrés à l'exploitation en 1911 n'ayant été exploi-
 tés qu'une partie de l'année, il faut déduire au prorata du
 temps 0^{km}.154

La longueur *moyenne* des lignes exploitées par l'État a
 donc été de 4,329^{km}.512

(1) Ces voies, qui sont en exploitation depuis plusieurs années, n'ont pas figuré plus tôt
 dans la longueur du réseau, parce qu'elles avaient été considérées, à tort jusqu'à présent,
 comme voies accessoires formant dépendances d'une station.

§ 3. — RAILS.

La longueur en *mètres courants* des rails en acier et en fer, existant dans les voies principales et accessoires, était de (*voir annexe XIV*) :

<i>Acier.</i>	1911.	1910.
Voies principales. .	12,634,430	12,622,073
— accessoires .	6,113,331	5,843,132
	18,747,761	18,467,205
 <i>Fer.</i>		
Voies principales. .	32,980	46,112
— accessoires .	1,351,270	1,455,327
	1,384,250	1,501,439
Ensemble. . .	20,132,011	19,968,644

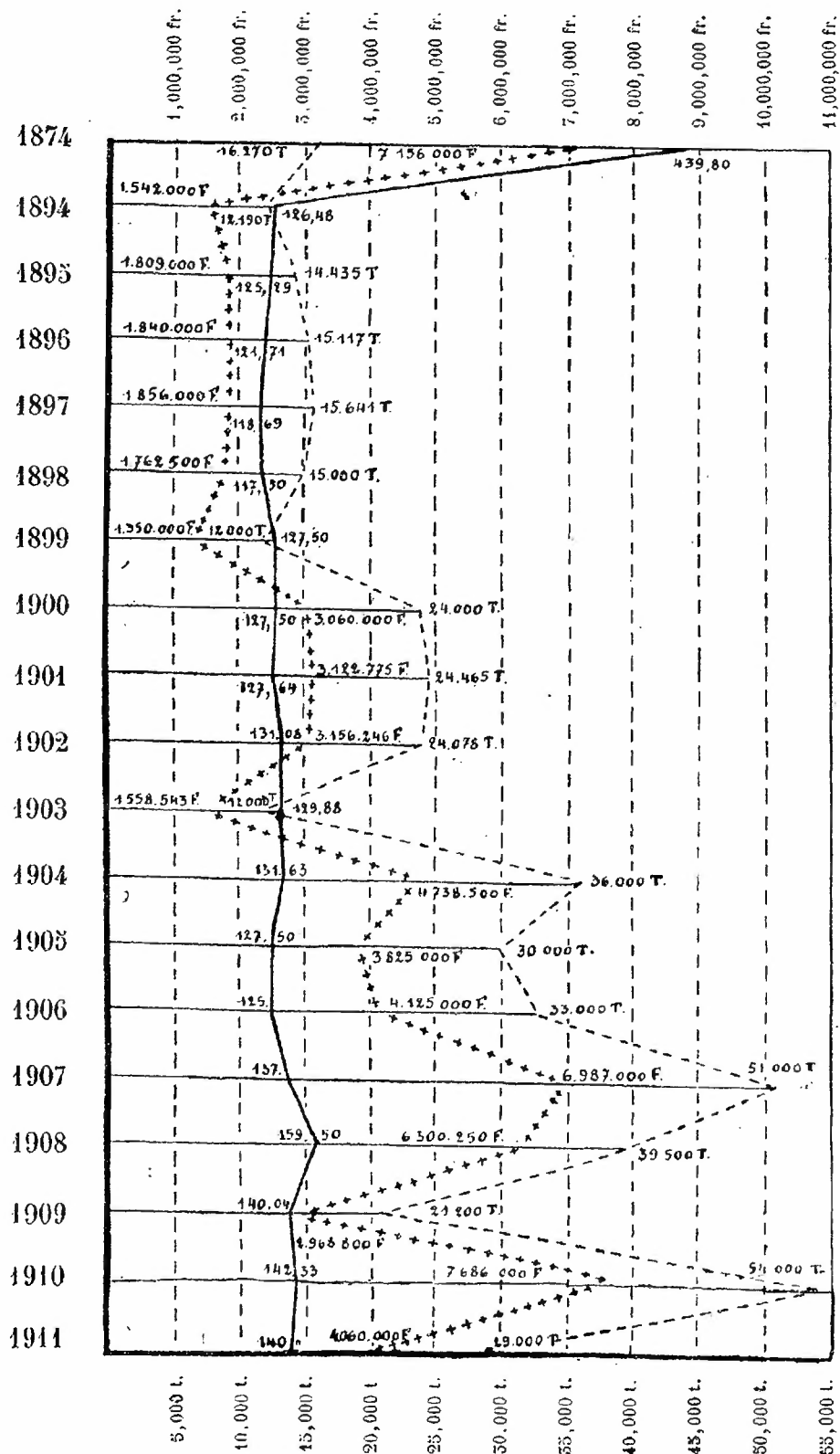
Les 12,634,430 mètres de rails d'*acier* représentent 99.74 p. c. de la totalité des rails placés dans les *voies principales*. Mais si à ce chiffre l'on ajoute les 6,113,331 mètres de *voies accessoires* en rails d'acier, la proportion de ceux-ci, par rapport à la totalité des rails en service, n'est plus que de 93.12 p. c.

Les rails d'acier *utilisés* en 1911 ont une valeur de 140 francs la tonne; ceux *utilisés* en 1910 revenaient en moyenne à fr. 142.33, soit une diminution de fr. 2.33 à la tonne.

Rails.

Le diagramme ci-après figure, pour 1874, et pour les dix-huit dernières années, la quantité, la valeur totale et le prix moyen des rails d'acier.

Quantités totales consommées ----- (Échelle 0^m.002 par 1,000 tonnes).
 Sommes totales dépensées + + + + + (Échelle 0^m.01 par 1,000,000 de francs).
 Prix moyen par tonne ----- (Échelle 0^m.002 par 10 francs).



Pour les années antérieures à 1886, voir le diagramme de la page 24 du compte rendu de 1889, et pour celles de 1886 à 1893, voir le diagramme de la page 14 du compte rendu de 1906.

§ 4. — BILLES ET TRAVERSES.

a) *Billes en bois.*

Le nombre des billes en bois existant dans les voies était le suivant :
(voir annexe XIV.)

		1911	1910
Chêne	voies principales	7,552,917	7,553,115
	— accessoires.	3,574,553	3,459,490
Sapin	voies principales	25,316	30,203
	— accessoires.	149,845	165,559
Hêtre	voies principales	256,125	197,105
	— accessoires	6,587	6,656
Ensemble.		11,545,159	11,192,130

Des billes en chêne et en hêtre, de dimensions diverses, ont été acquises pour 1911, aux prix indiqués ci-après :

ESSENCE.	Dimensions.			Prix.		
	LONGUEUR.	LARGEUR.	HAUTEUR.	MOYEN.	CRÉOSOTAGE.	TOTAL.
Chêne (*).	2.60	0.28	0.14	5.87	0.67	(1) 6.54
Hêtre (*).	2.60	0.28	0.14	4.62	1.92	6.54

b) *Voies métalliques.*

La longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques, au 31 décembre 1911, était de 117,567 mètres.
Fin 1910, cette longueur était de 123,906 —
(voir détails à l'annexe XIV).

§ 5. — PROFIL ET COURBES.

Sous le rapport du tracé, des pentes et rampes, des courbes, etc., le développement des *voies principales* se subdivise ainsi qu'il est indiqué à l'annexe XV, littera a.

(1) Les billes en chêne de ces dimensions, acquises pour 1910, avaient coûté en moyenne fr. 6,47, créosotage compris.

(*) Il n'a pas été acquis de traverses de 2,60 × 0,26 × 0,15, en raison des prix élevés demandés pour cet équarrissage. L'administration a, d'ailleurs, décidé depuis de ne plus traiter pour des billes de ces dimensions, vu le poids de plus en plus lourd des moteurs circulant sur le réseau de l'État.

§ 6. — SIGNAUX.

Les signaux des différents systèmes sont établis comme le renseigne l'annexe XV, littera b.

§ 7. — PASSAGES A NIVEAU.

Le nombre de passages à niveau, classés comme il suit, était au 31 décembre :

		1911.	1910.	Différence en 1911.
A. — Munis de barrières manœuvrées sur place et à la main	par un ou deux agents à poste fixe, selon la durée du service.	3,161	3,189 ⁽¹⁾	— 28
	par un ouvrier de station, pontonnier, garde-tranchée, etc.	149	148	+ 1
B. — Munis de barrières à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	par un poste voisin . . .	783	788	— 5
	par une cabine Saxby . . .	168	162	+ 6
C. — Ouverts et non surveillés		2,123	2,123	+ 2
Totaux.		6,386	6,410 ⁽¹⁾	— 24

Les 3,161 passages à niveau existant fin 1911 et dont les barrières sont manœuvrées par des agents à poste fixe, ont occupé 4,164 personnes dont 1,909 hommes et 2,253 femmes; 518 de ces passages sont gardés par un homme et une femme.

Dans l'ensemble, leur gardiennage a occasionné une dépense de 3 millions 533,470 francs.

Ces passages sont gardés comme il suit :

68 pendant . . . 12 heures.	362 pendant . . . 17 heures.
33 — . . . 13 —	308 — . . . 18 —
375 — . . . 14 —	309 — . . . 19 —
298 — . . . 15 —	62 — . . . 20 —
448 — . . . 16 —	898 — . . . 24 —

Un passage à niveau a été établi en 1911. Il en a été supprimé 23 qui sont renseignés à l'annexe XVI.

§ 8. — RACCORDEMENTS INDUSTRIELS ET GARES PRIVÉES.

Le nombre des raccordements industriels et des gares privées a été modifié comme suit :

(1) Chiffres rectifiés.

DATES DE LA SITUATION.	Raccordements industriels.	Gares privées.	Totaux.
Au 1 ^{er} janvier 1911.	1,549	91	1,440
Livrés à l'exploitation pendant l'année	50	2	52
	1,599	93	1,492
Supprimés en 1911.	16	1	17
Situation au 31 décembre 1911	1,583	92	1,475

§ 9. — RACCORDEMENTS VICINAUX ET TRAVERSÉES VICINALES.

La situation au 31 décembre 1911 et 1910 se présentait comme il suit :

	1911	1910
Lignes vicinales raccordées aux stations du réseau de l'État.	128	125
Lignes vicinales raccordées aux stations communes gérées par des compagnies.	4	4
Lignes vicinales traversant des voies de l'État et des sections communes	95	94
Lignes vicinales traversant des voies communes gérées par des compagnies	1	1

§ 10. — APPROVISIONNEMENTS AU 31 DÉCEMBRE 1911.

Il existait au 31 décembre 1911, dans les dépôts, sections et à pied d'œuvre, des matériaux neufs, de remploi et vieux pour une valeur, au prix du jour, de 23,062,167 francs, savoir (annexe XVII) :

1 ^o Matériaux en bon état (neuf et remploi) :		
Rails en acier fr.	5,089,255	»
Rails en fer.	141,564	»
Accessoires de rails	3,775,745	»
Croisements, longrines, traverses, excentriques . . .	4,018,562	»
Billes et bois spéciaux	4,070,070	»
Disques, appareils spéciaux, plaques tournantes, pièces de rechange, etc.	2,722,754	»
2 ^o Matériaux mis hors d'usage.	2,515,756	»
Total. . . fr.	22,435,484	»
Dont à déduire la valeur des vieux matériaux vendus et restant à livrer	280,257	»
Reste. . . fr.	21,855,227	»
3 ^o Approvisionnements à la disposition des sections . .	1,208,940	»
Ensemble . fr.	23,062,167	»

Pour les approvisionnements du service de la traction et du matériel, voir annexe XXIX.

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible. Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

L'effectif du matériel de traction et de transport au 31 décembre des années 1911 et 1910 se résume comme suit :

	1911.	1910.
	—	—
Matériel de traction (locomotives et voitures automotrices)	4,233	4,197
Voitures motrices de la ligne électrique de Mons à Boussu	16	16
Tenders indépendants	3,043	2,993
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures automotrices	10,383	10,423
Voitures motrices (partie voiture) et voitures remorquées de la ligne électrique de Mons à Boussu. . . .	36	36
Matériel entrant dans la composition des trains de marchandises	86,362	84,681

Pour la dénomination et l'énumération détaillées des moteurs et des véhicules dont l'effectif précède, consulter l'annexe XVIII.

La puissance des locomotives, le poids moyen des moteurs et des tenders font l'objet des annexes XXII et XXII^{bis}.

§ 2. — RENOUELEMENT ET EXTENSION DU MATÉRIEL DE TRACTION ET DE TRANSPORT.

Les unités acquises sur le compte capital en extension de l'effectif, celles mises hors service annuellement et remplacées sur le compte d'exploitation, sont dénombrées à l'annexe XIX.

L'entretien et le renouvellement en 1911 se résument comme suit :

	Locomotives.	Tenders (1).	Voitures automobiles.	VÉHICULES pour trains de	
				voyageurs (2)	marchan- dises.
Effectif au 31 décembre 1910.	4,177	4,143	36	40,393	84,681
Faits accomplis en 1911. {	20	25	4	(3) 34	(4) 213
Mise hors d'usage.					
Reste.	4,157	4,118	32	40,359	84,468
Renouvellement (budget ordinaire) . .	48	77	»	38	864
Extension (budget extraordinaire) . .	42	43	»	463	1,230
Effectif de fin 1911 (5)	4,217	4,208	32	40,560	86,562
Les achats pour premier établissement et extensions ayant été de.	4,425	4,490	78	44,336	88,002
On trouve les différences suivantes : En moins.	208	282	46	776	1,440
Il restait à mettre en service au 31 décembre 1911 :					
1° sur fonds d'extension (budget extraordinaire) . . .	55	44	»	40	2,725
2° sur fonds de renouvellement (budget ordinaire) . .	42	»	»	27	13

Le matériel acquis *successivement* à titre de renouvellement et imputé sur le compte d'exploitation est généralement d'un effet utile plus grand que le matériel retiré du service, auquel il est substitué.

Ainsi, en ce qui concerne les locomotives, la puissance de traction tangentielle aux roues motrices accuse une balance en plus de 542,403 kilogrammes, par suite de la substitution de moteurs plus puissants à ceux retirés du service (voir annexe XXII).

La puissance moyenne des moteurs étant de 6,412 kilogrammes (voir annexe XXII), la balance en plus correspond, en réalité, à $\left(\frac{542,403}{6,412}\right) = 84$ locomotives.

Les locomotives acquises *successivement* à titre de renouvellement ont coûté 1,707,367 francs de plus que les moteurs retirés du service qu'elles ont remplacés.

Pour les voitures à voyageurs, la balance en plus correspond, fin 1911, à 5,003 places offertes, et pour les wagons à marchandises, à 85,647 $\frac{1}{2}$ tonnes de chargement.

A raison du nombre moyen de 49 places par voiture et de la capacité moyenne de 12 $\frac{1}{2}$ par wagon, cette balance équivaut à 61 voitures à voyageurs et à 6,561 wagons à marchandises.

(1) La situation est établie en tenant compte de la partie tender des locomotives-tenders.

(2) Non compris les fourgons des locomotives-fourgons, ni les voitures adhérentes à la machine, qui sont comptés respectivement dans l'effectif des locomotives et voitures automobiles (voir annexe XIX).

(3) Déduction faite de 1 véhicule rentré dans les écritures pour régularisation.

(4) Déduction faite de 9 véhicules entrés par transformation, dont 5 provenant de matériel de traction et 4 provenant de wagons qui étaient affectés à des services locaux.

(5) Y compris le matériel de la ligne électrique de Mons à Boussu.

Pour les wagons spéciaux, la balance en moins, estimée en essieux, est de 94.

Les voitures à voyageurs, les wagons ordinaires et les wagons spéciaux achetés à titre de renouvellement ont coûté 8,933,647 francs de plus que les unités auxquelles ils ont été substitués.

En résumé, du chef des renouvellements du matériel de traction et de transport, considéré au point de vue de l'effet utile, le compte d'exploitation accuse une balance en plus de $(1,707,567 + 8,933,647) = 10,663,014$ francs.

§ 3. — WAGONS DE PARTICULIERS.

Au 31 décembre 1910, le nombre de wagons appartenant à des particuliers, agréés par l'État et admis à circuler sur ses lignes ainsi que sur celles de ses correspondants, s'élevait à. 1,493

En 1911, il en a été agréé 127, et 33 ont été retirés du service, ci. 92

L'effectif au 31 décembre 1911 est donc de 1,585

se répartissant comme suit :

- 1,485 wagons-citernes;
- 50 wagons spéciaux pour transport de glaces et verreries;
- 58 wagons à hausselles;
- 1 truck pour chargement de masses indivisibles;
- 2 wagons plats dont un pour transport de locomotives à petite section et un pour transport de pierres de taille;
- 7 wagons fermés, dont 5 pour transport de meubles, 1 pour transport de bière et 1 pour transport de viande fraîche;
- 2 boxes pour transport de chevaux.

§ 4. — PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT ET DES LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES. (Voir annexe XXVIII.)

Le parcours des locomotives de l'État sur le réseau de l'État et sur quelques sections étrangères se résume comme suit :

	1911.	1910.
Remorquant des trains de voyageurs(1) .	48,257,057 kil.	47,727,446 kil.
— — de marchandises .	45,758,721 »	41,492,746 »
— — de route	559,927 »	652,972 »
Circulant à vide	7,554,585 »	6,910,967 »
Faisant des manœuvres	21,087,139 »	20,553,914 »
Ensemble (1) .	121,157,227	117,400,045 »

(1) Non compris 11,564 kilomètres en 1911 et 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,954 kilomètres en 1911 et 495,652 kilomètres en 1910 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Le parcours des locomotives étrangères qui ont circulé sur le réseau de l'État est réparti comme suit :

	En 1911.	En 1910.
Remorquant des trains de voyageurs . .	497,211 kil.	534,550 kil.
— — de marchandises . .	63,081 »	73,697 »
Circulant à vide	50,237 »	50,509 »
Faisant des manœuvres.	»	»
Ensemble . .	610,549 »	660,556 »

§ 3. — NOMBRE ET PARCOURS DES TRAINS.

Le nombre et le parcours des trains, par nature d'emploi, ont été les suivants :

		En 1911.	En 1910.	
Nombre annuel des trains de l'État	de voyageurs (1)	trains internationaux	58,915	58,200
		trains ordinaires (2)	1,067,915	1,055,795
		trains mixtes	58,651	58,687
		trains du dimanche	6,488	6,874
		trains spéciaux	15,255	15,558
			<u>1,167,180</u>	<u>1,155,112</u>
	de marchandises	755,688	745,585	
	de route	42,716	55,710	
		<u>1,965,584</u>	<u>1,952,207</u>	
	Ensemble.			
Parcours kilomé- triques des trains de l'État	a) sur le réseau de l'État.	voyageurs. { trains lourds.	40,005,989	39,414,265
		voyageurs. { trains légers (5).	5,670,799	5,618,415
		marchandises	52,659,559	51,515,995
		PARCOURS PRODUCTIFS (5).	76,514,547	74,546,675
		Pour le service de la route.	558,871	652,016
	b) sur les lignes étrangères. {	voyageurs	695,575	680,887
		marchandises	574,415	547,289
		Parcours total des trains de l'État (5)	<u>77,945,006</u>	<u>76,206,865</u>
Parcours kilomé- triques des trains étrangers	c) sur le réseau de l'État. {	voyageurs	497,211	534,550
		marchandises	62,509	74,812
		PARCOURS PRODUCTIFS	<u>559,720</u>	<u>609,142</u>
Résumé.	PARCOURS PRODUCT. P. L'ÉTAT {	voyageurs (5)	44,171,999	43,567,010
		marchandises	52,702,068	51,588,805
		Autres parcours.	<u>1,628,659</u>	<u>1,660,192</u>
		TOTAL GÉNÉRAL (5)	<u>78,502,726</u>	<u>76,816,007</u>

(1) En ce qui concerne les trains de voyageurs, les différences en plus sur l'exercice 1910 proviennent notamment de la création de trains nouveaux ; celles en moins, pour les trains mixtes, de la transformation de certains trains de l'espèce en trains de voyageurs et trains de marchandises. Les différences en moins pour les trains du dimanche et les trains spéciaux résultent de ce qu'un bon nombre ont été organisés en 1910 à l'occasion de l'exposition de Bruxelles.

(2) Non compris les trains de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(5) Non compris 11,364 kilomètres en 1911 et 16,202 kilomètres en 1910 se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal, et 494,954 kilomètres en 1911 et 495,652 kilomètres en 1910 se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

§ 6. — UTILISATION DU MATÉRIEL A MARCHANDISES.

Nombre de wagons de l'État et des compagnies, expédiés chargés en services intérieur, mixtes et internationaux :

		En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.	
				Nombre.	en %.
Transports taxés.	Houille et coke.	1,554,425	1,604,918	— 70,495	— 4.39
	Autres marchandises	4,512,294	4,560,270	— 47,976	— 1.10
Transports en service.	Divers	531,543	408,545	— 77,002	— 18.85
	Combustibles	155,790	155,036	+ 754	+ 0.49
ENSEMBLE		6,554,050	6,528,769	— 194,719	— 2.98

§ 7. — TEMPS MOYEN QUE COMPORTE L'EMPLOI UTILE D'UN WAGON DE L'ÉTAT.

		En 1911.	En 1910.
En ne tenant compte que des wagons employés	en service intérieur	2 j 92	2 j 98
	en services mixtes et internationaux.	8 j 76	7 j 49
En y comprenant les wagons restés sans emploi et ceux en réparation	en service intérieur	5 j 05	5 j 08
	en services mixtes et internationaux.	9 j 12	7 j 73

§ 8. — ACHAT DE COMBUSTIBLES.

L'importance et le coût des *fournitures* de charbons et de coke effectuées en 1911 et en 1910 pour la traction des trains, le chauffage des bureaux, salles d'attente, etc., font l'objet de l'annexe XXV.

Le prix moyen de ces combustibles (charbon gailleteux, menu gras, menu maigre, menu demi-gras, briquettes, cokes divers, etc.), a été en 1911 de fr. 14.61 et en 1910 de fr. 15.80.

Les prix moyens des différents charbons pour locomotives acquis aux adjudications qui ont eu lieu de 1875 à 1911 sont renseignés au second diagramme ci-après.

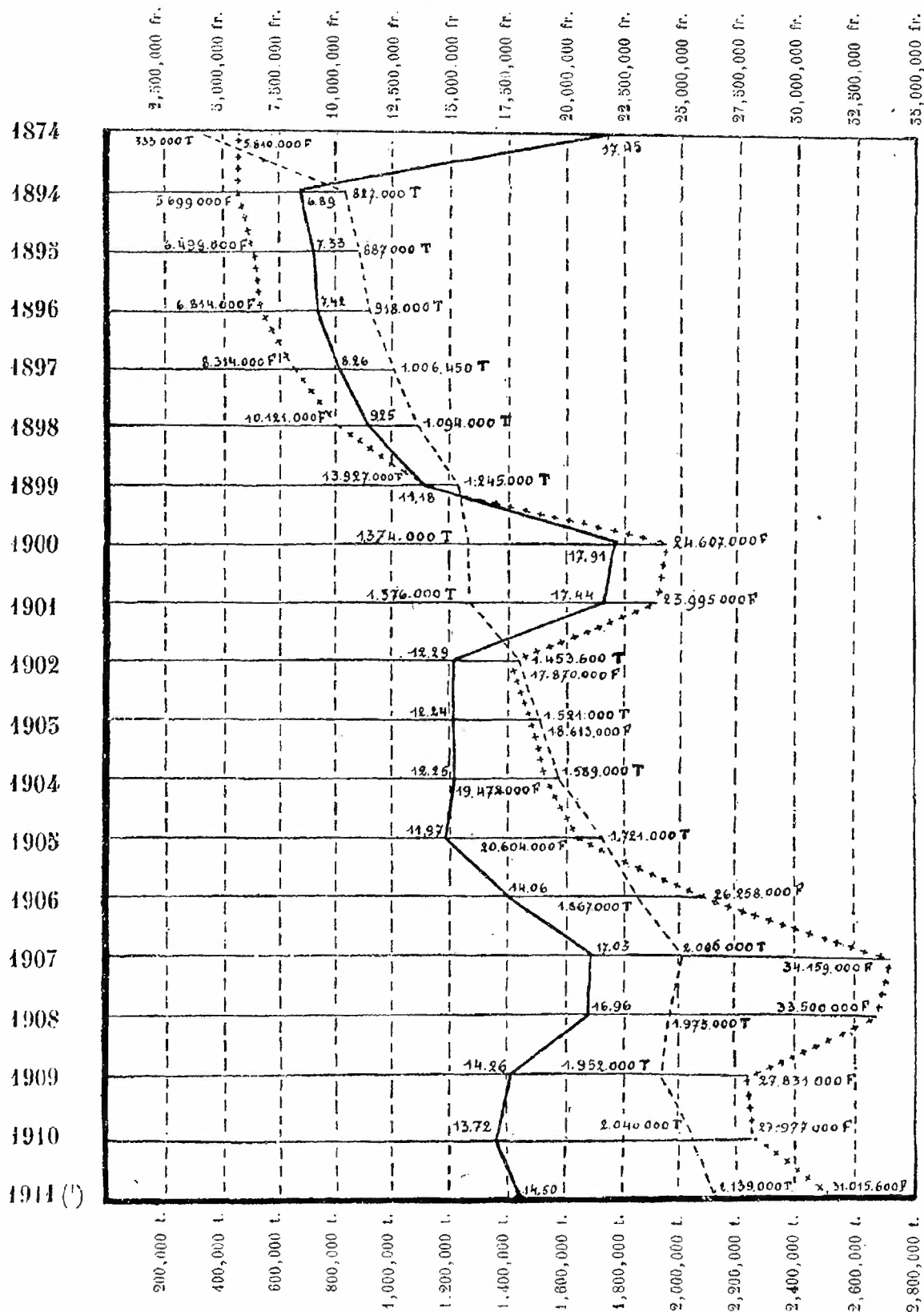
§ 9. — CONSOMMATION DE COMBUSTIBLES.

Le premier diagramme ci-contre figure les consommations de charbons, MENUS ET GAILLETEUX, de briquettes et de gailleteries (1), de 1874 et de chacune des années 1894 à 1911, ainsi que la dépense annuelle et le prix moyen afférents à chaque exercice.

(1) L'emploi des briquettes d'agglomérés de houille a été introduit en 1898.

Consommation de combustibles.

Quantités consommées ----- (Echelle 0=01 par 200,000 tonnes.)
 Sommes dépensées ++++++ (-- 0=01 par 2,500,000 francs.)
 Prix moyen par tonne ----- (-- 0=005 par franc.)

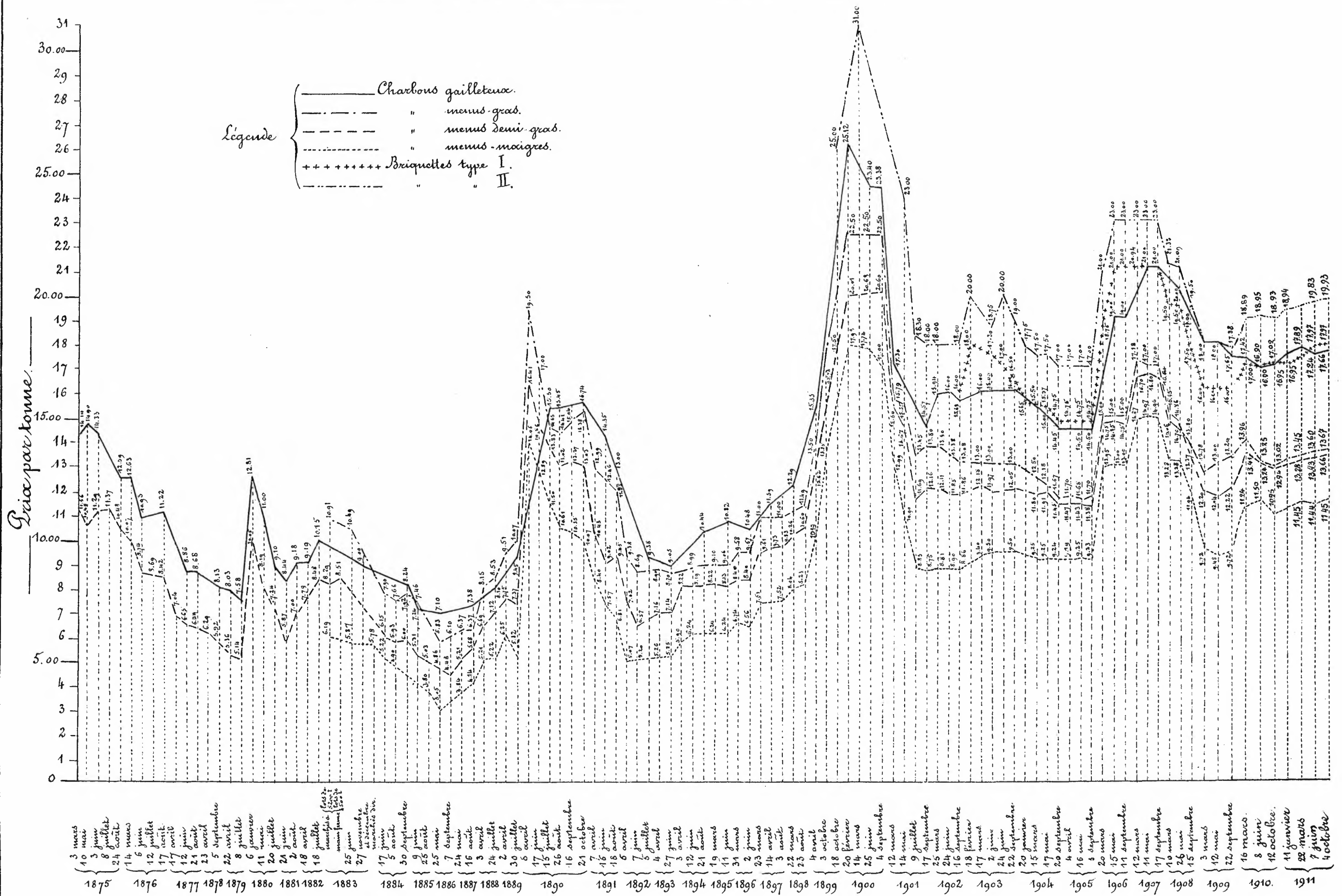


Pour les années antérieures à 1894, voir les comptes rendus de 1884 page 39, de 1885 page 35 et de 1904 page 26.

(1) Y compris 607,095 tonnes de briquettes correspondant à une valeur de 11,535,520 francs.

N. B. Les quantités indiquées au présent diagramme représentent les charbons menus, les charbons gailleteux, les briquettes et la gailleteerie réunis.

Diagrammes des prix moyens des charbons pour locomotives.



Dates des adjudications.

§ 10. — COMBUSTIBLE CONSOMMÉ PAR LES LOCOMOTIVES (CHARBONS ET BRIQUETTES).

L'annexe XXV donne le poids et la valeur du combustible consommé dans les foyers des locomotives. Les charbons menus demi-gras ont été employés purs et les charbons menus maigres et menus gras, en mélange.

Les consommations s'expriment comme il suit, par unité de trafic :

		En 1911.	En 1910.
Par train-kilomètre (1).	Quantité . . .	25 ^k .27	24 ^k .61
	Valeur . . .	0 ^r .566	0 ^r .536
Par locomotive-kilomètre avec train (2).	Quantité . . .	21 ^k .29	20 ^k .87
	Valeur . . .	0 ^r .508	0 ^r .285
Par locomotive-kilomètre avec train, à vide et en manœuvres (3).	Quantité . . .	16 ^k .26	16 ^k .02
	Valeur . . .	0 ^r .255	0 ^r .219

§ 11. — ÉCLAIRAGE.

Gaz. — La consommation de gaz pour l'éclairage des stations a été de 4,120,983 mètres cubes; la dépense s'est élevée à fr. 525,259 20, soit fr. 0.127 par mètre cube. (*Voir annexe XXVI.*)

Le nombre de trains éclairés au gaz riche en 1911 était de 536. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 505,606 07, soit fr. 0.176 par mètre cube. (*Voir annexe XXVII.*)

Consommation.

Les consommations de pétrole, d'huile de colza épurée et de torches-falots, ainsi que les dépenses y relatives, sont représentées comme il suit :

	En 1911.		En 1910.	
	Quantités.	Valeurs.	Quantités.	Valeurs.
Pétrole	10,069,540 litres.	F. 725,999 41	9,468,025 litres.	F. 662,761 61
Huile de colza épurée.	818,456 kilogr.	554,012 87	(4) 847,239 kilogr.	(4) 555,878 67
Torches-falots . . .	5,725 pièces.	2,010 42	6,958 pièces.	5,260 86
Ensemble. . .		F. 1,282,022 70		(4) F. 1,201,901 14

(1) Kilomètre de parcours d'un train en général conduit par une ou plusieurs locomotives de l'État.

(2) Kilomètre de parcours d'une locomotive attelée à un train, comme moteur principal ou supplémentaire.

(3) Kilomètre de parcours d'une locomotive en général, avec ou sans train.

(4) Chiffres rectifiés.

L'augmentation de la consommation d'huile de pétrole est due, notamment, à l'extension du nombre des appareils et à l'amélioration générale de l'éclairage; quant à la diminution de la consommation d'huile de colza épurée, elle provient surtout de ce que des voitures allemandes ont été substituées aux voitures État Belge, éclairées à l'huile, dans les trains de la ligne de Verviers Ouest à Aix-la-Chapelle (T.).

§ 12. — CHAUFFAGE DES TRAINS.

Au 31 décembre 1911, il existait 54,756 chaufferettes pour voitures à voyageurs et 1,331 calorifères de voitures de trains légers, soit 652 chaufferettes de plus et 23 calorifères de moins qu'en 1910.

§ 15. — GRAISSAGE.

Les consommations d'huiles, suif et graisses sont indiquées ci-après :

		En 1911.		En 1910.	
		QUANTITÉS.	VALEURS.	QUANTITÉS.	VALEURS.
		Kil.	Fr. c.	Kil.	Fr. c.
Graissage du matériel de traction.	Huiles	6,996,034	342,450 08	6,494,443	865,508 67
	Suif et graisses.	293,534	252,472 48	284,148	235,842 84
	Totaux. . .	7,289,562	4,064,322 56	6,778,591	4,404,351 51
Graissage des véhicules.	Huiles	(1) 644,306	485,862 49	(2) 623,560	482,473 06
Graissage des machines, appareils et excentriques dans les ateliers, stations, dépôts, éconòmats, voies et bâtiments.	Huiles	566,859	457,426 07	521,920	456,087 86
	Suif et graisses.	20,605	46,446 35	22,393	45,966 42
	Totaux. . .	587,464	473,242 42	544,313	472,053 98
Ensemble. . .		8,521,332	4,423,427 47	7,946,464	4,455,878 53
Soit pour 1914		+ 574,868	— 32,454 38		

§ 14. — APPROVISIONNEMENTS EN MAGASIN.

L'annexe XXIX donne le détail des approvisionnements du service de la traction.

(1) Non compris 155,028 kilogrammes d'huile de remploi.

(2) — 150,427 — —

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel.

Locomotives. — L'administration a mis en service un certain nombre de locomotives à voyageurs du type 10 (Pacific) et de locomotives à marchandises du type 36 (Decapod) commandées pendant l'exercice précédent.

Ces machines ayant donné complète satisfaction, il en a été commandé encore 12 du premier type et 16 du second sur les budgets de 1911 et 1912.

Voitures. — L'administration a commandé du matériel tôle à bogies destiné à former une rame pour train-bloc et 2 voitures de 3^e classe à bogies pour renforcer les deux rames existantes.

Wagons. — L'essai, aux wagons à charbon de 20 tonnes avec frein à vis, d'une guérite plus spacieuse et pourvue de portes, a donné satisfaction ; en conséquence l'administration a prévu ce nouveau type de guérite pour tous les wagons de l'espèce commandés en 1911.

Elle a également adopté un nouveau fourgon pour trains de marchandises, lequel offre plus de confort au personnel et possède une plus grande puissance de freinage.

ECLAIRAGE.

1^o Stations.

A. *Gaz.* — L'éclairage au gaz a été étendu dans 73 stations, ateliers, etc. L'extension comporte 1,005 brûleurs (Auer et ordinaires); le nombre total des becs de gaz qui était de 26,188 fin 1910, se chiffre au 31 décembre 1911, à 23,234 (1) (voir détails, annexe XXVI).

B. *Pétrole.* — L'éclairage au pétrole au moyen de lampes belges a été étendu dans 97 stations. Il a été placé 367 appareils en extension et 3 en remplacement de lampes ancien modèle à mèche plate. 124 lampes de ce dernier modèle ont été placées en extension dans 31 stations, haltes et points d'arrêt.

155 foyers puissants à incandescence par le pétrole ont été placés en extension dans 18 stations (voir détails, annexe XXVI).

2^o Trains

A. *Gaz.* — L'éclairage au gaz par brûleurs à incandescence au moyen de manchons droits a été étendu, en 1911, dans 22 voitures de 3^e classe, 37 voitures de 2^e classe et 166 voitures mixtes de 1^{re} et 2^e classes. Le nombre de véhicules équipés de la sorte est ainsi porté à 884.

(1) En ajoutant les 1,005 brûleurs placés en extension au nombre total de brûleurs en service en 1910, on obtient 27,193 brûleurs; mais ce chiffre doit être diminué de 1,959 brûleurs par suite de la substitution dans certaines gares ou des ateliers, de l'éclairage électrique ou de l'éclairage par incandescence au pétrole à l'éclairage au gaz.

B. *Electricité.* — Fin 1911, l'administration possédait 1,615 voitures appareillées à l'éclairage électrique, savoir :

1,442 voitures au système Stone.

161	—	—	série parallèle.
10	—	—	Aichelé.
1	—	—	Kull.
1	—	—	Vicarino.

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

§ 1^{er}. — Voyageurs.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, pendant les exercices 1911 et 1910, sont résumés dans le tableau suivant :

NOMBRE DE VOYAGEURS.		Différences pour 1911.	RECETTES		Différences pour 1911.	Parcours moyen par voyage.		Recette moyenne par voyage.	
en 1911.	en 1910.		en 1911.	en 1910.		en 1911.	en 1910.	en 1911.	en 1910.

a) Billets simples.

1 ^{re} classe (1).	301,454	330,385	— 28,931	2,346,522 58	2,618,938 14	— 270,413 56	Kil. 84,00	Kil. 84,46	Fr. 7,784	Fr. 7,921
2 ^e —	2,284,248	2,318,398	— 34,150	7,315,739 74	8,024,387 68	— 707,847 94	50,20	54,26	3,203	3,461
3 ^e —	13,348,893	13,506,606	— 157,713	11,958,972 47	12,105,178 20	— 146,205 73	21,70	23,71	0,886	0,892
Totaux et moyennes.	15,934,635	16,155,389	— 220,754	21,621,234 79	22,745,702 02	— 1,124,467 23	28,62	29,54	1,357	1,408

b) Billets « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	482,618	513,904	— 31,286	2,267,150 17	2,895,285 42	— 628,135 25	Kil. 62,61	Kil. 66,01	Fr. 4,698	Fr. 4,957
2 ^e —	6,493,462	6,722,906	— 229,444	10,413,915 03	11,563,929 78	— 1,150,014 75	31,42	33,71	1,601	1,721
3 ^e —	15,601,836	16,109,918	— 508,082	28,257,199 95	29,460,188 52	— 1,202,988 57	20,36	21,09	0,616	0,638
Totaux et moyennes.	22,577,916	23,346,728	— 768,812	40,938,265 15	43,921,403 72	— 2,983,138 57	22,10	23,13	0,774	0,818

c) Ensemble des billets simples et « aller et retour ».

1 ^{re} classe (1).	784,072	874,289	— 90,217	4,613,672 75	5,512,221 56	— 898,548 81	70,45	73,11	5,884	6,074
2 ^e —	8,779,750	9,041,304	— 261,554	17,729,654 77	19,589,517 46	— 1,859,862 69	36,31	38,98	2,019	2,167
3 ^e —	39,249,729	39,619,524	— 369,795	40,216,172 42	41,565,366 72	— 1,349,194 30	21,11	21,68	0,679	0,696
Totaux et moyennes.	48,313,551	49,535,117	— 1,221,566	62,559,509 94	66,667,105 74	— 4,107,595 80	23,61	24,57	0,969	1,035

d) Billets à prix réduits.

Abonnements	Militaires, enfants, électeurs, etc.	1 ^{re} classe (1).	20,432	20,720	— 288	60,522 24	60,016 78	— 505 46	63,17	61,80	2,962	2,898
		2 ^e —	359,593	321,845	— 37,748	483,500 42	439,185 61	— 44,314 81	62,27	42,52	1,345	1,356
		3 ^e —	2,124,310	2,035,441	— 88,869	1,800,409 13	1,785,181	— 15,228 14	44,81	46,40	0,848	0,877
	ordinaires.	1 ^{re} classe (1).	719,451	676,654	— 42,797	1,410,167 22	1,366,459 50	— 43,707 72	54,31	53,03	2,000	2,019
		2 ^e —	7,172,300	7,216,320	— 44,020	8,315,892 60	8,657,216 49	— 341,323 89	44,57	41,68	1,159	1,200
		3 ^e —	11,417,260	11,673,508	— 256,248	8,799,269 56	9,510,511 90	— 711,242 34	35,43	37,36	0,609	0,648
	détachés.	1 ^{re} classe (1).	40,488	25,919	— 14,569	11,923 59	8,647 18	— 3,276 41	12,71	10,15	0,251	0,335
		2 ^e —	2,606,106	2,299,658	— 306,448	438,396 03	422,441 62	— 16,954 41	13,58	15,71	0,183	0,184
		3 ^e —	5,507,046	2,427,276	— 3,079,770	282,868 48	275,630 12	— 7,178 36	11,95	11,81	0,113	0,114
	d'ouvriers.	1 ^{re} classe (1).	18,304,101	11,866,821	— 6,437,280	10,209,306 23	9,252,938 02	— 926,368 21	18,79	18,79	0,130	0,129
	Nouveaux et leurs gardiens.	3 ^e —	76,978	74,064	— 2,914	185,923 15	188,168 85	— 2,245 70	50,33	52,84	0,931	0,995
	Émigrants.	3 ^e —	95,605	116,783	— 21,178	237,907 75	301,979 61	— 64,071 86	131,65	135,83	2,458	2,586
Sociétaires.	1 ^{re} classe (1).	1,673	2,325	— 652	10,561 70	16,174 80	— 5,613 10	134,58	148,35	6,311	6,957	
	2 ^e —	44,528	65,863	— 21,335	163,590 21	230,727 39	— 67,137 09	115,19	109,84	3,674	3,503	
	3 ^e —	1,387,771	1,590,218	— 202,447	1,454,360 25	1,757,365 98	— 303,005 73	65,45	58,62	1,018	1,108	
Trains de plaisir.	1 ^{re} classe (1).	2	2	— 0	6 60	6 60	— 0	70 50	3,300	3,300		
	2 ^e —	14,718	16,252	— 1,534	46,822 05	45,381 10	— 1,440 95	99,75	87 55	3,181	2,792	
	3 ^e —	91,130	185,826	— 94,696	157,112 26	268,340 33	— 111,228 07	83,86	76,40	1,581	1,444	
Voyages circulaires.	1 ^{re} classe (1).	42,101	61,400	— 19,299	311,658 54	451,182 46	— 139,523 92	85,07	70,81	7,878	7,348	
	2 ^e —	134,201	196,791	— 62,590	723,321 11	1,080,113 15	— 356,792 04	85,49	88,50	5,360	5,534	
	3 ^e —	70,698	87,572	— 16,874	233,875 05	287,683 74	— 53,808 69	85,20	89,06	3,171	3,285	
Total des billets à prix réduits	1 ^{re} classe (1).	834,151	787,909	— 46,242	1,853,842 89	1,902,550 23	— 48,707 34	54,33	54,42	2,249	2,417	
	2 ^e —	10,231,448	10,118,729	— 112,719	10,191,526 32	10,864,095 27	— 672,568 95	37,82	39,37	0,996	1,076	
	3 ^e —	39,112,832	39,053,479	— 59,353	23,351,031 87	23,657,915 57	— 306,883 70	22,50	23,17	0,234	0,253	
Totaux et moyennes.		110,168,431	103,939,217	— 6,229,214	35,396,401 68	36,444,561 56	— 1,048,160 48	24,16	24,96	0,320	0,349	

e) Résultats généraux.

1 ^{re} classe (1).	1,604,223	1,651,268	— 47,045	6,167,515 61	7,214,772 28	— 1,047,256 67	62,19	64,20	4,019	4,343
2 ^e —	19,011,198	19,169,033	— 157,835	27,921,191 09	30,173,612 73	— 2,252,421 64	37,12	39,19	1,459	1,606
3 ^e —	58,353,561	58,670,003	— 316,442	63,567,204 29	65,163,287 21	— 1,596,082 92	21,98	22,59	0,401	0,426
Totaux et moyennes sur les lignes à circulation normale.				97,925,911 02	102,851,567 30	— 4,925,656 28	23,95	24,82	0,547	0,593
Billets délivrés sur le vicinal de Mons à Boussa.										
simples.	817,403	791,116	— 26,287	324,481 60	316,073	— 8,408 67	11,591 40	11,591 40	0,149	0,149
Abonnements.	865,566	558,608	— 306,958	120,133 85	128,218 73	— 8,084 88	1,915 10	1,915 10	0,150	0,149
Total.	1,682,969	1,349,724	— 333,245	444,615 45	444,291 53	— 324,623 92	12,506 50	12,506 50	0,300	0,298
Résultats généraux.				98,544,377 17	103,416,034 66	— 4,871,657 49	23,95	24,82	0,513	0,585

(1) Sont considérés comme 1^{re} classe, les « réservés » du service intérieur.

N. B. Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

Du tableau qui précède, il résulte que, par rapport à 1910, l'année 1911 a produit :

Pour les billets simples	en moins . fr.	1,124,467 23
— « aller et retour »	en moins . .	2,723,128 57
Pour l'ensemble des billets simples et « aller et retour »	en moins . fr.	3,847,595 80
Pour l'ensemble des prix réduits autres que les billets « aller et retour »	en moins . .	1.048,160 48
Pour la totalité des transports de voyageurs	en moins . fr.	4,895.756 28 ⁽¹⁾

Les voyageurs munis de billets « aller et retour », pour lesquels il est accordé une réduction de 20 p. c., dominent dans les proportions suivantes :

	Billets simples.	Billets « aller et retour ».	Ensemble.
		(20 p. c. de réduction.)	
Nombre.	15,934,633	32,869,916	68,804,551
Si l'on y ajoute le mouvement des abonnés, des sociétaires et émigrants, des trains de plaisir, des voyages circu- laires, des enfants, des militaires, etc., soit		110,168,431	110,168,431
Ensemble.		163,058,347	178,972,982

l'on constate que sur 178,972,982 voyages, 163,058,347, soit 91.10 p. c., ont été effectués à prix réduits. Cette proportion était de 90.69 p. c. en 1910.

Les abonnements (voyageurs, étudiants et ouvriers) ⁽²⁾ ont progressé en dehors de toute proportion avec le mouvement général des voyageurs non abonnés :

	Nombre. 1872.	Nombre. 1911.	Augmentation. Nombre.
Voyages par abonnement.	1,231,112	105,696,778	104,465,666
Autres voyages	21,966,511	73,276,204	51.309,693
Ensemble.	23,197,623	178,972,982	155,775,359

Les voyageurs, non compris ceux de la ligne vicinale de Mons à Boussu, ont parcouru le nombre de kilomètres ci-après :

	1911.	1910.
En première classe	100,010,766	106,632,428
En deuxième classe	705,667,758	750,811,469
En troisième classe	3,481,004,929	3,448,744,296
Ensemble.	4.286,683,453	4,306,208,193
En moins pour 1911.		19,524,740

(1) Sans tenir compte des recettes afférentes aux tickets d'entrée dans les stations et aux billets délivrés sur la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Voir les transports par abonnement, annexes XXX, XXXI et XXXII.

Recettes moyennes par voyageur embarqué.

ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.	ANNÉES.	PRODUIT MOYEN PAR VOYAGEUR.
	Fr.		Fr.		Fr.
1865 . . .	1.57	1881 . . .	0.82	1897 . . .	0.62
1866 . . .	1.45	1882 . . .	0.81	1898 . . .	0.59
1867 . . .	1.49	1883 . . .	0.79	1899 . . .	0.56
1868 . . .	1.49	1884 . . .	0.78	1900 . . .	0.551
1869 . . .	1.48	1885 . . .	0.81	1901 . . .	0.548
1870 . . .	1.14	1886 . . .	0.75	1902 . . .	0.550
1871 . . .	1.12	1887 . . .	0.74	1903 . . .	0.544
1872 . . .	0.95	1888 . . .	0.75	1904 . . .	0.544
1873 . . .	0.87	1889 . . .	0.72	1905 . . .	0.555
1874 . . .	0.84	1890 . . .	0.70	1906 . . .	0.534
1875 . . .	0.84	1891 . . .	0.68	1907 . . .	0.551
1876 . . .	0.80	1892 . . .	0.68	1908 . . .	0.546
1877 . . .	0.78	1893 . . .	0.66	1909 . . .	0.552
1878 . . .	0.76	1894 . . .	0.69	1910 . . .	0.587
1879 . . .	0.75	1895 . . .	0.66	1911 . . .	0.545
1880 . . .	0.88	1896 . . .	0.64		

Sauf quelques relèvements exceptionnels dus à des expositions, comme en 1910, à des modifications de tarifs, etc., la recette moyenne par voyageur, qui s'était légèrement relevée en 1908 et en 1909, continue à fléchir.

Ces fléchissements proviennent surtout des causes suivantes : augmentation continuelle des voyages à prix réduits, suppression de la surtaxe des express, diminution du prix des abonnements, fixation à deux jours « ouvrables » de la durée de validité des billets « aller et retour ».

§ 2. — MOUVEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LES LIGNES
DE L'ÉTAT, EN 1911. — PARCOURS MOYEN.

Une statistique des transports de certaines grosses marchandises *par chargements complets*, de chevaux, bestiaux, etc., effectués par les lignes de l'État en 1911, fait l'objet des tableaux annexes XXXIII à XXXVIII. Le mouvement y est renseigné par services (intérieur, mixtes, internationaux et de transit).

Le parcours moyen d'une tonne des grosses marchandises transportées par charges complètes fait l'objet de l'annexe XXXIX.

§ 3. — ENSEMBLE DU MOUVEMENT ET DES RECETTES.

Le mouvement et les recettes en général se résument comme suit :

MOUVEMENT.				RECETTES.		
Unité.	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.
Voyageurs	Voyage.	180,840,189	175,312,540 + 5,527,649	98,219,895 57	103,109,981 66	- 4,890,086 00
Tickets d'entrée	Coupon.	3,241,816	3,360,730 - 115,914	324,481 60	336,073 "	- 11,591 40
Bagages	Quintal.	622,220	659,161 - 36,941	2,740,828 50	3,000,501 85	- 259,673 35
Petites marchandises	Id.	7,325,775	7,070,321 + 255,454	18,392,597 04	17,656,576 75	+ 736,020 29
Grosses —	Tonne (1).	61,408,969	58,085,805 + 3,322,164	188,024,927 54	177,349,282 08	+ 10,675,645 46
Finances	—	(2)	(2)	284,948 03	275,729 78	+ 9,218 26
Équipages	Nombre.	6,161	6,068 + 93	204,787 36	197,688 69	+ 7,098 67
Chevaux et bestiaux	Expédition.	128,167	123,695 + 4,472	2,917,287 53	2,839,329 20	+ 77,958 33
Produits extraordinaires	—	—	—	2,182,746 10	3,831,670 29	- 1,651,924 19
Ensemble				313,292,497 27	308,599,833 30	+ 4,692,663 97
Produits divers				580,247 37	897,050 51	- 316,803 14
Totaux . . . fr.				313,872,744 64	309,496,883 81	+ 4,375,860 83

Les diverses sources de recettes se décomposent par nature de service, savoir :

	1911.				1910.
	SERVICE intérieur.	SERVICES mixtes.	SERVICES internationaux.	SERVICES réunis.	SERVICES réunis.
	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.	Sommes.
Voyageurs fr.	69,089,908 93	16,620,853 32	12,509,133 32	98,219,895 57	103,109,981 66
Tickets d'entrée dans les stations.	324,481 60	"	"	324,481 60	336,073 "
Bagages	1,117,671 27	59,816 03	1,653,339 20	2,740,828 50	3,000,501 85
Petites marchandises	13,035,340 62	798,412 29	4,558,841 13	18,392,597 04	17,656,576 75
Grosses —	100,991,467 93	13,086,861 22	73,946,599 39	188,024,927 54	177,349,282 08
Finances	211,472 32	32,419 27	41,056 44	284,948 03	275,729 78
Équipages	154,222 90	11,057 11	39,477 35	204,787 36	197,688 69
Chevaux et bestiaux	2,443,031 03	105,538 07	368,718 43	2,917,287 53	2,839,329 20
Produits extraordinaires	2,182,746 10	"	"	2,182,746 10	3,831,670 29
Ensemble . . . fr.	189,550,342 70	30,714,986 31	93,027,168 26	313,292,497 27	308,599,833 30
Produits divers fr.				580,247 37	897,050 51
Total . . . fr.				313,872,744 64	309,496,883 81

(1) Non compris le mouvement sur les embranchements industriels.

(2) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux, etc. (taxes au poids et à la valeur cumulées), ainsi que les « remboursements ».

La répartition proportionnelle pour cent des recettes correspondant à ces trois natures de service était :

	Services : intérieur,	mixtes,	internationaux.
En 1910, de	61.71	9.74	28.55
Elle est, en 1911, de	60.50	9.81	29.69
Différences pour 1911.	— 1.21	+ 0.07	+ 1.14

§ 4. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits extraordinaires se répartissent comme suit :

	En 1911	En 1910.
Garde de bagages. fr.	180,506 80.	194,904 85
Loyer des buffets.	127,805 51	120,776 26
Droit d'affichage	27,717 »	27,686 »
Remise à domicile des articles « bureau restant », 2° remise, 3° remise, etc.	85,595 80	70,210 20
Amendes pour surcharge	15,549 58	51,557 81
Formalités en douane	451,790 18	412,846 94
Dépôt et magasinage	166,659 17	159,986 69
Retard dans le chargement et le déchargement. . .	781,625 54	698,515 59
Location de locomotives, tenders, matériel, etc. .	25,995 90	12,252 54
— de tapissières.	507 20	135 10
Déchargement d'office	35,759 86	54,157 50
Entretien et traction sur raccordements.	474,820 91	410,080 52
Redevances pour usage de quais	7,032 67	2,685 50
Location de terrains, produits des vidanges, etc. .	115,654 99	101,505 25
Redevances pour utilisation du matériel de l'État sur des lignes étrangères; usage foncier de stations de l'État par des sociétés	— 451,474 40	782,024 67
Surtaxes non remboursées	1,556 56	1,552 06
Recettes diverses	(1) 157,905 05	774,617 41
Total. . fr.	<u>2,182,746 10</u>	<u>5,854,670 29</u>

§ 5. — PRODUITS DIVERS.

Les produits divers encaissés par l'administration des domaines, pour compte de l'exploitation du chemin de fer, du chef de loyer de bâtiments provisoirement inutiles et de la vente d'herbages, de plantations, d'objets non réclamés ou hors d'usage, etc., se sont élevés (voir annexe VII.) à fr.

	En 1911.	En 1910.
	580,247 57	897,050 51

§ 6. — RÉDUCTIONS CONSENTIES SUR LES PRIX DE TRANSPORT.

La réduction accordée sur les prix de transport représente — non compris les « aller et retour », les transports gratuits, en service, par abonnement,

(1) Déduction faite d'une somme de 721,000 francs encaissée en 1910 à titre de valeurs de remploi et qui n'a pu être restituée au budget pour ordre qu'en 1911.

taxés à des prix conventionnels, ni ceux qui bénéficient des tarifs spéciaux ou exceptionnels, — une diminution de recette à concurrence des sommes ci-après :

	En 1911.	En 1910
Enfants, électeurs, militaires payants, etc. fr.	1,443,891 32	1,569,542 68
Ouvriers allant travailler hors frontière	212,014 35	194,120 54
Détenus et leurs gardiens (1)	185,925 15	188,468 85
Émigrants	257,907 75	501,979 61
Sociétaires	1,628,515 16	2,004,268 08
Trains de plaisir	205,940 91	513,721 45
Transports mili- taires en débet.	Hommes 688,525 85 Chevaux 80,535 70 Bagages et matériel de guerre. 122,759 58	720,955 57 59,474 65 115,626 84
Transports mili- taires soldés par les intéressés	Bagages et mobiliers. 7,182 90 Équipages et chevaux 6,758 60	6,844 90 4,645 85
Transports d'ob- jets et d'approvi- sionnements pour	départements ministériels 54,391 10 armée et prisons. 156,600 95 divers 6,971 20	29,484 45 180,055 " 7,765 25
Ensemble. fr.	<u>5,015,898 50</u>	<u>5,496,451 52</u>

II. — Stations.

Le nombre des stations, haltes, points d'arrêt, dépendances et bureaux intérieurs, exploités par l'Etat, était, au 31 décembre :

	1911.	1910.	Différences en 1911.
Stations (2)	773	773	—
Haltes.	264	261	+ 3
Points d'arrêt (5)	275	270	+ 5
Dépendances	76	75	+ 1
Bureaux intérieurs de villes et bureaux auxiliaires (4)	27	28	- 1
Ensemble.	<u>1,413</u>	<u>1,407</u>	<u>+ 6</u>

Des modifications et additions ont été apportées aux installations ci-après :

1^o Il a été créé une station portant la dénomination d'Oostacker ; par contre, celle de Gand (Waas) a été supprimée.

2^o Une halte a été établie à Zellick (Hippodrome), ainsi qu'à Welkenraedt (Ouest); celles de Dolhain (Terrassements) et de Verviers (Carrières) ont été supprimées.

(1) Y compris, pour 1911, une somme de fr. 112,699.80, et pour 1910, une somme de 114,250 francs représentant les frais de transport de voitures cellulaires.

(2) Non compris les bureaux intérieurs indépendants.

(5) Non compris 19 points d'arrêt de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

(4) Y compris 14 stations (bureaux intérieurs indépendants et le bureau belge de Douvres).

3° Des points d'arrêt ont été créés à Westveld, Tongres (Pont), Cappellenbosch, Bambrugge, Overpelt (Village), Wilryck (Molenveld), Contich (Nieuwe Lei); celui de Westveld (Champ de courses) a été supprimé et ceux de Beveren (Lys), Petit-Enghien et Fauquez ont été transformés en haltes.

4° Des dépendances ont été établies à Ostende (Entrepôt) et à Olne (gare de secours); par contre, celle de Nieuport (Dunes) a été supprimée.

5° Un bureau intérieur a été créé à Bruxelles (rue des Ursulines); ceux de Bruxelles (place de la Chapelle) et de Bruxelles (rue des Tanneurs) ont été supprimés.

*
* *

Il existe 21 stations et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par l'Etat Belge, ainsi que 16 stations (*) et 1 point d'arrêt communs ou d'échange gérés par d'autres exploitations de chemins de fer.

*
* *

Des extensions de service ont été réalisées aux stations de Maldegem et Zarren, ainsi qu'à la halte de La Louvière (Bouvy).

*
* *

Les modifications ci-après ont été apportées aux dénominations de certaines stations :

Il y avait :	Il faut :
Bassily.	Bassilly.
Ecaussines.	Ecaussinnes.
Ecaussines (Carrières).	Ecaussinnes (Carrières).
Nieukerken (Waas).	Nieuwkerken (Waas).

III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

§ 1^{er}. — CAMIONNAGE.

Les dépenses pour le camionnage, la remise à domicile des colis par porteurs et par la poste, et le port des avis d'arrivée se sont élevées en 1911 à fr. 2,565,807.48 contre 2,535,685.82 en 1910, soit une augmentation de fr. 30,121.56.

(*) Les stations de Herbesthal et de Trois Vierges ne sont pas comprises dans ce nombre.

Ces dépenses se détaillent comme suit :

	1911	1910
a) Camionnage (déclarations) fr.	2,013,872.98	1,997,585.09
b) Van Gend (art. 10 de la convention de 1867)	64,294.50	64,590.75
c) Remise à domicile des colis, par por- teurs, à Bruxelles	42,666.90	41,026.89
d) Port à domicile des colis exprès dans les autres localités et remise d'avis d'arrivée.	218,477.85	210,168.22
e) Remise à domicile par la poste	22,494.95	20,314.87
Totaux. . . .	2,363,807.18	2,333,685.82

Un service de camionnage a été instauré à Aywaille à partir du 1^{er} juin 1911. La dépense occasionnée de ce chef s'est élevée à fr. 1,609.68.

Le surplus de l'augmentation des dépenses, comparativement à 1910, soit fr. 28,511.68 est dû au développement des services existants.

§ 2. — TRAINS DE VOYAGEURS.

De nombreuses modifications ont été apportées aux horaires des trains de voyageurs en vue d'améliorer leur marche, d'établir de nouvelles correspondances, etc.

Bon nombre de trains nouveaux ont, en outre, été organisés afin de satisfaire aux exigences du public et pour répondre aux besoins du trafic, tant en service intérieur qu'en service international.

En ce qui concerne le service intérieur, les améliorations ci-après sont à mentionner spécialement :

1^{er} mai.

Création d'un train direct entre Courtrai et Bruxelles et retour.

Création d'un train direct entre Tournai et Charleroy et retour.

Création d'un train direct entre Maestricht et Bruxelles et retour.

1^{er} juin.

Accélération des relations établies pendant l'été entre Bruxelles et Adinkerke-Panne/Nieuport, moyennant, notamment, la suppression de l'entrée à Gand (Sud) des trains directs desservant ces relations et le dédoublement de ces trains entre Bruxelles et Gand.

1^{er} juillet.

Création de quatre trains directs, deux dans chaque sens, entre Anvers (Sud) et Charleroy (Sud).

Création de quatre trains directs, deux dans chaque sens, entre Liège (Guillemins) et Jemelle, en coïncidence dans cette dernière station avec des trains internationaux de la ligne du Luxembourg.

Création d'un train semi-direct entre Hasselt et Liège (Guillemins) et retour.

*
* *

Les principales améliorations introduites dans le service international sont les suivantes :

1^{er} mai.

Le train de luxe Ostende-Vienne-Express, qui circulait déjà journellement entre Ostende et Budapest, a été prolongé, quatre fois par semaine au lieu de trois, jusqu'à Constantinople via Sofia, et trois fois par semaine au lieu de deux, sur Bucharest et Constanza, avec correspondance par bateau pour Constantinople.

De même, en sens inverse, les départs de Constantinople ont lieu actuellement quatre fois par semaine via Sofia, et trois fois par semaine via Constanza-Bucharest.

Par suite de modifications réalisées sur les réseaux de l'Alsace-Lorraine et de l'Est français, de nouvelles relations ont été établies :

1^o Entre Strasbourg (départ 7 $\frac{1}{4}$ heures 38 matin) et Bruxelles (Nord) (arrivée à 13 heures 22);

2^o entre la Belgique et Nancy via Metz (départ d'Ostende (Quai) à 3 heures 42 et de Bruxelles (Nord) à 6 heures 8; arrivée à Nancy à 1 heure 39 soir.

Des services nouveaux de voitures directes ont été organisés :

1^o entre Ostende et Milan, avec retour de Gênes, voiture de 1^{re} et 2^e classe, dans les trains n^{os} 2 et 1 (départ d'Ostende (Quai) à 16 heures 20, de Gênes à 11 heures);

2^o entre Bruxelles, Stuttgart et Munich, avec retour d'Appenweier, voitures des 3 classes, dans les trains n^{os} 1234 et 1243 (départ de Bruxelles (Nord) à 12 heures 10, d'Appenweier à 10 heures 10 matin);

3^o entre Bruxelles et Bâle, voiture de 3 classes, dans le train n^o 12 partant de Bruxelles (Nord) à 8 heures 10.

1^{er} octobre.

Les relations entre Londres et la Belgique, tant via Ostende que via Calais et Boulogne, ont été améliorées et facilitées.

Le train qui, chaque été, partait de Douvres pour Londres à 7 heures 55 soir avec la correspondance du bateau quittant Ostende (Quai) à 13 heures 30, a été maintenu pendant l'hiver.

Il en est de même du train qui, chaque été, conduisait directement à Bruxelles la correspondance partie de Londres via Calais à 11 heures du matin.

En outre, les voyageurs de 3^e classe pour la Belgique et vice versa ont été admis à faire usage des trains ci-après :

- a) départ de Londres pour Douvres et Folkestone à 2 heures 20 soir;
- b) départ de Douvres pour Londres à 7 heures 55 soir;
- c) départ de Folkestone pour Londres à 9 heures 5 soir.

§ 3. — TRAINS DE MARCHANDISES.

Dans leurs grandes lignes, les améliorations introduites dans le service des marchandises se résument ainsi qu'il suit :

a) *Ligne du Luxembourg.*

La remorque en triple traction a été appliquée à quatre trains circulant précédemment en double traction sur le parcours de Schaerbeek à Arlon et vice versa, et à cinq trains nouveaux d'Arlon vers le bassin de Liège et vice versa; elle a, en outre, été autorisée pour la traction de tous les trains extraordinaires circulant sur la ligne du Luxembourg.

b) *Ligne de la Basse-Sambre.*

Dix trains de marchandises ont été détournés via Luttre-Jumet-Brûlotte-Châtelineau-Châtelet à la décharge de la ligne de Luttre-Charleroy (Sud)-Châtelineau-Châtelet.

Trois trains de marchandises ont été détournés via Marchienne-au-Pont-Piéton-La Louvière à la décharge de la ligne de Marchienne-au-Pont-Luttre-Manage.

Trois trains de marchandises d'Aiseau et de Tamines à Montignies (Formation) ont été détournés via Lambusart sur la gare de Fleurus qui assure actuellement, à la décharge de Montignies (Formation), la réexpédition des wagons entrant dans leur composition.

Deux trains du bassin de Mons, l'un pour Lodelinsart, l'autre pour Châtelineau-Châtelet, ont été détournés : le premier, sur Gilly-Sart-Allet à partir de Luttre; le second, sur Fleurus à partir de Monceau par la voie industrielle de Monceau-Dampremy (Charbonnages); leur retour vers les points de départ a été modifié de façon à leur faire suivre la voie de Jumet-Brûlotte et de Dampremy (Charbonnages) et à leur faire éviter l'emprunt de la ligne de la Basse-Sambre.

Deux trains ont été dirigés via Couillet-Montignies-Hauchies-Jamioulx à la décharge de la voie de Charleroy-La Sambre-Jamioulx.

Des transports correspondant à la charge de deux trains dans chaque sens ont été dirigés via Maestricht-Aerschot-Lodelinsart à la décharge de la ligne de Welkenraedt à Châtelineau-Châtelet via Namur.

Vingt parcours de trains à vide ou de machines seules ont été supprimés sur différentes sections.

Un service direct de Ronet à Luttre via Jumet-Brûlotte et trois nouveaux services directs de Le Vieux Campinaire (Formation), de Ronet et d'Aerschot à Saint-Martin ont été organisés, le premier, pour supprimer des escales à Châtelineau-Châtelet, les autres, pour en éviter à Charleroy (Sud) et à Marcinelle.

Grâce à ces améliorations, le service a fonctionné sur la ligne de la Basse-Sambre d'une façon très satisfaisante pendant l'hiver 1911-1912.

Aussi de nouvelles mesures de dégagement seront-elles encore réalisées au cours de cette année en vue de donner au service des trains l'élasticité nécessaire pour faire face à l'accroissement du trafic dans les meilleures conditions possibles.

c) Ligne de Bruxelles (Midi) à Braine-le-Comte.

Trois trains de marchandises ont été détournés via Ecaussinnes-Clabecq à la décharge de la ligne de Braine-le-Comte à Lembeek (Halle).

d) Ligne de Louvain à Maestricht et de Liège à Achel.

Des services directs ont été organisés :

- un de Dampremy (Charbonnages) à Maestricht,
 - un de Couillet-Montignies (Roctiau) à Maestricht,
 - deux de Louvain à Maestricht,
 - deux de Liers à Achel et vice versa,
- en vue de dégager les gares d'Aerschot et de Hasselt.

En outre, onze trains de marchandises d'Anvers vers le bassin de Liège et vice versa ont été acheminés par la courbe nouvelle Beggijnendijck-Langdorp en vue d'éviter leur rebroussement à Aerschot.

e) Ligne de la Vesdre.

La mise en service de la gare de secours d'Olne a permis de régulariser, dans une certaine mesure, le débit de la ligne de la Vesdre et d'atténuer les difficultés considérables éprouvées pendant l'hiver 1910-1911.

Cependant, la circulation des trains de marchandises y est toujours très difficile, tant à cause de l'extension considérable du trafic que de la circulation intense qui s'y effectue.

f) Sur toutes les lignes.

De nombreuses modifications d'horaires et d'itinéraires ont été réalisées en vue de réduire le nombre et la durée des escales dans les gares de formation, et de tirer parti de parcours de machines seules jusque là improductifs.

En outre, des trains nouveaux, locaux, directs ou omnibus, suivant les circonstances, ont été créés sur les lignes où l'accroissement des transports en nécessitait la mise en marche.

g) Trains de charbon.

Une organisation nouvelle a été prévue, d'accord avec les administrations voisines des chemins de fer de l'État, pour faire face aux transports exceptionnels de charbon à effectuer entre l'Allemagne, la France et la Belgique, en cas de nécessité.

h) Service de nuit.

Le service de nuit a été organisé sur les lignes de :

Luttre à Châtelineau-Châtelet via Jumet-Brûlotte, — Gilly-Sart-Allet à Le Vieux Campinaire, — Angleur à Marloie ;

ainsi que dans les stations et haltes de Gosselies, Jumet-Brûlotte, Gilly-Sart-Allet, Le Vieux-Campinaire, Poulseur, Rivage, Hamoir, Bomal, Melreux, Croix-Rouge, Sainte-Marie, Anseremme, Hatrival, Havré-Ville, Berzée, Cerfontaine, Mariembourg, Neuville (Sud), Olloy, Silenrieux, Treignes, Vierves, Gand (Nouveau-Bassin).

i) *Parcours kilométrique.*

Le parcours kilométrique des trains de marchandises n'a pas augmenté proportionnellement à l'accroissement des recettes y relatives; celles-ci ont, en effet, subi en 1911 une augmentation de 4.9 p. c. par rapport à 1910, alors que le parcours kilométrique ne s'est élevé que de 3.6 p. c.

§ 4. — MESURES PRISES DANS L'INTÉRÊT DU SERVICE ET DU PUBLIC.

Comme les années précédentes, de nouvelles mesures ont été prises, au cours de l'année 1911, dans le but :

1° d'assurer le transport des marchandises en général avec plus de célérité et de régularité, notamment des expéditions de détail, de chevaux, de bétail, de gibier, de volaille, de poissons, de moules, de crustacés, de pigeons voyageurs, de denrées alimentaires, de fruits, de légumes, de viandes, de lait, de fromages, d'œufs, de vendanges, de bière, de levures, de laines, de plantes, de fleurs, de dépêches postales, de journaux, etc.;

2° de développer le trafic de transit, notamment par les ports de mer belges;

3° d'améliorer les conditions de transport, en Belgique, des marchandises expédiées par charges complètes en service international;

4° d'améliorer les conditions de réexpédition de certaines stations frontières, après accomplissement des formalités en douane, des marchandises en provenance de l'étranger;

5° de faciliter l'exportation des produits nationaux par l'accélération des transports vers l'étranger;

6° de dégager autant que possible les trains de voyageurs du transport des marchandises;

7° de mieux garantir la sécurité du transport et du séjour dans les stations des produits explosifs.

*
* * *

Au cours des années 1908 à 1911, il a été procédé à l'essai de barrières mobiles dites du « système allemand », destinées à remplacer les barrières roulantes actuellement en usage aux wagons affectés aux transports du petit bétail.

Cet essai ayant fait découvrir certains inconvénients, il est recherché quelles sont les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter aux susdites barrières mobiles, en vue de rendre celles-ci d'un usage pratique.

*
* * *

Au cours de l'année 1911, l'interdiction au transport par chemin de fer a été appliquée à une nouvelle publication présentant un caractère pornographique.

§ 5. — MESURES PRISES DANS L'INTÉRÊT DU PERSONNEL DES TRAINS.

Une extension de 45 chefs-gardes et de 25 gardes a été accordée pour permettre de réduire la durée des vacations de certains services du personnel des trains.

§ 6. — TARIFS DES VOYAGEURS ET DES BAGAGES.

a) *Services intérieur et mixtes.*

Publication d'un premier supplément aux conditions réglementaires pour le transport des voyageurs et des bagages en services intérieur et mixtes : fixation d'une taxe nouvelle à percevoir pour l'utilisation d'une voiture « réservé », à 4 essieux, pour malades.

Autorisation donnée à la légation de Roumanie d'émettre, en faveur des indigents roumains à rapatrier, des bons pour l'obtention de billets à prix réduit à destination du point frontière belge.

Autorisation donnée aux ouvriers porteurs de billets d'abonnement à un voyage aller et retour hebdomadaire d'effectuer leur retour avant le samedi, lorsque le travail pour lequel ils sont occupés depuis plusieurs semaines vient à se terminer dans le courant de l'une d'elles.

Admission des conducteurs de tramways au bénéfice du tarif d'abonnements hebdomadaires pour ouvriers.

Octroi de la réduction de 50 p. c. sur le prix des billets simples aux officiers de réserve et aux membres du personnel permanent de la juridiction militaire.

Extension à tout le personnel du département des chemins de fer, postes et télégraphes des facilités, en matière d'abonnements, dont profitait seul le personnel de l'administration des chemins de fer.

b) *Services internationaux.*

Publication :

1° d'un 2° supplément au tarif entre la Belgique et l'Allemagne via Bleyberg, Esschen, Gouvy, Hamont, Herbesthal, Lanaeken et Sterpenich ;

2° d'un nouveau tarif anglo-belge et d'un supplément à ce tarif ;

3° d'un 2° supplément au tarif entre l'Angleterre, la France et la Belgique, d'une part, et la Russie, d'autre part, via Herbesthal, Wirballen, Alexandrovo, Kalisch et Kattowitz ;

4° d'une nouvelle édition des tarifs spéciaux des voyages circulaires (fascicules 1 et 2) et d'un 1^{er} supplément à ce dernier fascicule ;

5° d'un nouveau tarif et d'un supplément à ce tarif, entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et l'Italie, d'autre part, par les routes de Sterpenich-Gothard et Simplon ;

6° d'un tarif spécial pour le transport des émigrants et de leurs bagages de Bâle à Anvers et à Rotterdam via Delle-Athus;

7° d'un 2° et d'un 3° supplément au tarif entre la Belgique, les Pays-Bas et l'Angleterre, d'une part, et la Suisse, d'autre part, par les routes de Gouvy et de Sterpenich.

§ 7. — TARIFS POUR MARCHANDISES.

a) Services intérieur et mixtes.

Conditions réglementaires.

Les additions et modifications reconnues nécessaires ont été apportées aux conditions réglementaires des tarifs intérieur et mixte.

Classification générale des marchandises.

21 février.	Admission des <i>cercles en bois</i> , au tarif spécial n° 9.
13 mars.	Classification des <i>racines de salsifis fraîches</i> , à la 4 ^e classe.
10 avril.	Classification de l' <i>acide butyrique</i> et de l' <i>acide propionique</i> , à la 2 ^e classe et au tarif spécial n° 9.
—	Déclassement des <i>bourres de poils d'animaux ni nettoyées ni lavées, en sacs, caisses ou tonneaux</i> , de la 2 ^e à la 3 ^e classe.
—	Admission des <i>bourres de poils d'animaux nettoyées ou lavées</i> , aux tarifs spéciaux nos 6, 8, 17 et 18.
—	Admission du <i>superphosphate de chaux (simple) dosant au maximum 18 p. c. d'acide phosphorique</i> , au tarif spécial n° 2.
1 ^{er} août.	Admission au tarif spécial n° 12 des <i>briques et autres pièces réfractaires de revêtement à base de magnésite ou de bauxite, pour fours, hauts-fourneaux, verreries, etc.</i>
—	Déclassement des <i>briques et autres pièces réfractaires non dénommées, à base d'argile ou de silice, pour fours, hauts-fourneaux, verreries, etc., d'un poids de 100 kilogrammes et moins</i> , de la 3 ^e classe et du tarif spécial n° 12 à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 5.
—	Admission au tarif spécial n° 12 des <i>carreaux réfractaires à base d'argile ou de silice, d'un poids de plus de 100 kilogrammes</i> .
—	Déclassement des <i>dalles réfractaires à base d'argile ou de silice, des pierres pour fours à étendre le verre (pierres d'étenderies)</i> ainsi que des <i>pièces réfractaires non dénommées à base d'argile ou de silice, d'un poids de 100 kilogrammes et moins</i> , de la 3 ^e classe et du tarif spécial n° 12 à la 4 ^e classe et au tarif spécial n° 5.
10 août.	Admission au tarif spécial n° 30 du <i>sulfate de fer</i> .
8 septembre.	Admission au tarif spécial n° 30 des <i>bâles de grains ou de graines</i> .

- 15 septembre. Classification des *dosses*, à la 4^e classe.
- Admission aux tarifs spéciaux n^{os} 2 et 41 du *tar-macadam* (*pierrailles, sable ou laitier goudronnés pour routes*) en vrac en wagons découverts et non bâchés ou en sacs, chargés dans des wagons bâchés au moyen de bâches louées ou appartenant à l'expéditeur.
- Classification des *panneaux en bois pour caisses d'emballage*, à la 3^e classe.
- 15 novembre. Classification des *vieux poteaux mis hors d'usage par suite d'usure*, à la 4^e classe.
- 1^{er} décembre. Classification du *nitrate de chaux*, à la 4^e classe et au tarif spécial n^o 62.
- 15 décembre. Pendant la période du 15 décembre au 14 juin 1912 inclus :
1^o Application des prix et conditions du tarif spécial n^o 37 aux *pulpes de betteraves fraîches et séchées, aux drèches humides et sèches et aux résidus de distillerie (vinasses)* expédiés, en services intérieur et mixtes, par quantités de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids et destinés à la consommation en Belgique;
2^o Application des prix et conditions du tarif spécial n^o 36 aux *tourteaux*, à la *paille* et au *foin* expédiés, en services intérieur et mixtes, par quantités de 10,000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids et destinés à la consommation en Belgique.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n^o 13.

- 26 juin. Extension du tarif aux points tarifés de Gand (Canal de Terneuzen) et La Louvière (Bouvy) et à la gare de Gougnyes.
- 20 juillet. Extension du tarif à la gare de Bascoup.
- 18 septembre. Extension du tarif à la gare de Gerpinnes.
- 18 novembre. Extension du tarif à la gare de Diest.

Tarif spécial n^o 22.

- 28 août. Extension du tarif à la gare d'Aiseau et au point tarifé de Dampremy (Charbonnages) (Puits Piche et Campagne de Sacré-Madame.)
- 8 septembre. Extension du tarif au point tarifé de Jumet-Brûlotte (Charbonnages du Centre de Jumet).

Tarif spécial n^o 26.

- 20 janvier. Extension du tarif à la relation Namèche à Couillet-Montignies (Roctiau).

Tarif spécial n° 51.

5 juin. Extension du tarif à la gare de Gand (Nouveau Bassin).

Tarif spécial n° 58.

4 septembre. Extension du tarif aux relations entre les stations de la ligne de Visé à Liège (Longdoz) d'une part, et, d'autre part, les autres stations du réseau et celles des chemins de fer de Maeseyck, de Malines à Terneuzen et de Gand à Terneuzen, établies en service commun avec le chemin de fer Nord-Belge, en transit par les sections de Liège (Longdoz) à Kinkempois ou de Liège (Longdoz) à la courbe de Val-Benoît.

Tarifs exceptionnels provisoires.

Tarif exceptionnel provisoire n° 42.

5 septembre. Extension du tarif aux relations avec Liège (Longdoz) et Seraing (Espérance) (Hauts-fourneaux.)

Tarif exceptionnel provisoire n° 85

1^{er} août. Création d'un tarif applicable, *par voie de détaxe*, aux transports de *macadam* à effectuer par chargement d'au moins 160,000 kilogrammes au départ de Bierghes, Lessines, Lessines (Carrières), Quenast et Quenast (Carrières) et destinés à l'embarquement à Charleroi (transbordement) et à Mons (Bassin).

Tarif exceptionnel provisoire n° 86.

5 août. Création d'un tarif applicable aux transports de *pavés* à effectuer par chargement d'au moins 150,000 kilogrammes au départ de Lessines et de Lessines (Carrières) à destination de Kessel.

* * *

15 septembre. Le minimum de tonnage exigé pour l'application des tarifs spéciaux n°s 2 (littéras *b* et *c*), 16, 20 (2^e catégorie du littéra *A*), 23 (barèmes *G* et *K*), 24 (barèmes *G* et *K*), 25, 26, 37 (2^e), 39, 41 et 43 et du tarif exceptionnel provisoire n° 31 (littéra *b*), en vigueur en services intérieur et mixtes belges, est porté à 60,000 kilogrammes.

Pour les transports effectués aux prix des tarifs spéciaux et exceptionnel cités ci-dessus, ainsi que pour les expéditions à taxer aux prix des tarifs spéciaux n°s 4 (2^e catégorie) et 27, des services intérieur et mixtes belges, il doit être employé exclusivement des wagons de 20 tonnes. Le che-

min de fer se réserve toutefois la faculté de mettre, s'il le juge convenir, des wagons d'un autre tonnage à la disposition des expéditeurs.

1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement des transports, effectués en services intérieur et mixtes belges, est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition effectuée en petite vitesse.

b) SERVICES INTERNATIONAUX.

Service belge-néerlandais.

Conditions réglementaires.

Diverses additions et modifications ont été apportées aux prescriptions générales concernant l'application du tarif.

Classification des marchandises.

15 février. Classification des *dalles en béton comprimé*, à la 4^e section.

26 avril. Classification du *Dividivi en cosses* et du *Feldspath en poudre*, à la 3^e section.

Tarifs spéciaux.

Tarif spécial n° XII.

16 janvier. Extension du tarif aux gares de Scheveningue, (Kurhaus) et Scheveningue (Duinstraat).

Tarif spécial n° XV.

15 novembre. Extension du tarif à la relation Anvers-Reuver.

Tarif spécial n° XXIV.

30 janvier. Extension du tarif aux gares de Deventer, Sneek, Zutphen, Enschedé, Hengelo et Oldenzaal.

15 mars. Extension du tarif à la gare de Zwolle.

*
* *

15 novembre. La taxe d'enregistrement des transports est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICES BELGES-ALLEMANDS ET BELGES-LUXEMBOURGEOIS.

Classification générale des marchandises.

1^{er} janvier. Admission au transport en wagons-citernes et autres wagons-réservoirs des marchandises ci-après :

Acides gras obtenus par la décomposition d'huiles végétales ; chlorite de sulfuryl ; nitrotoluol ; lessive-mère concentrée provenant de la fabrication de la cellulose sulfitée.

- 1^{er} janvier. Extension du tarif spécial de petite vitesse par charges incomplètes aux articles suivants :
- Crevettes séchées et carapaces de crevettes, même broyées ou moulues ; feuilles et fils de nickel et d'alliages de nickel ; litharge (oxyde de plomb).*
- Introduction des nouveaux produits ci-après : *Extrait de manglier* (tarif exceptionnel n° 1); *alun à base de soude* en cas d'exportation par les ports de mer belges ou Terneuzen vers d'autres pays que l'Allemagne et vers les colonies allemandes (tarif spécial I); *colle fabriquée au moyen de cadavres d'animaux; déchets de laine servant au nettoyage* (tarif spécial II); *acide muriatique ferrugineux provenant du mordantage d'objets en fer; crevettes séchées et carapaces de crevettes, même broyées et moulues; creusets pour verreries et autres usages (avec couvercles et supports); résidus du nettoyage des graines de betteraves (débris de feuilles et de tiges, et petites graines), écrasés, broyés ou moulus; nids artificiels* (tarif exceptionnel n° 4); *boue de manganèse (résidu de la fabrication d'hypermanganate de potasse); escarbilles et fraïsil retiré des boîtes à fumée; gazons et mottes d'écobuage provenant de bruyères et de marais; sulfate de manganèse; tar-macadam* (tarif spécial III).
- Déclassement. — Le bénéfice du tarif spécial II, qui n'était concédé aux *alliages de fer* non rangés au tarif spécial III qu'en cas d'exportation maritime, a été accordé à ces produits d'une manière générale.
- 1^{er} mai. Extension du tarif spécial de petite vitesse par charges incomplètes aux articles désignés ci-après :
- Dynamos, électromoteurs, transformateurs (secs et à l'huile), dynamos et électromoteurs en combinaison avec des machines ou des outils en fer ou en acier, tous ces articles montés ou démontés; vitriol bleu (couperose bleue, sulfate de cuivre).*
- Introduction de la nouvelle catégorie de produits mentionnés ci-dessus : *Dynamos, électromoteurs et transformateurs* (tarif spécial I pour le trafic local et tarif exceptionnel n° 2 pour l'exportation maritime).
- Déclassement du *vitriol bleu (couperose bleue, sulfate de cuivre)* rangé du tarif spécial I au tarif exceptionnel n° 4.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50.

SERVICE BELGE NORD-ALLEMAND.

Tarif général.

- 1^{er} juin. Extension du tarif à de nouvelles stations.
- 1^{er} septembre. Publication de fascicules nouveaux : A (Dispositions spé-

ciales, renseignements divers, etc.); B (Trafic de transit maritime) et F (Trafic avec la Saxe).

Tarifs exceptionnels.

- 1^{er} mars. Extension à de nouvelles stations belges et allemandes du tarif pour envois de *charbon* de l'Allemagne vers la Belgique.
- 1^{er} juin. Extension à de nouvelles stations des tarifs exceptionnels n^{os} 10^{III}, 11^I, 11^{II}, 12, 19^I, 22, 23^I, 25, 26^I, 27, 28^I, 33, 36 et 38, ainsi que du tarif exceptionnel pour le transport de *véhicules de chemin de fer*. Modifications aux prix des tarifs exceptionnels n^{os} 5^I, 19^{II}, 21^{III}, 34 et 36, ainsi qu'aux conditions d'application du tarif exceptionnel n^o 21^{III}, en ce qui concerne le tonnage des transports, porté de 50 à 60 tonnes.
- 1^{er} septembre. Modifications aux prix des tarifs exceptionnels n^{os} 10^{III}, 23^I, 23^{III} et 28^I, ainsi qu'aux conditions d'application des tarifs exceptionnels n^{os} 14, 15, 18, 19^I, 19^{II} et 20, en ce qui concerne le tonnage des transports, porté de 50 à 60 tonnes. Suppression des tarifs exceptionnels n^{os} 5^{II}, 10^I et 10^{II}.

SERVICE BELGE SUD-OUEST ALLEMAND.

Tarif général.

Extension du tarif à de nouvelles stations belges et allemandes.

Tarifs exceptionnels.

- Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges et allemandes.
- Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour *argile* et *terre réfractaire*, *dolomie frittée*, *minerais*, *scories de fer* et *sable*, dont le tonnage des envois est porté de 50 à 60 tonnes.
- 1^{er} janvier. Mise en vigueur de taxes réduites applicables aux envois de *houilles* et *briquettes de charbon*, effectués par quantités de 600 tonnes de certaines stations belges à destination de Bâle.
- 16 février. Extension aux envois par 5000 kilogrammes du tarif exceptionnel pour le transport au départ de Mulhouse des *fils de coton pour tissage emballés* et des *tissus de coton* à l'exportation maritime vers l'Angleterre et les pays extra-européens.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur d'un nouveau tarif exceptionnel pour le transport au départ de Haagen en Bade et de Lörrach des *fils de coton pour tissage emballés* et des *tissus de coton* par quantités de 5 et 10 tonnes à l'exportation maritime vers des pays extra-européens.

— Extension au *superphosphate ammoniacal* des taxes exceptionnelles applicables aux transports de superphosphate de chaux effectués entre des stations belges, d'une part, et des gares des chemins de fer du Palatinat, de l'État de Bade et du Wurtemberg, d'autre part.

— Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*, prévoyant des taxes pour envois de 50 à 100 tonnes.

Le tonnage de 50 tonnes est porté à 60 tonnes et l'application des taxes est subordonnée à l'emploi exclusif de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage et remis à la fois par un même expéditeur pour être expédiés par un même point frontière belge vers une seule destination, à l'adresse d'un même destinataire.

Le chemin de fer se réserve toutefois la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes.

SERVICE BELGE-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations belges.

Modifications aux conditions d'application des tarifs exceptionnels pour *craie brute phosphatée, dolomie frittée, minerais, sable et scories de fer* dont le tonnage des envois est porté de 50 à 60 tonnes.

1^{er} novembre. Nouvelle édition du tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer, pyrites de fer et résidus de pyrites de fer*, ainsi que des *scories d'affinage, de martelage, de fonderies de fer, de puddlage, de réchauffage, de laminoirs et des scories de convertisseurs contenant encore du fer* entre des stations des chemins de fer Prince Henri, d'une part, et des stations belges, d'autre part.

SERVICE NÉERLANDO-SUD-OUEST ALLEMAND ET NÉERLANDO-BALE.

Tarif général.

Additions et modifications à la classification générale des marchandises.

Extension du tarif à de nouvelles stations néerlandaises.

Tarifs exceptionnels.

Extension de différents tarifs exceptionnels à de nouvelles stations néerlandaises.

- Mise en vigueur :
- 1^{er} janvier. d'un tarif exceptionnel pour le transport d'*engrais* entre des stations néerlandaises, d'une part, et la station de Reichweiler, d'autre part;
- 1^{er} mai. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer*, etc., des ports de mer néerlandais vers des gares du grand-duché de Luxembourg et de la Lorraine;
- 1^{er} juillet. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *combustibles minéraux* du Limbourg néerlandais vers Bâle;
- 1^{er} août. d'un tarif exceptionnel pour le transport de la *viande fraîche de boucherie* entre les stations de Boxmeer et Oss, d'une part, et Bâle, d'autre part;
- 1^{er} décembre. d'un tarif exceptionnel pour le transport des *minerais de fer*, etc., des ports de mer néerlandais vers Dillingen (Sarre) et Völklingen.

SERVICE NÉERLANDO-PRINCE HENRI.

Tarifs exceptionnels.

- Extension à de nouvelles stations néerlandaises du tarif exceptionnel pour le transport des *produits métallurgiques*.
- 1^{er} décembre. Mise en vigueur d'un tarif exceptionnel pour le transport des *combustibles minéraux* du Limbourg néerlandais vers des gares luxembourgeoises.

SERVICE BELGE-SCANDINAVE.

- 1^{er} mai. Réimpression du tarif. Le tarif nouveau concède des réductions de prix assez sensibles, notamment en ce qui concerne les taxes de petite vitesse par charges incomplètes applicables aux envois au départ de la Belgique. Il introduit des taxes directes pour le transport de certains véhicules.

SERVICE BELGE-BAVAROIS.

- 1^{er} septembre. Publication d'un 7^e supplément à la 2^e partie, fascicule I, comprenant :
- 1^o des modifications et additions aux dispositions spéciales complémentaires au fascicule A de la 1^{re} partie (Règlement) et au fascicule B de la 1^{re} partie (Prescriptions générales pour l'application du tarif);
- 2^o des additions au tableau des taxes additionnelles bava-
roises et une nouvelle nomenclature générale des stations belges;
- 3^o a) l'introduction des stations belges de Jumet-la-Coupe et Saint-Vincent-Bellefontaine, dans le tarif exceptionnel n^o 12 (*malt et orge*);

b) l'introduction des stations d'Anvers (Bassins-Entrepôt) et de Louvain (Bassins) dans le tarif exceptionnel n° 16 (*engrais*);

4° l'introduction de nouvelles stations bavaoises dans les tarifs exceptionnels nos 9^b (*produits métallurgiques*), 15 (*produits bruts*) et 16 (*engrais*);

5° un nouveau tableau des renvois et observations figurant dans la nomenclature générale des stations belges.

Tarif exceptionnel du 1^{er} juillet 1910 pour le transport des houilles, cokes et briquettes de charbon au départ des stations belges en destination des stations des chemins de fer de l'Etat de Bavière (réseau de la rive droite du Rhin), du chemin de fer d'intérêt local (société par actions) à Munich, et des stations de Lindau (Etat Bavarois) et de Passau des chemins de fer de l'Etat Autrichien.

1^{er} avril. Modifications aux conditions d'application de ce tarif, prévoyant des taxes par envois de 50 et de 100 tonnes.

Le tonnage de 50 tonnes est porté à 60 tonnes et l'application des taxes est subordonnée à l'emploi exclusif de wagons de 20 tonnes et remis à la fois par un même expéditeur pour être expédiés par un même point frontière belge vers une seule destination à l'adresse d'un même destinataire.

Le chemin de fer se réserve toutefois la faculté de mettre, s'il le juge convenir, des wagons d'un autre tonnage à la disposition des expéditeurs.

1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement des transports est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par wagon (obligatoire).

Tarif de réexpédition belge-Danube,

9 janvier. Modifications aux dispositions concernant l'application du tarif de réexpédition belge-Danube du 1^{er} juin 1907.

1^{er} juillet. Mise en vigueur d'un nouveau tarif de réexpédition en remplacement de celui du 1^{er} juin 1907.

SERVICE BELGE-ALLEMAND-RUSSE.

1^{er} novembre. Publication d'un 2^e supplément aux 1^{re}, 2^{me} et 3^{me} parties, contenant de nouvelles dispositions réglementaires, des modifications aux prescriptions générales concernant l'application du tarif et à la classification des marchandises.

— Mise en vigueur de deux nouveaux tarifs différentiels (8A et G).

1^{er} juin. Publication d'une nouvelle édition de la 4^{me} partie du tarif direct belge-allemand-russe pour le transport des marchandises (tarif exceptionnel n° 8 pour *lins et chanvres*),

et d'une nouvelle édition du tarif de réexpédition à Kœnigsberg et à Elbing, *des lins et chanvres d'origine russe*.

1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement pour les transports au départ de la Belgique est portée de 7 copecks à 19 copecks par expédition (obligatoire).

SERVICE BELGE-AUSTRO-HONGROIS.

1^{er} février. Additions aux prescriptions générales concernant l'application du tarif (fascicule *B*). Transport en wagons-citernes.

15 novembre. La taxe d'enregistrement pour les transports au départ de la Belgique est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 (obligatoire).

15 décembre. Modification à la nomenclature des marchandises devant être chargées en wagons couverts (fascicule *B*).

A. — *Trafic avec l'Autriche.*

1^{er} mai. Publication d'un 13^{me} supplément au fascicule I de la 2^{me} partie, contenant :

1^o l'introduction de nouvelles marchandises dans les tarifs exceptionnels;

2^o l'introduction de nouvelles stations autrichiennes et belges dans le tarif;

3^o l'introduction de nouvelles stations dans les tarifs exceptionnels n^o 1 (*marchandises de toute espèce*), n^o 2 (*marchandises reprises à la 1^{re} et à la 2^e classe des charges incomplètes*), n^o 4 (*huîtres*) et n^o 5 (*arbres vivants*);

4^o l'introduction de la station de Hohenstadt dans le tarif exceptionnel n^o 6 (*fil de coton*);

5^o l'introduction de la station de Heirweg dans le tarif exceptionnel n^o 10 (*racines de chicorée*);

6^o la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n^o 16 pour le transport du *lin*;

7^o l'introduction des stations de Hohenstadt et Würben-thal dans le tarif exceptionnel n^o 17 (*fil de substances animales*);

8^o l'introduction de nouveaux prix dans les tarifs exceptionnels n^{os} 19 (*graphite*) et 20 (*verreries creuses*);

9^o l'introduction de la station de Staab dans le tarif exceptionnel n^o 27 (*malt*);

10^o l'introduction des stations de Krems a. d. D. et Sternberg dans le tarif exceptionnel n^o 42 (*tabac brut*);

11^o l'introduction de nouveaux prix dans les tarifs exceptionnels n^{os} 43 (*argile*) et 47 (*laines*);

12^o le remplacement du tarif exceptionnel n^o 61 (*aluminium*) par un nouveau tarif exceptionnel n^o 61;

13^o le remplacement des tableaux des prix des tarifs

exceptionnels n° 62 (*zinc*) et n° 68 (*huile de noix de coco*) par de nouveaux tableaux ;

14° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 70 (*pierres réfractaires*) en remplacement de l'ancien ;

15° la publication de trois nouveaux tarifs exceptionnels n° 76 (*eaux minérales*), n° 77 (*magnésite brute*) et n° 78 (*gomme brute*).

B. — *Trafic avec la Hongrie.*

1^{re} mai.

Publication d'un 9^e supplément au fascicule 3 de la 2^e partie, contenant :

1° l'introduction de nouvelles relations belges et hongroises dans le tarif général ;

2° l'introduction des stations de Pancsora et Ujvidék dans le tarif exceptionnel n° 12 (*œufs*) ;

3° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 16 (*lin teillé, chanvre*), en remplacement de l'ancien ;

4° la publication d'un nouveau tarif exceptionnel n° 62 (*zinc*).

SERVICE BELGE-SUISSE.

1^{er} janvier.

Mise en vigueur du tarif exceptionnel pour le transport des marchandises à petite vitesse, à effectuer entre la Belgique et les stations néerlandaises des chemins de fer de Malines-Terneuzen et Gand-Terneuzen, la Suisse (y compris Genève) et les pays au delà, avec lettres de voiture directes prescrivant la réinscription à Lamorteau (frontière).

—

Introduction de prix par expéditions de 600 tonnes dans le tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes* de houille au départ de la Belgique et de Terneuzen vers les stations suisses et extension de ce tarif exceptionnel à de nouvelles stations belges et suisses.

1^{er} avril.

Modification des conditions d'application du tarif exceptionnel pour le transport des *houilles, cokes et briquettes de charbon*. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 30 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60, 100 et 250 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité ; l'utilisation des wagons de 20 tonnes est obligatoire jusqu'à concurrence de 240 tonnes pour les envois de 250 tonnes. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 tonnes et

- 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.
- 15 mai. Extension du tarif exceptionnel *des houilles* susdit à de nouvelles stations suisses.
- 1^{er} octobre. Introduction de prix exceptionnels pour le transport *d'alliages ferro-métalliques et de fonte brute*, dans le tarif exceptionnel du 1^{er} avril 1907 pour le transport des produits métallurgiques entre la Belgique et la Suisse.
- 1^{er} décembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE BELGE-ITALIEN.

- 1^{er} janvier. Introduction de taxes exceptionnelles pour le transport *des machines agricoles et industrielles, pièces de machines et peaux brutes* d'Anvers, Bruges, etc. (trafic de transit) à destination de Milan et Turin.
- 15 mars. Introduction de la station de Loth dans le tarif exceptionnel n° 23 applicable *aux produits métallurgiques*.
- 1^{er} avril. Mise en vigueur de taxes exceptionnelles pour *lin teillé* de Gand, Anvers, etc. (trafic de transit) à destination de Milan.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application du tarif exceptionnel pour le transport *des houilles, cokes et briquettes de charbon*. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 et 100 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage, mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 et 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.
- 8 avril. Extension aux *peaux fraîches, salées ou chaulées* des taxes prévues pour le transport des peaux sèches.
- 15 juin. Introduction de taxes spéciales pour les envois en *grande vitesse* par wagons d'au moins 5000 kilogrammes en trafic de transit.
- Extension du tarif aux *creusets pour verreries et autres, aux cirages, crèmes pour chaussures, etc.*, à la *dolomie brute, frittée ou en poudre*.
- Extension aux envois pour au delà de Milan des taxes spéciales mises en vigueur le 1^{er} janvier 1911, pour les dits envois à destination de Milan.
- Extension des taxes spéciales applicables, depuis le 1^{er} janvier 1911, *aux machines agricoles et industrielles et*

pièces de machines à destination de Turin, aux envois de même nature à destination des stations situées sur la ligne Bardonnèche-Turin-Cavallamaggiore-Coni-Vievola et à l'ouest de cette ligne.

- 28 juin. Introduction de la station de Couillet-Montignies dans le tarif exceptionnel n° 18 (*locomotives*).
- 11 octobre. Introduction de taxes spéciales pour les envois en *grande vitesse* par wagons d'au moins 10,000 kilogrammes en trafic de transit.
- 18 octobre. Extension du tarif au *minerai de zinc (blende)* et *calamine*.
- 1^{er} décembre. Extension du tarif aux *appareils automatiques, alcoomètres et compteurs de toute espèce*.

SERVICE FRANCO-BELGE-NORD.

- 1^{er} février. Additions et modifications à la nomenclature des marchandises, révision du tableau des distances et introduction dans le tarif général des tarifs communs exceptionnels P. V. n°s 10 et 11 applicables respectivement aux transports de *sable de Moll* vers Quiévrain (frontière) et aux *paniers vides en retour ayant servi aux envois de chicorées blanches pour Paris*.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application des taxes par 50 tonnes du tarif spécial du 13 novembre 1904 pour le *transport des houilles, cokes et briquettes de charbon* de la Belgique vers le nord-français. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage mais non inférieur à 10 tonnes.
-
- Introduction de nouvelles taxes belges jusque Quévy-Feignies (frontière).
- 1^{er} septembre. Modifications diverses aux conditions d'application du tarif spécial précité.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE FRANCO-BELGE-EST.

- 15 mars. Modification aux dispositions réglant le calcul des taxes du tarif général.
- 1^{er} avril. Modification des conditions d'application des taxes par 50 et 100 tonnes du tarif spécial pour le *transport des*

houilles, cokes et briquettes de charbon. On porte à 60 tonnes le minimum de poids exigé pour l'application des taxes en vigueur par 50 tonnes et l'on subordonne l'octroi des prix par 60 et 100 tonnes à l'emploi de wagons de 20 tonnes chargés jusqu'à la limite de leur tonnage ou de leur capacité. Le chemin de fer se réserve, toutefois, la faculté de mettre à la disposition des expéditeurs des wagons d'un autre tonnage mais non inférieur à 10 tonnes. De plus, les envois par 60 et 100 tonnes doivent être adressés à un même destinataire dans une seule gare.

- 1^{er} juin Introduction dans le tarif spécial des houilles de nouvelles taxes applicables au départ de Hoboken et des stations charbonnières néerlandaises de Heerlen, Kerkrade, Schaesberg et Simpelveld.
- 1^{er} août. Modifications diverses aux conditions d'application des taxes du tarif spécial précité.
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition.

SERVICE FRANCO-BELGE DE GRANDE VITESSE.

- 1^{er} mai. Réimpression du tarif. Il est tenu compte dans cette édition des modifications de distances survenues sur le parcours belge et français et il y est inséré des prix fermes pour les envois de *crustacés* des ports bretons vers les ports belges.
- 1^{er} novembre. Modification au tableau des distances sur le parcours français et addition au tableau des frais accessoires et des frais de formalités en douane en Belgique.

TARIF DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE POUR LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX.

- 5 décembre. Mise en vigueur d'un 1^{er} supplément à ce tarif. Le dit supplément contient de nombreuses modifications aux prohibitions, aux prix de transport et aux conditions d'acceptation des colis, ainsi que des additions nécessitées par la création de nouvelles relations postales.

TARIFS COMBINÉS AVEC DES SERVICES DE NAVIGATION.

- 1^{er} mars. Publication d'un 15^{me} supplément au tarif combiné avec la « Johnston Line » contenant un nouveau tableau de frets.
- Tarif international anglo-belge via Ostende-Tilbury, via Anvers-Harwich, via Anvers-Gooles et via Anvers-Grimsby.*
- 1^{er} novembre. La taxe d'enregistrement est portée de fr. 0.20 à fr. 0.50 par expédition (obligatoire).

Tarif pour le transport des marchandises par les services réguliers de navigation :

- a) de la « *Forenede Dampskips Selskap* », Danemark, etc.
- b) de la « *Fred Olsen Line* » : Arendal, Christiania, Christiansand et de la « *Gotha* » : Gothenbourg.
- c) de la *Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft* « *Kosmos* ».
- d) de la « *Red Star Line* ».
- e) de la « *Johnston Line* ».

1^{er} novembre. 1^o *Service accéléré*. — Application de la taxe d'enregistrement de 0 fr. 50 par expédition (obligatoire).

2^o *Petite vitesse*. — La taxe d'enregistrement est portée de 0 fr. 20 à 0 fr. 50 par expédition (obligatoire).

§ 8. — PUBLICATION DES DOCUMENTS HORAIRES.

La publication de l'indicateur officiel dans la forme bilingue ayant permis de réaliser une économie importante sur la double édition française et flamande de cette brochure, il a été décidé d'étendre le système au guide sommaire des voyageurs, vendu à 0 fr. 10 le numéro, abrégé de l'indicateur officiel.

L'indicateur sommaire des trains a paru, le 1^{er} mai 1911, dans sa nouvelle forme. L'emploi de caractères spéciaux, bien lisibles tout en n'occupant que peu d'espace, et l'application d'une série de mesures de simplification dans la disposition des horaires ont eu pour conséquence de diminuer notablement le volume de cette brochure. Il en est résulté une diminution de 15,000 francs annuellement dans les frais d'impression.

D'autre part, il a été décidé de concéder, par voie d'adjudication publique, l'exploitation de la publicité dans l'indicateur officiel et dans l'indicateur sommaire des trains.

Cette innovation a pris cours le 1^{er} mai pour l'indicateur sommaire et le 1^{er} juillet pour l'indicateur officiel.

Le revenu que l'administration retire de cette publicité est appréciable.

Enfin, l'étude s'est portée sur l'amélioration qu'il serait possible d'apporter à l'affiche horaire, notamment au point de vue de la lisibilité des chiffres, de la clarté de la carte des voies ferrées et des moyens pratiques d'indiquer au moyen de celle-ci les numéros tant des divers tableaux horaires que des diverses feuilles (n^{os} I à IX) qui contiennent ceux-ci.

§ 9. — PUBLICATIONS COMMERCIALES.

Comme les années précédentes, il a été procédé à la diffusion, en Belgique et à l'étranger, d'un grand nombre de documents variés : affiches illustrées concernant les plages, les lieux de villégiature, les expositions de Charleroi et de Gand (1913), le service maritime Ostende-Douvres.

Il a été procédé à une nouvelle édition des panoramas pliants illustrés établis d'après la carte de l'état-major et dont les textes ont été mis en harmo-

nie avec la situation actuelle. En outre, une brochure illustrée de luxe, tirée à 25,000 exemplaires, en quatre langues, et relative aux nouveaux paquebots à turbines *Jan Breydel* et *Pieter de Coninck* a été répandue à l'étranger par les soins des représentants commerciaux, correspondants officiels et par les agences de la Compagnie des Wagons-lits.

Plus de 5,000 exemplaires d'une brochure illustrée, en quatre fascicules, en langue allemande, publiée par la *Ligue belge de propagande pour attirer les étrangers* ont été achetés à celle-ci et distribués dans les pays germaniques.

L'administration a participé à la décoration du stand mis à la disposition de la *Ligue belge de propagande* à l'exposition de Turin. Un pliant illustré spécial intitulé : « Italia-Londra », signalant les attractions de la Belgique a été tiré à 20,000 exemplaires, lesquels ont été distribués aux visiteurs de l'exposition.

La publicité habituelle a été faite dans la presse allemande, anglaise, française et américaine.

Enfin, l'administration a concédé l'exploitation de la publicité commerciale dans ses voitures à voyageurs à partir de 1912.

Cette publicité devra s'exercer dans une forme décorative présentant, en estampes d'art, les plus beaux sites et les principaux monuments de Belgique, abstraction de tout sujet dépourvu d'intérêt au point de vue touristique ou éducatif.

*
* *

L'impression du guide horaire et descriptif illustré en langue anglaise (time-book), qui se tire à 90,000 exemplaires environ, a été confiée le 1^{er} mars 1911 à un nouvel adjudicataire.

Ce guide paraît sous une couverture nouvelle et est tiré sur caractères typographiques et clichés neufs.

§ 10. — ARRANGEMENTS DE SERVICE ENTRE LES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER.

Gand (Sud), Gand (Est), Gand (Porte d'Anvers), Wondelgem et ligne entre la station de Gand (Sud) et la bifurcation vers Eecloo et vers Selzaete.

Par suite des grands travaux de voie exécutés dans la région des installations maritimes de Gand et des modifications apportées à l'affectation des stations de Gand (Sud), Gand (Est) et Gand (Porte d'Anvers), les anciens arrangements réglant l'usage en commun, entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et la société anonyme du chemin de fer de Gand à Terneuzen, des diverses installations de chemin de fer indiquées ci-dessus doivent subir d'importants remaniements.

Un projet de convention nouvelle a été adressé à la société coexploitante, qui n'a pas encore fait connaître le résultat de son examen à ce sujet.

Ligne de Welkenraedt à Aix-la-Chapelle (Ouest) par Bleyberg.

L'administration belge continue à effectuer tout le service des trains sur cette ligne internationale, moyennant les rémunérations nécessaires.

La convention à intervenir entre l'administration belge et l'administration allemande, pour régler l'exécution de ce service, n'a pu encore être passée, des divergences d'opinion s'étant produites sur la question de responsabilité des accidents. Les négociations continuent.

Station d'Hazebrouck.

L'usage en commun, avec la compagnie du chemin de fer du Nord, continue à se faire aux conditions de l'ancienne convention passée entre cette compagnie et la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, les négociations entamées à l'effet de conclure un nouvel arrangement n'étant pas terminées.

Section internationale de Lamorteau à Écouvies.

L'accroissement du trafic sur cette section exige des remaniements dans l'organisation du service des trains entre les stations frontières de Lamorteau et d'Écouvies.

Les pourparlers engagés à ce propos avec la compagnie des chemins de fer de l'Est ne sont pas terminés.

En attendant, les deux administrations se sont entendues pour établir la double voie entre ces deux stations, afin de faciliter le service.

Stations de Comines et de Menin.

Depuis le rachat de la concession des lignes de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale, la communauté de ces stations avec la compagnie du chemin de fer du Nord continue à être régie par d'anciennes conventions passées entre les administrations précitées.

De nouveaux arrangements devant intervenir, des projets de convention sont à l'étude; des propositions seront soumises prochainement à la compagnie coexploitante.

IV. — Accidents.

Statistique comparative.

Les accidents sont classés en trois catégories :

1. Collisions et déraillements de trains ;
2. Accidents aux personnes, dus aux collisions et déraillements de trains ;
3. Accidents aux personnes, dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains.

§ 1^{er}. — COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.

Le tableau suivant résume ces renseignements pour chacun des exercices 1902 à 1911.

ANNÉES	Trains de voyageurs.			Trains de marchandises.			ENSEMBLE.			Nombre de collisions et de déraillements de trains ayant fait des victimes.	NOMBRE de PERSONNES tuées.	
	Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par		Nombre de collisions et de déraillements de trains.	Un accident par			Voyageurs.	Agents.
		kilomètres exploités.	trains-kilomètres		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.		kilomètres exploités.	trains-kilomètres.			
1902	61	65,9	574,303	62	64,9	433,203	123	32,7	503,182	36	•	2
1903	53	75,9	688,628	79	50,9	250,761	132	30,4	486,436	35	•	•
1904	46	87,1	812,255	77	52,1	367,648	123	32,6	533,924	43	3	1
1905	58	69,3	684,715	68	59,1	442,919	126	31,9	545,016	33	•	1
1906	56	72,1	711,345	65	62,1	448,853	121	33,4	591,811	40	•	4
1907	61	66,6	660,824	99	41,1	326,987	160	25,4	454,262	37	•	•
1908	81	52,9	529,543	61	70,2	522,894	142	30,2	521,553	37	44	3
1909	60	72 »	704,777	65	66,5	483,426	125	34,6	589,675	34	•	•
1910	62	69,8	702,291	86	50,3	373,791	148	29,3	511,409	34	1	2
1911	61	81,9	816,296	114	38 »	291,214	165	16,2	464,967	42	•	4
Moyennes des dix années.	59	71,7	690,599	78	55,5	404,173	137	30,7	520,827	37		

Les causes des collisions et déraillements de trains survenus pendant les années 1910 et 1911 sont indiquées en détail dans l'annexe XL. Il a paru intéressant de rapprocher pareils renseignements dans le tableau ci-après pour la période de 1890 à 1911.

	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Nombre de kilomètres exploités (longueur moyenne) *	5,220	5,241	5,247	5,250	5,260	5,270
Nombre de voyageurs embarqués (milliers).	64,229	67,432	68,316	70,970	74,775	76,937
Nombre de trains-kilomètres. { Voyageurs (—).	22,333	22,950	22,881	22,955	23,960	24,810
{ Voyageurs et marchandises (—).	39,932	40,252	39,934	40,568	41,287	42,633
Nombre de collisions de trains { de voyageurs	21	17	14	11	11	15
{ de marchandises	59	50	52	34	34	19
Ensemble	80	67	66	45	45	32
Nombre de déraillements de trains { de voyageurs	20	26	30	26	8	29
{ de marchandises	65	65	49	56	16	35
Ensemble	94	91	79	62	24	64
Total général des collisions et déraillements de trains	174	158	145	107	69	96

Causes des collisions et déraillements. —

Voie.	Rails cassés	D.	1	1	2	5	5	6
	Défectuosité des appareils spéciaux de la voie	C.	1	1	"	"	"	"
	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussement mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails)	D.	6	2	"	"	"	2
	Imprudences commises lors des travaux de réfection de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	C.	"	"	2	1	"	2
	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances	D.	1	"	"	"	1	3
Matériel roulant.	Attelages rompus ou défauts	D.	3	1	4	1	1	5
	Avaries aux essieux	C.	5	2	5	8	4	2
	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins	D.	1	4	5	1	"	1
	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages, bris de roues	C.	5	5	7	12	5	4
	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive	D.	6	4	7	4	"	2
	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension	D.	15	16	2	10	5	15
	Autres défauts ou avaries au matériel roulant	D.	"	"	"	"	"	"
Exécution du service.	Fausse position ou manœuvre intempestive des aiguilles placées dans la voie parcourue par le train ou donnant accès à cette voie	C.	2	2	3	1	1	"
	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.	C.	1	"	1	1	"	"
	Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes	D.	5	5	1	4	5	"
	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement	C.	"	2	"	2	5	"
	Signaux d'arrêt correctement donnés, mais non respectés par le train	D.	"	"	"	2	"	1
	Fautes commises dans les manœuvres de gare : mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux d'arrêt ou arrêt tardif	C.	6	14	10	3	1	1
	Trains entrant en gare avec trop de vitesse ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel	D.	"	"	"	1	"	"
	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement sur une voie convergente	C.	6	5	"	5	"	3
	Autres négligences	D.	"	1	1	"	"	"
	Causes diverses et indéterminées	C.	7	5	2	1	5	5
	Nombre de cas où les circonstances atmosphériques ont influé sur la production des accidents	D.	1	"	"	"	"	5
		C.	16	10	18	5	6	"
		D.	19	11	11	3	4	5
		C.	9	4	7	1	2	2
		D.	6	1	"	1	"	2
		C.	25	18	5	4	5	10
		D.	2	8	9	5	5	5
		C.	5	10	4	"	"	5

C : Collision.
D : Déraillement.

* Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'État, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'État.

1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
5,502 82,677	5,511 91,500	5,895 101,958	4,011 114,858	4,051 125,710	4,020 124,454	4,021 127,110	4,024 132,605	4,008 156,410	4,019 145,472	4,056 152,258	4,064 161,185	4,285 160,520	4,519 161,915	4,529 175,515	4,550 180,810
25,589 44,544	26,784 46,691	29,560 50,874	32,260 55,851	35,726 58,512	35,974 59,185	35,055 61,891	36,620 64,540	37,564 65,675	38,555 68,672	39,835 71,615	40,510 72,682	42,164 74,061	42,287 75,696	45,545 75,689	44,181 77,580
14 27	8 29	19 27	20 32	20 27	18 24	26 31	19 56	15 25	18 20	27 54	12 44	52 27	22 25	27 56	18 50
41	37	46	52	47	42	57	55	38	58	61	56	59	47	63	74
17 27	32 55	22 27	28 35	31 52	50 55	55 51	54 45	51 54	40 48	29 51	49 55	49 54	58 40	55 50	55 58
44	67	49	65	65	65	66	77	85	88	60	104	85	78	85	91
85	104	95	115	110	105	125	152	125	126	121	160	142	125	148	165

Nombre de fois qu'elles ont été constatées (1).

2	1	2	2	2	2	1	5	2	2	4	4	4	6	6	2
2	1	2	1	1	2	1	5	4	1	1	1	5	5	5	1
1	2	2	2	1	1	1	1	1	6	5	2	5	2	1	2
1	2	2	2	1	1	1	5	1	2	4	5	5	5	3	5
3	5	2	2	5	5	6	5	5	5	5	5	5	5	1	8
1	8	7	9	9	9	9	12	2	1	1	5	10	6	7	6
5	1	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2	2	1	2
5	2	2	1	2	1	2	1	4	2	2	2	2	2	1	2
5	8	4	15	6	8	12	5	8	5	5	8	5	6	6	5
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	1	1	2	1	1	3	1	2	2	1	1	5	2	2	1
1	1	5	4	2	4	5	5	3	1	2	4	6	7	7	11
5	2	9	5	15	8	12	11	5	12	5	12	9	5	10	12
15	18	12	14	13	14	20	25	22	21	15	35	16	27	16	18
15	9	15	15	9	16	21	15	16	19	16	19	21	19	19	19
2	2	1	5	1	2	9	8	4	7	8	9	16	8	9	5
1	1	1	1	1	1	2	1	1	2	1	2	1	1	2	2
5	1	1	1	1	1	2	2	1	2	4	2	2	1	3	2
6	7	7	12	10	5	7	6	4	2	10	10	8	8	6	16
1	5	8	6	5	4	9	15	11	5	14	9	7	9	20	16
5	1	5	4	2	1	2	6	2	7	5	9	6	5	5	1
4	4	2	2	2	2	5	4	4	1	9	5	6	6	11	8
1	5	4	2	5	1	9	22	11	15	50	18	35	21	4	9
5	5	2	5	2	4	2	5	4	8	6	11	16	15	5	4
7	19	18	17	22	19	12	21	16	22	12	55	19	15	29	37
2	8	5	15	1	5	11	5	5	4	15	9	13	6	5	8
2	2	2	2	1	2	6	1	4	2	2	2	2	1	2	2

(1) Le même accident peut être attribué à plusieurs causes déterminantes.

**§ 2. — ACCIDENTS DE PERSONNES ATTRIBUABLES AUX COLLISIONS
ET AUX DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.**

Des 165 collisions et déraillements de trains constatés en 1911, 42 ont fait des victimes, savoir (annexe XL) :

		1911.	1910.
Voyageurs . . .	{ Tués	»	1
	{ Blessés	108	40
	{ Contusionnés	13	6
	Totaux.	121	47
Agents du chemin de fer	{ Tués	4	2
	{ Blessés	52	29
	{ Contusionnés	13	35
	Totaux.	69	66
Ensemble.		190	113

**§ 3. — ACCIDENTS DE PERSONNES DUS A D'AUTRES CAUSES QU'A DES COLLISIONS
ET DÉRAILLEMENTS DE TRAINS.**

A. Voyageurs (voir annexe XLI, littéra A) :

	1911.	1910.
Tués	12	10
Blessés	12	22
Contusionnés	255	287
Totaux.	279	319

B. Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs, à l'exclusion des cas d'ivresse, de folie et de suicide (voir annexe XLI, littéra B) :

	1911.	1910.
Tuées	28	38
Blessées.	24	38
Contusionnées.	37	39
Totaux.	89	115

C. Agents de l'administration (voir annexe XLI, littéra C) :

	1911.	1910.
Tués.	78	69
Blessés	54	88
Contusionnés	395	342
Totaux.	527	499

Le tableau ci-après indique, en spécialisant la nature de leur travail, etc., le nombre d'agents tués pendant les dix dernières années :

	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Dans les stations . . .	9	7	6	12	14	22	12	10	16	28
Dans les ateliers . . .	»	1	»	»	»	1	»	»	»	»
En accrochant des véhicules	1	2	»	2	5	5	3	4	5	6
En décrochant des véhicules	»	»	»	»	1	»	»	1	5	1
Gardes-barrières . . .	2	»	1	1	1	2	1	3	2	3
Gardes-route	1	1	2	3	5	»	»	4	4	2
Gardes chargés du contrôle des coupons, tombés ou atteints . .	2	»	»	»	»	2	1	1	1	»
Autres agents de trains: chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc., tombés ou atteints . . .	1	2	3	5	5	8	4	4	7	9
Agents atteints en dehors de tout service.	7	10	7	10	10	20	11	9	19	11
En réparant les voies et les bâtiments	8	4	7	7	7	3	7	5	9	16
Agents d'autres administrations	»	5	2	»	1	5	2	1	5	2
Ensemble . .	51	50	28	40	45	60	41	42	69	78

Résumé pour 1911.

Les accidents relevés aux §§ 2 et 5 se résument comme suit pour l'année :

	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	TOTAL.
Voyageurs atteints . .	»	108	15	121
Employés et ouvriers du chemin de fer atteints	12	12	255	279
Personnes atteintes en circulant le long de la voie ou en traversant les passages à niveau, etc., par suite d'infractions au règlement sur la police des chemins de fer ou par la faute des agents de l'administration	4	52	15	69
Ivresse, folie et suicide	78	54	305	527
	28	24	57	89
	29	1	1	31
Ensemble pour l'année 1911 . .	151	251	714	1,116

Pour les années antérieures, voir l'annexe XLII.

En comparant le nombre de personnes atteintes chaque année à l'importance du trafic, on obtient le tableau suivant :

ANNÉES.	NOMBRE DES PERSONNES (1)				NOMBRE DE TRAINS-KILOMÈTRES POUR UNE PERSONNE			
	tuées.	blessées.	contusionnées.	Ensemble.	tuée.	blessée.	contusionnée.	atteinte, en général.
1902	61	407	872	1,343	967,053	152,067	70,976	46,084
1903	58	283	766	1,107	1,109,308	227,349	83,995	58,121
1904	56	245	939	1,240	1,172,725	268,031	69,939	52,962
1905	67	134	924	1,125	1,024,935	512,477	74,320	61,042
1906	86	169	944	1,199	832,707	424,744	75,861	59,727
1907	101	176	846	1,123	719,623	412,098	85,912	64,721
1908	129	102	1,392	1,713	574,113	385,732	53,204	43,234
1909	71	165	895	1,131	1,038,159	440,723	82,357	65,172
1910	120	217	709	1,046	630,738	348,795	106,754	72,360
1911	122	250	713	1,085	614,258	309,518	108,527	71,318
Moyenne pour 10 années.	87	221	900	1,211	870,364	318,642	81,185	59,474

(1) A l'exclusion des cas d'ivresse, de folie et de suicide.

§ 4. — PERSONNES TUÉES DEPUIS 1855.

Depuis l'origine des chemins de fer de l'État, il y a eu 221 personnes tuées dans les collisions et les déraillements de trains, c'est-à-dire *par le fait du service*, savoir : 126 voyageurs et 95 agents de l'administration (annexe XLII).

Quant aux tués dans les gares ou en pleine voie, par suite de leur inattention ou de leur imprudence, etc., on compte 276 voyageurs et 2,805 agents de l'administration (1).

En dehors des voyageurs et des agents du chemin de fer, 1,605 personnes ont été tuées en traversant les passages à niveau, en circulant le long de la voie et sur les quais où se font les manœuvres, etc.; 1,070 autres, par suite d'ivresse, folie et suicide (1).

(1) Pour l'année 1911, l'annexe XLI donne des détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

V. — Contraventions.

Pendant l'année 1911, il a été constaté sur les chemins de fer exploités par l'État 1,151 contraventions aux lois et aux règlements de police, savoir :

Circulation illégale sur les voies ferrées et entraves apportées à la circulation des trains.	194
Plantations, dépôts, constructions, etc., dans les zones asservies du chemin de fer.	11
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids, la quantité, l'origine ou la destination des marchandises expédiées	21
Contraventions diverses non comprises dans les trois catégories indiquées ci-dessus	77
Voyageurs dépourvus de billets réguliers	251
Voyageurs ayant sauté sur un train en marche ou ayant descendu du train avant l'arrêt, ou du côté opposé au quai de débarquement.	122
Voyageurs ayant pris place dans les voitures dont l'accès leur est interdit.	37
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs	438
Total. . .	 1,151

Les contraventions constatées en 1910 étaient au nombre de 1,074.



(68)

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1^{er}. — LONGUEUR DES LIGNES EXPLOITÉES AU 31 DÉCEMBRE 1911 ⁽¹⁾.

MÈTRES COURANTS.			
	SECTIONS belges.	Prolongements sur territoire étranger.	Ensemble.
Chimay.	59,685	•	59,685
Gand à Terneuzen	26,488	44,590	41,078
Hasselt à Maeseyck.	40,867	•	40,867
Malines à Terneuzen	44,446	23,586	67,732
Nord-Belge	168,242	3,769	174,981
Taviers à Embresin ⁽²⁾	9,433	•	9,433
Longueur totale exploitée (voir annexe XLIII)	348,531	41,945	390,476

⁽¹⁾ Il n'est pas tenu compte des tronçons de lignes de Menin à la frontière vers Tourcoing (1,200 mètres) et de Comines à la frontière vers Lille (1,050 mètres), exploités par la Compagnie du chemin de fer Nord-Français, ni des lignes d'Autelbas à Clémency (3,850 mètres) et d'Athus à Rodange (1,417 mètres), appartenant à la Société luxembourgeoise des chemins de fer et minières Prince-Henri.

⁽²⁾ Chemin de fer d'intérêt local.

Le réseau des compagnies comprenait au 31 décembre 1911 :

	Sections belges.		Prolongements sur territoire étranger.		Réseau entier.	
	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.	Mètres.	P. ‰.
1° Parties affectées au transport des voyageurs et des marchan- dises	346,568	99.44	41,945	100	388,513	99.50
2° Parties utilisées au trafic des marchandises seulement . .	1,963	0.56	"	"	1,963	0.50
Totaux. . .	348,531	100	41,945	100	390,476	100

Ce réseau se trouve établi à double voie sur une étendue de 158,529 mètres, représentant 40.39 p. c. de la longueur totale, et à simple voie sur une étendue de 231,947 mètres, représentant 59.41 p. c. de cette longueur.

L'annexe XLIII donne la subdivision, par ligne et par compagnie, des chemins de fer concédés. Elle indique, en outre, les parties posées à simple voie et celles qui sont établies à double voie, puis les sections affectées au transport des voyageurs et des marchandises et celles qui sont utilisées au trafic des marchandises seulement.

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DES VOIES FERRÉES.

Le développement total en voies simples des lignes exploitées par des compagnies comportait, à la fin de l'année, y compris les voies de garage et de manœuvre :

		Longueur en mètres.	
		En 1910.	En 1911.
Voies principales.	Sections belges	501,812	496,763
	Prolongements sur territoire étranger . .	52,229	52,242
	Ensemble. . .	554,041	549,005
Voies accessoires, de garage, de service, etc.		269,724	270,712
Totaux. . .		823,765	819,717

Les voies principales parcourues par les trains représentent 66.97 p. c. et les voies accessoires 33.03 p. c. du réseau exploité en 1911.

§ 3. — STATIONS, HALTES ET POINTS D'ARRÊT.

L'annexe XLIV indique, par compagnie, le nombre de bureaux existant sur les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

En voici les chiffres totaux, comparés aux données correspondantes de 1910 :

	SUR les sections belges.		SUR les sections étrangères.		Ensemble.		
	1910	1911	1910	1911	1910	1911	Différences pour 1911
Stations	86	86	41	41	97	97	"
Haltes	44	44	"	"	44	44	"
Points d'arrêt.	45	45	"	"	45	45	"
Totaux	145	145	11	11	156	156	"

Les 97 stations existant fin 1911 comprennent 40 ⁽¹⁾ *gares communes*, utilisées par plusieurs administrations.

§ 4. — GARES PRIVÉES ET RACCORDEMENTS INDUSTRIELS.

L'annexe XLIV montre, par compagnie, le nombre des établissements industriels reliés aux chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

Elle peut se résumer comme il suit :

	1910	1911	Différences pour 1911
Établissements raccordés aux chemins de fer en pleine voie (gares privées). .	41	43	+ 2
Établissements reliés aux stations des compagnies	89	94	+ 5
Totaux	130	137	+ 7

Ces établissements se trouvent en Belgique, à l'exception de trois raccordements industriels reliés à la section étrangère du chemin de fer de Gand à Terneuzen, et un relié à la section étrangère du chemin de fer de Malines à Terneuzen.

§ 5. — RACCORDEMENTS ET TRAVERSÉES A NIVEAU DE LIGNES VICINALES.

Il y avait, au 31 décembre 1911, huit raccordements de lignes vicinales aux chemins de fer concédés et l'on comptait dix traversées à niveau par des vicinaux. Cette situation est la même qu'en 1910.

⁽¹⁾ Pour la formation de ce nombre, les *stations communes* ont été portées en compte à chacune des compagnies qui les coexploitent.

II.

Situation du matériel roulant.

L'annexe XLV donne, par compagnie et par catégorie de véhicules, le relevé général du matériel roulant servant à la traction et aux transports des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer concédés.

L'effectif de ce matériel comprenait, à la fin de l'année :

		En 1910.	En 1911.	Différences pour 1911.	
Locomotives		245	253	+	8
Tenders.		155	153	—	2
Véhicules	à voyageurs	326	328	+	2
	à bagages	165	179	+	14
	à marchandises	7,724	8,192	+	468
	pour services divers	40	32	—	8
Ensemble		8,255	8,731	+	476

Relativement à la longueur *effective* totale exploitée à la fin de l'année (390*,476), il y avait :

		Par kilomètre de ligne.	
		En 1910.	En 1911.
Matériel de traction.	Locomotives	0.63	0.65
	Tenders	0.40	0.39
Matériel de transport.	Voitures à voyageurs	0.85	0.84
	Fourgons à bagages	0.42	0.46
	Wagons à marchandises	19.73	20.97
	Véhicules divers	0.10	0.08
Ensemble.		21.08	22.55

III.

Parcours des trains.

L'annexe XLVI montre, par compagnie et par nature d'emploi, le parcours kilométrique effectué, en 1914, par les trains des chemins de fer concédés.

Elle peut se résumer comme il suit :

PARCOURS KILOMÉTRIQUE EFFECTUÉ					
SUR LES LIGNES				Ensemble.	
		exploitées par les compagnies.	aboutissantes ou étrangères.		
Trains de voyageurs	{	En 1914 . .	2,876,993	»	2,876,993
		En 1910. .	2,868,654	»	2,868,654
Différences pour 1914		+ 8,339	»	+ 8,339	
Trains de marchandises . .	{	En 1914 . .	2,101,475	11,316	2,112,791
		En 1910. .	1,980,658	8,724	1,989,382
Différences pour 1914		+ 120,817	+ 2,592	+ 123,409	
Trains mixtes.	{	En 1914 . .	444,933	33,580	478,513
		En 1910. .	444,435	33,580	478,015
Différences pour 1914		+ 498	»	+ 498	
TOTAUX. . .	{	En 1914 . .	5,423,401	44,896	5,468,297
		En 1910. .	5,293,747	42,304	5,336,051
Différences pour 1914		+ 129,654	+ 2,592	+ 132,246	

IV.

Mouvement et recette des transports ⁽¹⁾.

Au point de vue de l'exploitation, la situation des chemins de fer gérés par des compagnies n'a subi aucune modification en 1911.

Le mouvement et la recette des diverses catégories de transports se rapportant aux chemins de fer concédés gérés par des compagnies, s'établissent comme il suit :

§ 1^{er}. — VOYAGEURS.

Les résultats généraux des transports de voyageurs, en 1911 et en 1910, se résument ainsi (voir annexe XLVII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.			PRODUIT MOYEN par voyageur.		
	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différences pour 1911.
1 ^{re} classe	421,736	424,683	— 3,147	805,491	793,771	+ 11,720	1.910	1.863	+ 0.042
2 ^e —	2,553,425	2,546,485	+ 6,937	1,953,927	1,954,628 (2)	— 701	0.765	0.768	— 0.003
3 ^e —	15,074,393	14,785,751	+ 288,645	4,854,813	4,748,864	+ 105,949	0.322	0.321	+ 0.001
Ensemble	18,049,557	17,757,122	+ 292,435	7,614,231	7,497,263 (2)	+ 116,968	0.422	0.422	»

En 1911, le mouvement et la recette des voyageurs ont augmenté respectivement de 1,65 et de 1,56 p. c. par rapport aux données correspondantes de 1910.

Le nombre de voyageurs a progressé en 1911 sur les railways concédés ci-après : Nord-Belge (de 215,120 voyageurs), Malines-Terneuzen (de 61,943 voyageurs), Chimay (de 20,762 voyageurs), Gand-Terneuzen (de 1,976 voyageurs), Tavers-Embresin (de 1,878 voyageurs) ; il a diminué sur le chemin de fer de Hasselt à Maeseyck (de 9,244 voyageurs).

Les recettes se sont accrues sur les chemins de fer : Nord-Belge (de

(1) Tous les chiffres mentionnés dans ce chapitre et dans ceux qui le suivent se rapportent non seulement aux lignes concédées exploitées en Belgique, mais à leurs compléments, d'une étendue de 41,945 mètres en 1911 et de 41,952 mètres en 1910, établis sur territoire étranger. Faute de comptabilités distinctes, les moyennes ont dû être calculées sur l'ensemble de l'exploitation.

(2) Chiffre rectifié.

110,421 francs), Chimay (de 4,598 francs), Malines-Terneuzen (de 1,419 fr.), Gand-Terneuzen (de 905 francs), Taviere-Embresin (de 451 francs); elles ont diminué sur celui de Hasselt à Maeseyck (de 826 francs).

Par rapport à la longueur *moyenne* exploitée pendant l'année, on trouve :

		Par kilomètre de ligne :	
		Mouvement.	Recette.
		Voyageurs.	Francs.
En 1911.		46,224	19,499 87
En 1910.		45,353	19,153 81
Différence pour 1911.		+ 871	+ 346 06

La répartition proportionnelle par classe de voiture s'établit comme ceci :

	Mouvement.		Recette.	
	En 1911.	En 1910.	En 1911.	En 1910.
1 ^{re} classe	2.34 p. c.	2.39 p. c.	10.58 p. c.	10.59 p. c.
2 ^e —	14.15 —	14.34 —	25.66 —	26.07 —
3 ^e —	83.51 —	83.27 —	63.76 —	63.34 —
	100. »	100. »	100. »	100. »

La recette des voyageurs représente 22.45 p. c. du produit total de l'exploitation en 1911 et 23.48 p. c. en 1910.

§ 2. — BAGAGES.

Le service des bagages a donné les résultats ci-après (*voir* annexe XLVII) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.
Transports	taxés au minimum (coli-).	11,274	10,804	+ 467	375,749	370,279	+ 5,470
	— au poids (quintaux)	121,179	137,745	-16,566			

Le produit de ces transports s'est accru, en 1911, de 5,470 francs ou de 1.48 p. c. ; il entre pour 1.11 p. c. dans la recette générale de l'exploitation en 1911 et pour 1.16 p. c. en 1910.

§ 3. — PETITES MARCHANDISES.

Les résultats des expéditions de petites marchandises peuvent se résumer comme il suit (voir annexe XLVII) :

MOUVEMENT.			RECETTE.		
1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.
Envois	taxés au minimum (colis). . .	82,580	77,288	+	5,292
	— au poids (quintaux). . .	1,214,322	1,002,016	+	212,306
			2,148,957	1,968,950	+180,007

La recette produite par cette catégorie de transports a augmenté en 1911 de 180,007 francs ou de 9.14 p. c.; elle forme 6.34 p. c. de la recette totale en 1911 et 6.17 p. c. en 1910.

§ 4. — GROSSES MARCHANDISES.

Le trafic des grosses marchandises a comporté les résultats suivants (voir annexe XLVII) :

MOUVEMENT.			RECETTE.					
1911.	1910.	Différences pour 1911.	1911.	1910.	Différence pour 1911.			
Expéditions {	taxées au minimum (nombre).	15,565	14,892	+	673	20,287,968	18,703,564	+1,584,604
	— au poids . . (tonnes).	19,408,817	18,089,072	+	1,319,745			

La recette provenant des grosses marchandises, en 1911, présente donc une augmentation de 1,584,604 francs ou de 8.47 p. c. comparativement au chiffre correspondant de 1910.

En 1911, il y a eu accroissement de produits sur les lignes : Nord-Belge (de 1,454,505 francs), Malines à Terneuzen (de 151,114 francs), Chimay (de 83,609 francs), Gand à Terneuzen (de 2,977 francs); des diminutions de recettes se sont produites sur les lignes de Hasselt à Maeseyck (de 82,422 francs) et de Tavier à Embresin (de 4,977 francs).

*
* *

Le produit du trafic des grosses marchandises constitue 59.85 p. c. de la recette générale de l'exploitation en 1911 et 58.60 p. c. en 1910.

§ 5. — FINANCES.

Les transports de fonds peuvent se résumer comme il suit (voir annexe XLVII) :

	MOUVEMENT.			RECETTE.		
	1911.	1910.	Différence pour 1911	1911.	1910.	Différence pour 1911
Groups	102,683	97,338	+ 5,345	23,235	19,459	+ 3,776

La recette des articles de finances correspond à 0.07 p. c. du produit total de l'exploitation en 1911 et à 0,06 p. c. en 1910.

§ 6. — ÉQUIPAGES.

Les résultats des transports d'équipages sont les suivants (voir annexe XLVII) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.		
		1911.	1910.	Différences pour 1911	1911.	1910.	Différences pour 1911
Équipages {	transportés à grande vitesse	12	12	12	12	12	12
	— à petite —	4,648	4,249	+ 399	40,843	39,916	+ 925
Ensemble . . .		4,648	4,249	+ 399	40,843	39,918	+ 925

Le produit des expéditions d'équipages représente 0.12 p. c. de la recette générale en 1911 et 0,13 p. c. en 1910.

§ 7. — CHEVAUX ET BESTIAUX.

Les transports de chevaux et de bestiaux ont donné les résultats ci-après (voir annexe XLVII) :

		MOUVEMENT.			RECETTE.			
		1911.	1910.	Différences pour 1911	1911.	1910.	Différences pour 1911	
Transports effectués (1)	à grande vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	249	226	+ 23	4,604	4,196	+ 408
		— par tête (animaux) : . . .	"	"	"			
	à petite vitesse	taxés par envoi (expéditions) . . .	4,196	4,834	— 638	80,295	81,411	— 1,116
		— par tête (animaux)	15,500	15,450	+ 50			
Ensemble : Transports		taxés par envoi (expéditions) . . .	4,446	5,060	— 615	84,899	85,607	— 708
		/ — par tête (animaux)	15,500	15,450	+ 50			

(1) Les transports d'animaux sont taxés *par tête* sur les lignes du Nord-Belge. Sur les autres chemins de fer concédés, ils sont tarifés *par expédition* ou *par wagon*.

La recette afférente aux transports d'animaux entre pour 0.25 p. c. dans le produit total de l'exploitation en 1911 et pour 0.27 p. c. en 1910.

§ 8. — PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Ces produits se sont élevés : $\left\{ \begin{array}{l} \text{en 1911, à fr. } 3,334,064^{(1)} \\ \text{en 1910, à } 3,253,380 \\ \text{Augmentation en 1911. . . . fr. } 400,684^{(1)} \end{array} \right.$

Les produits extraordinaires forment 9.83 p. c. de la recette totale en 1911 et 10.13 p. c. en 1910.

§ 9. — RÉCAPITULATION DES RECETTES.

La comparaison des produits de toute nature peut se résumer comme il suit (voir annexe XLVII) :

	En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.
Voyageurs fr.	7,614,231	7,497,265 ⁽²⁾	+ 116,968
Bagages	573,749	570,279	+ 3,470
Marchandises $\left\{ \begin{array}{l} \text{petites} \\ \text{grosses} \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 2,148,937 \\ 20,287,968 \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 1,968,930 \\ 18,703,364 \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} + 180,007 \\ + 1,584,604 \end{array} \right.$
Finances	23,233	19,439	+ 3,776
Équipages.	40,843	39,918	+ 923
Chevaux et bestiaux	84,899	85,607	— 708
Ensemble fr.	30,573,862	28,684,820 ⁽²⁾	+ 1,891,042
Produits extraordinaires . .	3,554,064 ⁽¹⁾	3,253,380	+ 400,684 ⁽¹⁾
Totaux fr.	33,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+ 1,991,726 ⁽¹⁾

Les recettes totales opérées en 1911 ont ainsi augmenté de 1,991,726 francs ou de 6.24 p. c., comparativement à celles qui ont été réalisées en 1910.

Les recettes encaissées par chacune des compagnies en 1911 présentent, par rapport aux produits perçus en 1910, les différences ci-après :

	MONTANT TOTAL DES RECETTES.		Différences pour 1911.	
	EN 1911.	EN 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	1,025,798	940,275	+ 85,523	+ 8.88
Gand-Terneuzen.	789,421	779,701	+ 9,720	+ 1.25
Hasselt-Maeseyck	537,537 ⁽¹⁾	429,581 ⁽²⁾	+ 107,956 ⁽¹⁾	+ 25.14 ⁽¹⁾
Malines-Terneuzen	2,421,613	2,270,449	+ 151,164	+ 6.68
Nord-Belge.	29,265,610	27,458,987	+ 1,806,623	+ 6.58
Taviers-Embresin	55,914	59,209	— 3,295	— 5.90
TOTAUX.	33,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+ 1,991,726 ⁽¹⁾	+ 6.24 ⁽¹⁾

Comme le montre ce tableau, les produits bruts de l'exploitation, en 1911, se sont accrus sur les lignes concédées du Nord-Belge (de 1,824,623 francs), de Malines à Terneuzen (de 151,197 francs), de Chimay (de 83,525 francs)

(1) Le montant des produits extraordinaires du chemin de fer de Hasselt à Maeseyck n'étant pas établi définitivement, cette somme, pour devenir définitive, subira une rectification qui, toutefois, sera fort peu importante.

(2) Chiffre rectifié.

et de Gand à Terneuzen (de 9,720 francs); elles ont diminué sur celles de Hasselt à Maeseyck (de 72,044 francs ⁽¹⁾), et de Tavers à Embresin (de 5,295 francs). Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Chimay.

*
* * *

Une recette de 100 francs, répartie à raison de l'importance des transports, donne les résultats suivants :

	En 1911.		En 1910.
Voyageurs	22.45		25.48
Bagages.	1.11		1.16
Marchandises { petites.	6.54	100. "	6.17
{ grosses.	59.85		58.60
Finances	0.07		0.06
Équipages	0.12		0.15
Chevaux et bestiaux	0.25		0.27
Produits extraordinaires.	9.85		10.15

V.

Dépenses d'exploitation.

L'annexe XLVII donne la répartition, par compagnie, des dépenses d'exploitation effectuées en 1911.

Ces dépenses sont ci-après comparées aux chiffres correspondants de 1910 :

	MONTANT TOTAL DES DÉPENSES.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	EN 1911.	EN 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	556,246	513,954	+ 42,292	+ 8.23
Gand-Terneuzen	503,546	501,072	+ 2,474	+ 0.49
Hasselt-Maeseyck	301,350 ⁽²⁾	301,698 ⁽²⁾	— 368 ⁽²⁾	— 0.12
Malines-Terneuzen	1,439,247	1,316,310	+ 122,937	+ 9.34
Nord-Belge	11,313,884	10,513,184	+ 800,700	+ 7.62
Tavers-Embrasin	37,210	35,578	+ 1,632	+ 4.59
TOTAUX.	14,151,463 ⁽³⁾	13,181,796 ⁽²⁾	+ 969,667 ⁽²⁾	+ 7.36

Ainsi que le montre ce tableau, l'augmentation totale des dépenses en 1911, par rapport à celles de 1910, est de 969,667 francs ou de 7.56 p. c.

(1) Voir renvoi ⁽¹⁾ de la page précédente.

(2) Cette somme n'est pas définitive; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera très minime.

(3) Somme rectifiée.

Les frais d'exploitation ont augmenté, en 1911, sur cinq chemins de fer concédés : Nord Belge (de 800,700 francs), Malines à Terneuzen (de 122,937 francs), Chimay (de 42,292 francs), Gand à Terneuzen (de 2,474 francs), et Tavers à Embresin (de 1.632 francs); ils ont diminué sur la ligne de Hasselt à Maeseyck (de 368 francs ⁽¹⁾).

Proportionnellement, la plus forte augmentation se constate sur la ligne de Malines à Terneuzen.

VI.

Produits nets de l'exploitation.

L'annexe XLVII indique le montant des recettes nettes de l'exploitation encaissées en 1911 par chacune des compagnies.

Ces produits nets sont, ci-dessous, comparés à ceux de l'exercice 1910.

	MONTANT TOTAL DES RECETTES NETTES.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	En 1911.	En 1910.	Absolues.	Proportionnelles.
	Francs.	Francs.	Francs.	P. %.
Chimay	467,552	426,319	+ 41,233	+ 9.67
Gand-Terneuzen	285,875	278,620	+ 7,255	+ 2.60
Hasselt-Maeseyck	56,207 ⁽²⁾	127,885 ⁽³⁾	— 71,676 ⁽²⁾	— 56.05
Malines-Terneuzen	982,599	954,159	+ 28,440	+ 2.96
Nord-Belge.	17,949,726	16,925,805	+1,023,921	+ 6.05
Tavers-Embrésin	16,704	25,651	— 8,947	— 29.51
TOTAUX. . .	19,758,465 ⁽²⁾	18,756,404 ⁽³⁾	+1,022,061 ⁽²⁾	+ 5.45

L'accroissement total des recettes nettes, en 1911, en comparaison de celles de 1910, est de 1,022,061 francs ou de 5,45 p. c.

Les bénéfices obtenus en 1911 ont augmenté, par rapport au rendement de l'exploitation en 1910, sur les railways concédés : Nord-Belge (de 1,023,921 francs), Chimay (de 41,233 francs), Malines à Terneuzen (de 28,440 francs), Gand à Terneuzen (de 7,246 francs); ils ont diminué sur les lignes : Hasselt à Maeseyck (de 71,676 francs), Tavers à Embresin (de 6,927 francs).

(1) Voir renvoi ⁽²⁾ de la page précédente.

(2) Cette somme n'est pas définitive; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera minime.

(3) Somme rectifiée.

Proportionnellement, la progression des recettes nettes a été la plus forte pour les lignes de Chimay (9.67 p. c.) et du Nord-Belge (6.05 p. c.); elle a été de 2.96 p. c. pour la ligne de Malines-Terneuzen et de 2.60 p. c. pour celle de Gand-Terneuzen. Le chemin de fer de Hasselt-Maeseyck accuse une diminution de 56.05 p. c. et celui de Tavers-Embresin de 29.51 p. c.

VII.

Coefficients de l'exploitation.

Le rapport proportionnel des dépenses totales aux recettes brutes de l'exploitation, en 1911, est indiqué à l'annexe XLVII, pour chaque compagnie intéressée.

Voici la comparaison de ces proportions aux mêmes données de 1910 :

	COEFFICIENTS DE L'EXPLOITATION.		DIFFÉRENCES POUR 1911.	
	En 1911.	En 1910.	En plus.	En moins.
	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.
Chimay	54.35	54.66	»	0.35
Gand-Terneuzen	65.79	64.26	»	0.47
Hasselt-Maeseyck	84.28 ⁽¹⁾	70.25 ⁽²⁾	14.05 ⁽¹⁾	»
Malines-Terneuzen	59.45	57.98	1.45	»
Nord-Belge.	58.66	58.51	0.55	»
Tavers-Embresin	60.02	60.09	8.95	»
Réseaux réunis. . .	41.73 ⁽¹⁾	41.50	0.45	»

D'après les chiffres de ce tableau, le rapport pour cent des frais de l'exploitation aux recettes brutes totales de 1911, comparativement aux résultats de l'exercice 1910, a augmenté sur quatre lignes : Hasselt à Maeseyck (de 14.05 p. c.⁽¹⁾), Tavers à Embresin (de 8.95 p. c.), Malines à Terneuzen (de 1.45 p. c.), et Nord-Belge (de 0.55 p. c.); il a diminué sur les lignes Gand à Terneuzen (de 0.47 p. c.) et Chimay (de 0.35 p. c.).

Pour l'ensemble de ces chemins de fer, il a augmenté de 0.45 p. c.

(1) Ce chiffre n'est pas définitif; toutefois, l'écart avec le chiffre exact sera insignifiant.

(2) Chiffre rectifié.

VIII.

Résultats généraux de l'exploitation.

Les résultats généraux de l'année 1911, comparés à ceux de l'exercice 1910 peuvent se résumer comme il suit :

	En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.
Longueur kilométrique <i>moyenne</i> exploitée .	590km.476	591km.422	— 0km946
Parcours kilométrique des trains (voir annexe XLVI).	5,468,297km	5,556,051km	+ 132,246km
Recettes brutes (voir annexe XLVII). . fr.	53,909,926 ⁽¹⁾	31,918,200 ⁽²⁾	+ 1,991,726
Dépenses d'exploitation (—) . . .	14,151,463 ⁽¹⁾	15,181,796 ⁽²⁾	+ 969,667
Recettes nettes (—) . . fr.	49,758,463 ⁽¹⁾	18,756,404 ⁽²⁾	+ 1,022,059
Rapport proportionnel des dépenses d'explo- tation au total général des recettes. . .	41.73 p. % ⁽¹⁾	41.50 p. %	+ 0.43 p. %.

Par unité de trafic, ces résultats donnent, en 1911, pour chacune des compagnies exploitantes et pour l'ensemble de leurs lignes, les chiffres suivants :

	PAR KILOMÈTRE EXPLOITÉ :			PAR TRAIN-KILOMÈTRE :		
	Recette.	Dépense.	Bénéfice.	Recette.	Dépense.	Bénéfice.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chimay	17,153	9,320	7,833	2.6502	4.4399	4.2103
Gand à Ternouzen	19,218	12,258	6,960	3.2833	2.0936	4.4897
Hasselt à Maeseyck	8,813	7,428	4,385	1.6908	4.4250	0.2688
Malines à Ternouzen	35,753	21,249	14,504	4.0368	2.3992	4.6376
Nord-Belge.	170,156	63,786	104,370	7.3336	2.8353	4.4983
Taviers à Embresin	5,715	3,944	4,771	4.3479	0.9303	0.4176
Pour l'ensemble des lignes. { En 1911. . .	86,843	36,242	50,601	6.2012	2.5879	3.6133
{ En 1910. . .	81,514	33,679	47,863	5.9816	2.4703	3.5111
Différences en 1911. .	+ 3,999	+ 2,563	+ 2,736	+ 0.2196	+ 0.4174	+ 0.1022

IX.

Personnel.

L'annexe XLVIII présente la situation numérique, par compagnie, du personnel utilisé par les chemins de fer concédés à la fin de l'année 1911.

En voici les chiffres totaux comparés aux données correspondantes de 1910 :

	En 1911.	En 1910.	Différences pour 1911.
Fonctionnaires et employés de tous grades.	4,179	4,146	+ 33
Agents divers et ouvriers	3,702	3,572	+ 130
Totaux.	4,881	4,718	+ 163

(1) Ces chiffres ne sont pas définitifs ; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime.

(2) Chiffres rectifiés.

X.

Accidents.

L'annexe XLIX donne le relevé, par compagnie, des accidents survenus aux personnes, en 1911, sur les chemins de fer concédés. Ce relevé, comparé à celui des accidents qui se sont produits en 1910, peut se résumer comme il suit :

NOMBRE DE VICTIMES				
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Par le fait du service (collisions et déraillements)	Voyageurs	»	»	406
	Agents des compagnies	4	4	3
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs	»	»	»
Ensemble.	En 1911. . .	4	4	409
	En 1910. . .	»	»	»
Différences pour 1911. . .				
	+ 4	+ 1	+ 409	+ 414
B. Par le fait des victimes ou de circonstances di- verses (imprudence, sui- cide, etc.)	Voyageurs	2	4	»
	Agents des compagnies	2	22	15
	Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.	8	9	6
Ensemble.	En 1911. . .	12	35	24
	En 1910. . .	46	23	26
Différences pour 1911 . .				
	- 4	+ 12	- 5	+ 3
TOTAUX . .	En 1911. . .	43	36	430
	En 1910. . .	46	23	26
Différences pour 1911. . .				
	- 3	+ 13	+ 104	+ 114

XI.

Contraventions.

Le nombre des contraventions aux lois et aux règlements de police, constatées pendant les années 1911 et 1910 sur les chemins de fer concédés, est indiqué ci-après :

	En 1911.	En 1910.
Circulation illégale sur les voies ferrées et dans les stations.	12	6
Entraves apportées à la circulation des trains.	»	4
Érection d'établissements prohibés dans la zone asservie des chemins de fer	2	1
Contraventions aux mesures de précaution à observer par les usagers des passages à niveau privés	»	1
Voyageurs dépourvus de billets ou munis de coupons irréguliers	24	18
Voyageurs descendus des trains ou montés sur des trains en marche ou du côté opposé à celui qui est indiqué par l'administration	9	7
Voyageurs ayant pris place dans des compartiments réservés aux dames ou dans des véhicules dont l'accès est interdit au public	1	»
Voyageurs ayant fumé dans des compartiments réservés aux non-fumeurs ou ayant ouvert, malgré les protestations des autres voyageurs, des glaces de portières du côté d'où venait le vent	3	1
Voyageurs ayant commis d'autres contraventions relatives à la police des trains de voyageurs.	5	6
Faussees déclarations sur l'espèce, le poids ou la quantité des marchandises expédiées par chemin de fer.	1	»
Totaux	57	44
Augmentation pour 1911.	15	

XII.

Améliorations et innovations.

CHIMAY, GAND A TERNEUZEN, HASSELT A MAESEYCK, NORD-BELGE,
MALINES A TERNEUZEN ET TAVIERS A EMBRESIN.

Les principales améliorations et innovations réalisées en 1911 dans les divers services des lignes concédées sont les suivantes :

Les compagnies de Chimay, Gand à Terneuzen, Hasselt à Maeseyck, Nord-Belge et Malines à Terneuzen ont généralement apporté à leur tarif intérieur les modifications, qui les intéressaient, apportées par l'administration des chemins de fer de l'État à ses propres tarifs et elles ont adhéré, également pour ce qui les concernait, aux modifications faites aux tarifs mixtes et internationaux.

La compagnie du Nord-Belge a, en outre, établi des relations pour abonnements d'ouvriers, à un déplacement par semaine, avec la compagnie de Malines à Terneuzen et elle a publié une nouvelle édition de son tarif intérieur pour le transport des marchandises, tapissières, valeurs, œuvres d'art, animaux, etc.

La compagnie de Tavier à Embresin a agi comme les autres compagnies pour son service intérieur (elle ne participe pas aux relations mixtes et internationales).

CHIMAY.

Installation de lampes « Lux » à incandescence par le pétrole ordinaire pour l'éclairage des voies des stations de Momignies et de Chimay.

Installation d'un indicateur de voie en impasse à l'aiguille n° 5 de la station de Chimay.

GAND A TERNEUZEN.

Construction d'une voie de 183 mètres de longueur à Terdonck.

Achat de 25 wagons ouverts de 15 tonnes et de 2 wagons-citernes.

Agrandissement des ateliers de Selzaete. Construction d'une grande cheminée.

HASSELT A MAESEYCK.

Mise en œuvre de 48 rails en acier de 9 mètres (38 kilogrammes par mètre courant) en remplacement de 72 rails en fer de 6 mètres (35 kilogrammes par mètre courant).

Mise en œuvre de 24 billes supplémentaires en chêne, soit 1 bille en plus par longueur de voie de 9 mètres.

MALINES A TERNEUZEN.

Substitution, sur une longueur de 5,428.25 mètres courants de voie, de rails de 40^k.650 par mètre courant à des rails, type Nord, de 50 kilogrammes par mètre courant.

Complément de l'aménagement de la gare de Bornhem par la construction d'une rampe de chargement, le placement d'un pont à peser de 50 tonnes, le pavage de la cour aux marchandises sur une surface de 2,315 mètres carrés et le prolongement du mur de quai d'embarquement sur une longueur de 60^m.40.

Acquisition d'une bascule pour charrettes pour la gare d'Axel.

Prolongement de 280 mètres de la 4^e voie de la gare d'Axel.

Acquisition de terrains pour l'aménagement de la gare d'Axel, l'établissement de la double voie entre cette gare et Sluiskil et pour la construction d'un raccordement.

Acquisition au sud de Terneuzen d'un terrain de 24 hectares pour l'établissement d'une nouvelle gare maritime.

Prolongement de 544 mètres de la voie provisoire établie sur la contre-digue du canal, à Terneuzen.

Erection d'un pavillon pour latrines à la halte d'Eigenloo.

Commande de 4 fortes locomotives, de 3 locomotives de manœuvre, de 300 wagons de 20 tonnes pour le transport des cokes et de 15 wagons plats de 15 tonnes.

Acquisition de 112 nouvelles bâches, de 75 chaufferettes et de divers outils.

NORD-BELGE.

Transfert de Statte à Andenne, les dimanches et jours de fête, du point de départ du train n° 204, afin de donner plus de facilité aux ouvriers de la région d'Andenne se rendant dans les usines de la « Nouvelle Montagne » à Engis et à La Mallicue.

Création, à la demande de plusieurs charbonnages de la rive gauche de la Meuse, d'un nouveau train-tramway d'ouvriers, n° 230, entre Tilleur et Flémalle-Haute, en correspondance à cette dernière gare avec le train-tramway n° 68 de Liège-Longdoz pour Namur.

Mise en marche les dimanches et jours de fête, pendant les mois de juillet, d'août et de septembre, à l'occasion de l'exposition de Charleroy, de deux trains-express entre Liège-Longdoz et Charleroy.

Organisation de deux trains supplémentaires n°s 166 et 155, de Marchienne-Zone à Erquelines et vice-versa, afin d'assurer, dans de meilleures conditions, le transport de nombreux ouvriers occupés dans la région d'Erquelines.

Octroi d'arrêts nouveaux :

du train-tramway n° 68, à Kinkempois;

du train-tramway n° 60, à Ampsin, les dimanches et jours de fête;

du train-tramway n° 75, au passage à niveau, rue du Chêne, à Flémalle;

du train-tramway n° 215, au passage à niveau de la rue de la Meuse, à Flémalle;

du train n° 1206, à Waulsort-Village.

Modifications de l'horaire des trains 96, 25 et 1554, afin d'assurer des correspondances avec des trains de l'administration des chemins de fer de l'Etat, les deux premiers à Yvoir, le troisième à Mons.

VOIES ET TRAVAUX.

Liège (Longdoz). — Aménagement d'un local pour les laveurs dans l'ancienne remise des voitures.

Kinkempois. — Etablissement d'une relation directe entre les voies de débranchement et les voies du dépôt de l'Etat.

Raccordement par aiguille de la 4^e voie en impasse des triages de droite avec la tête du groupe de formation.

Ougrée. — Agrandissement de la halle aux marchandises.

Flémalle-Haute. — Reconstruction de la marquise du bâtiment des voyageurs et amélioration des quais à voyageurs.

Sclessin. — Aménagement des chemins d'accès. Dédoublément de la voie de ceinture.

Tilleur. — Allongement des quais à voyageurs.

Engis. — Modification de la distribution du bâtiment des voyageurs.
Allongement des quais à voyageurs.

Hermalle. — Allongement des quais à voyageurs.

Ampsin. Idem.

Huy. Idem.

Namêche. — Allongement de la voie de garage de droite.

Marche-les-Dames. — Allongement des quais à voyageurs.

Beez. — Construction d'un bâtiment pour fournil avec four, remise à outils et à charbon.

Points d'arrêt de Renory, Pont du Val, Béguines. — Allongement des quais à voyageurs.

Halte de Waulsort. — Allongement des quais à voyageurs.

Kil. 0 à 106,965. Amélioration des voies principales à la bifurcation de Renory.

Établissement de garde-corps métalliques sur les deux têtes d'un passage sous voie à Haute-Flône.

Agrandissement des maisonnettes de gardes des passages n° 60, n° 65, n° 96 et n° 98.

Saint-Martin. — Construction d'un dortoir pour les mécaniciens.

Fontaine-Valmont. — Remplacement du pont à bascule de 20 tonnes par un pont de 50 tonnes muni d'un appareil de calage.

Substitution d'un tablier en acier à une seule travée au tablier à 2 travées à 5 ponts de la ligne de Charleroy à Erquelines.

TRACTION ET MATÉRIEL.

Accroissement. — 6 locomotives-tenders, dites de grande banlieue, à 2 essieux accouplés et à 2 bogies, ont été livrées en remplacement du matériel réformé ou en augmentation d'effectif.

Diminution. — Retrait de la circulation de : 1 locomotive « Creusot » avec son tender; 1 locomotive « Mammouth » avec son tender; 1 locomotive-tender « Tramway ».

Améliorations. — Application d'appareils d'émission de vapeur pour le chauffage des trains à une locomotive « Tramway ».

Remplacement de la chaudière à 8k.5 d'une locomotive à 4 essieux accouplés par une chaudière nouvelle à 10 k.; la puissance de traction de la machine a été ainsi portée de 180 à 240 unités. Les réservoirs à eau du tender ont été également agrandis.

Locomotive à marchandises à 4 essieux accouplés à tender séparé, transformée en locomotive-tender.

Construction de 20 fourgons lestés 20 tonnes à 2 essieux, sur châssis de 6 mètres, munis d'un frein à 8 sabots, fonctionnant par le vide et sous l'action d'un appareil de serrage à contre-poids à vis et à cric, avec déclanchement par le mécanicien.

Construction de 217 tombereaux de 20 tonnes à 2 freins à main avec barre de faitage mobile.

Construction de 30 tombereaux de 20 tonnes à guérite et à frein à vis.

Construction de 125 wagons plates-formes de 10 mètres de longueur à ranchers et à côtés et bouts se rabattant extérieurement, munis de 2 freins à main.

Construction d'un wagon couvert pour chargement de 20 tonnes, à portes roulantes, châssis de 7^m.70, caisse à ossature métallique, à 2 freins à main.

Construction de 15 tombereaux de 20 tonnes, à 2 freins à main, en remplacement de wagons à houille, à caisse fixe, de 10 tonnes, démolis dans des accidents ou arrivés à limite d'usure.

Acquisition de 114 bâches.

Services électriques. — Contrôle électrique de nouvelles aiguilles et d'un signal carré à Kinkempois.

Contrôle électrique de deux indicateurs tournants et de six aiguilles.

Installation d'une relation téléphonique entre les postes A et B, à Namèche.

Installation d'avertisseurs électriques à 14 passages à niveau de la ligne de Namur à Liège.

Contrôle électrique des aiguilles 41a et 41c, à Flémalle-Haute.

Installation d'une relation téléphonique directe entre les gares de Liège (Guillemins) et de Flémalle-Haute.

Installation de relations téléphoniques entre le bâtiment principal et les postes voisins de Kinkempois et d'Ougrée.

Installation d'une relation téléphonique entre le bâtiment principal et le poste A, à Amay.

Installation du contrôle électrique d'une aiguille de la cabine I, à Saint-Martin.

Éclairage. — Installation de l'éclairage électrique dans la halle d'Ougrée agrandie.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au gaz, à Statte.

Alimentation, par le courant alternatif, de l'éclairage électrique des ateliers de Saint-Martin.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage Washington, à Flémalle-Haute.

Substitution de l'éclairage électrique à l'éclairage au pétrole, à Engis, Ampsin et Béguines.

Installation de lampes Washington à Lobbes, Hastières, Jambes, Yvoir et Quévy.

Installation de lampes belges à Namèche, Lustin et Godinne.

(20)

**ANNEXES
DE LA PARTIE A**

ACTIF.

N° I. -- *Bilan général*

I. — Premier établissement.			
A. — Lignes construites directement par l'État :			
a) Lignes en exploitation et parachèvement y relatif fr.	606,972,032 55	}	739,145,414 55
b) — en construction (voir page 15).	92,565,489 90		
c) Travaux en cours d'exécution	27,566,566 91		
d) Aliénations d'immeubles, subsides, etc	12,039,325 21		
B. — Lignes construites à forfait :			
a) Lignes en exploitation	156,007,124 10	}	178,580,463 68
b) Parachèvement { travaux livrés à l'exploitation	22,228,754 85		
— en cours d'exécution	144,604 75		
C. — Lignes rachetées :			
a) Coût des lignes (voir détails annexe IX)	814,654,558 04	}	996,769,500 80
b) Parachèvement y effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	178,522,941 17		
— en cours d'exécution	3,592,220 69		
D. — Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :			
a) Parachèvement effectué par l'État { travaux livrés à l'exploitation	10,891,115 79	}	10,896,254 89
— en cours d'exécution	5,141 10		
E. — Sommes appliquées aux dépendances des stations de tout le réseau exploité : signaux, excentriques, rails mobiles, évitements, plates-formes tournantes, réservoirs, colonnes hydrauliques, candélabres, pavage, éclairage électrique et au gaz, etc.			77,582,074 54
F. — Dépenses générales pour études de projets de construction de lignes : personnel, mobilier et frais de bureau, etc.			20,256,975 04
G. — Matériel de traction, de transport et de camionnage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers, dépôts, etc.) :			
Commandé par l'État	674,081,192 88	}	768,100,551 85
Repris aux compagnies.	94,059,558 95		
Ensemble du capital de premier établissement fr.			2,790,909,215 13
II. Dépenses de parachèvement imputées sur les budgets de l'exploitation (1) .			11,090,458 79
III. Recettes.			
a) Recettes brutes de l'exploitation. (Recouvrements effectués)	7,370,895,081 61		
b) Produits divers encaissés par l'administration des domaines pour le compte du chemin de fer	11,785,606 89		
IV. Approvisionnements en dépôts. (Annexes XVII et XXIX.)			58,877,289 66
Total de l'actif fr.			10,243,555,632 08

(1) Voir annexe VIII du compte rendu de 1897.

au 31 décembre 1911.

PASSIF.

I. Capital		
Dotation dont le Trésor a disposé pour l'amortissement (annexe IV) :		
a) de la dette consolidée fr.	515,041,927 90	391,017,262 96
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1).	65,956,009 85	
	378,977,937 75	
Amortissements indirects (aliénations d'immeubles, etc.) (annexe VII)	12,059,525 21	
Reste à amortir :		
a) de la dette consolidée	2,068,821,588 47	2,509,801,932 17
b) des capitaux correspondant à des rentes ou annuités (1)	351,070,565 70	
Montant du capital de premier établissement. fr.		2,790,909,215 13
II. Charges financières du capital. (Annexe IV).		
Intérêts et amortissement		2,532,569,640 10
III. Redevances et loyers. (Annexe IV.)		
Parts des recettes attribuées aux sociétés dont l'État exploite les lignes		270,124,457 11
Loyer de la ligne de Spa à la frontière		13,501,538 83
Quote-part du loyer de la ligne d'Anvers à Rotterdam		8,265,480 »
IV. Dépenses. (Annexe V)		
Dépenses d'exploitation.		4,409,165,139 41
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la dette publique		28,630,124 »
Total du passif fr.		10,143,170,394 58
Pour balance.	Parachèvement sur compte d'exploitation fr.	11,090,438 79
	Approvisionnements en réserve dans les dépôts	58,877,289 66
	Solde actif fin 1911	50,417,509 05
Ensemble fr.		10,243,555,632 08

(1) 65,956,009 85 + 551,070,565 70 = 597,006,575 55, montant des capitaux correspondant à des rentes ou annuités et dont le détail figure à la page 201 de la Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1912.

(1) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement, auquel elle incombe.

l'exploitation. — Exercice 1910.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs fr.	105,109,981 66
	Tickets d'entrée dans les stations	350 075 .
	Bagages	5,000,501 85
	Petites marchandises	17,656,576 75
	Grosses marchandises	177,549,282 08
	Finances.	275,729 78
	Equipages	197,688 69
	Chevaux et bestiaux	2,859,529 20
	Produits extraordinaires	5,854,670 29
		508,599,855 50
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (voir annexe VII) . .		897,050 51
Total. fr.		309,496,883 81

DÉPENSES.

N° II^{bis}. — *Compte approximatif de*

Chapitres et articles du budget			
Services communs			
7	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	860,466	»
8	Salaires des ouvriers	457,943	»
9	Imprimés, tarifs, coupons de voyageurs, fournitures de bureau	1,298,573	»
10	Subsides aux caisses d'assurance et de retraite des fonctionnaires et employés repris du Grand Central Belge et de la société anonyme des chemins de fer de la Flandre Occidentale	265,500	»
41	Secours exceptionnels aux ouvriers	202,090	»
42	Conférences des chemins de fer belges et frais de conférences internationales; congrès des chemins de fer.	16,042	»
		2,000,614	»
Voies et travaux.			
43	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés { entretien . . . fr.	(1) 2,890,258	»
	{ construction	(2) 573,806	»
44	Salaires des agents de surveillance et de police de la route	40,770,350	»
45	Billes, rails et accessoires, matériel fixe tenant à la voie	7,472,788	»
46	Travaux d'entretien, d'amélioration et de renouvellement des voies, bâtiments, etc.	(3) 15,934,004	»
		37,642,406	»
Traction et matériel.			
47	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	(1) 3,582,360	»
48	Salaires des ouvriers	(1) 31,748,534	»
49	Primes d'économie et de régularité	1,784,827	»
20	Combustible et autres objets de consommation pour la traction des convois	31,692,856	»
21	Entretien, réparation et renouvellement du matériel.	(1) 138,535,799	»
		110,364,376	»
Transports.			
22	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	22,726,429	»
23	Salaires des gardes temporaires et des ouvriers; camionnage et manœuvres par chevaux	14,062,984	»
24	Primes de régularité	1,392,977	»
25	Frais d'exploitation.	(1) 5,007,430	»
26	Publicité commerciale	310,077	»
27	Pertes et avaries.	6,367,000	»
28	Primes pour constatation de fausses déclarations	40,000	»
		50,776,897	»
Perception des recettes et contrôles			
29	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés fr.	2,834,725	»
30	Salaires des ouvriers	128,758	»
		2,963,483	»
Traitements de disponibilité.			
V. 53	Traitements des fonctionnaires et employés en disponibilité (part du chemin de fer). fr.	85,704	»
Caisse des ouvriers.			
VIII. 56	Subside à la caisse des ouvriers (part du chemin de fer) fr.	3,243,375	»
IX. 57	Exécution des obligations résultant de la loi du 24 décembre 1903 (part du chemin de fer). fr.	1,287,917	»
Dépenses exceptionnelles.			
Loi du 18 août 1907, litt. b du 2 ^e de l'art. 2.	Abonnement des lignes de la Flandre Occidentale, autres que celle de Menin à Roulers. fr.	688	»
	Ensemble. fr.	208,935,160	»
	A déduire pour être reporté au capital. fr.	573,806	»
	Reste pour les dépenses approximatives de 1914 fr.	208,361,354	»
	Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.	2,283,685	»
	Ensemble des dépenses fr.	210,645,039	»
	Excédent des recettes sur les dépenses fr.	103,227,705	64
	Total fr.	313,872,744	64

- (1) Y compris la part du chemin de fer dans les dépenses du service d'électricité, liquidées à charge des crédits du chapitre fer, administration centrale du budget.
- (2) Cette dépense, bien que liquidée à charge du budget ordinaire, est déduite ci-dessous du compte d'exploitation pour être rattachée au capital de premier établissement auquel elle incombe.
- (3) Y compris un transfert d'allocation de fr. 319.10 provenant d'exercices clos.
- (4) Y compris un transfert d'allocation de 2,720,815 francs provenant d'un exercice clos.

l'exploitation. — Exercice 1911.

RECETTES.

Produits de l'exploitation.		
Recettes du trafic.	Voyageurs	fr. 98,219,895 57
	Tickets d'entrée dans les stations.	324,481 60
	Bagages.	2,740,826 50
	Petites marchandises.	18,392,597 04
	Grosses marchandises	183,024,927 54
	Finances	284,948 03
	Équipages.	204,787 36
	Chevaux et bestiaux	2,917,287 53
	Produits extraordinaires.	2,182,746 10
		313,292,497 27
Produits divers : location de terrains, de bâtiments, etc., vente d'herbages, d'objets trouvés, etc., encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer. (Voir annexe VII) .		580,247 37
Total		fr. 313,872,744 64

DOIT.

N° III. — *Compte de profits et pertes. — Exercice 1911.*

AVOIR.

		Réseau exploité par l'État.				
Dépenses approximatives de l'exploitation (annexe II ^{bis}). . . fr.		208,361,354 »	Produits de l'exploitation (annexe II ^{bis}). fr.	313,292,497 27		
Pensions des anciens fonctionnaires et employés imputées sur le budget de la Dette publique fr.		2,283,685 »	Produits divers (annexe II ^{bis}).	580,247 37		
Charges financières (Annexe IV)	Intérêts	de la dette consolidée. . fr. 64,124,254 73				
		des annuités de rachat . fr. 12,065,092 22				
	Amortissements.	de la dette consolidée. . fr. 15,883,693 33				
		des annuités de rachat . fr. 4,117,269 97				
Parts des recettes des sociétés dont l'État exploite les lignes et loyer de la ligne de Spa à la frontière Grand-Ducale fr.		6,804,132 74				
Ensemble des dépenses et des charges . . fr.		313,639,481 99				
Bénéfice net (approximatif de l'exercice) .		233.262 65				
Total. . fr.		313,872,744 64		Total. . fr.	313,872,744 64	

34.)

N° IV. — *Capital de premier établissement et charges financières
depuis l'origine.*

N° IV. — Capital de premier établissement et

ANNÉES.	DÉPENSES effectuées à la fin de chaque exercice. Capital de premier établissement.	CHARGES DES						
		A LA DETTE CONSOLIDÉE.				AUX RENTES ET ANNUITÉS.		
		Intérêts.		Amor-tissement.	Total.	Intérêts.	Amor-tissement.	Total.
		Taux.	Montant					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1825	(1) 914 458 02	4 39	121,982 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"
1826	13 458,488 26	4 39	103,86 13	11,801 11	115,661 27	"	"	"
1827	26,401 676 01	4 39	874,832 84	10,967 23	915,800 12	"	"	"
1828	10,274 414 81	4 32	1,137,690 22	80,932 86	1,518,623 08	"	"	"
1829	57,281,621 17	4 32	2,101,287 11	121,082 15	2,226,269 29	"	"	"
1830	77,308,896 12	4 88	3,255,855 50	179,762 11	3,165,617 61	"	"	"
1831	112 801,740 06	4 89	4,396,321 18	217,027 56	4,613,351 71	"	"	"
1832	123,916,405 45	4 89	5,561,153 32	329,072 06	5,833,225 38	"	"	"
1833	137,572,211 22	4 90	6,337,156 76	401,722 67	6,739,179 43	"	"	"
1834	141,746,810 20	4 61	6,133,535 70	453,629 21	6,937,467 91	"	"	"
1835	149,713,614 35	4 66	6,740,115 60	488,568 81	7,228,711 44	"	"	"
1836	156,292,012 06	4 66	6,775,610 96	517,656 11	7,493,267 40	"	"	"
1837	160,236,776 63	4 67	7,203,335 92	552,001 41	7,755,310 36	"	"	"
1838	163,511,611 23	4 71	7,406,067 88	580,137 01	7,986,251 89	"	"	"
1839	166,414 658 52	4 71	7,520,811 76	607,210 12	8,128,061 18	"	"	"
1840	167,407,262 92	4 71	7,560,960 20	633,915 99	8,214,885 19	"	"	"
1841	167,677,125 71	4 71	7,583,137 87	655,782 33	8,239,720 20	"	"	"
1842	168,320,029 16	4 73	7,620,229 11	676,788 61	8,297,018 05	"	"	"
1843	170,117,427 32	4 73	7,641,828 72	700,212 71	8,312,039 43	"	"	"
1844	174,000,037 50	4 51	7,418,721 40	721,898 99	8,143,620 39	"	"	"
1845	179,079,726 56	4 54	7,586,075 02	758,251 19	8,314,925 21	"	"	"
1846	182 369,676 66	4 51	7,711,132 81	795,939 37	8,507,372 18	"	"	"
1847	189,878,717 89	4 51	7,795,210 30	829,877 96	8,625,118 26	661,643 31	10,686 66	672,330 "
1848	203,011 870 81	4 51	7,892,721 39	863,453 18	8,756,182 87	661,102 33	11,227 67	672,330 "
1849	201,018,110 "	4 51	7,939,008 61	828,620 88	8,837,635 52	660,633 93	11,798 07	672,330 "
1850	205,304,879 96	4 51	7,903,378 67	927,653 19	8,893,932 16	659,936 75	12,393 25	672,330 "
1851	211,121,111 00	4 52	8,101,182 81	1002,135 "	9,063,617 81	659,309 33	13,020 67	672,330 "
1852	217,112,682 17	4 52	8,300,613 30	1,005,481 97	9,305,998 27	658,650 17	13,679 83	672,330 "
1853	223,202,411 90	4 53	8,590,371 36	1,053,707 11	9,611,081 37	657,957 62	14,372 38	672,330 "
1854	229,203,813 14	4 53	8,782,158 67	1,105,240 01	9,887,438 64	657,230 02	15,099 98	672,330 "
1855	234,271,025 13	4 53	9,055,965 96	1,151,174 25	10,210,140 92	656,465 59	15,861 41	672,330 "
1856	232,703,720 15	4 53	9,535,516 82	1,215,961 20	10,711,478 02	655,462 45	16,687 55	672,330 "
1857	251,185 937 79	4 52	9,970,217 19	1,295,720 03	11,271,967 62	651,818 65	17,611 36	672,330 "
1858	265,478 727 15	4 52	10,201,655 74	1,359,965 69	11,561,561 43	653,932 15	18,397 85	672,330 "
1859	279,310,348 17	4 51	10,392,656 67	1,411,182 81	11,806,139 48	653,000 76	19,329 21	672,330 "
1860	279,101,061 88	4 51	10,612,133 35	1,470,115 31	12,112,478 66	652,022 21	20,307 79	672,330 "
1861	319,432,101 55	4 59	11,031,198 13	1,541,469 17	13,177,167 60	1,191,309 13	18,020 87	1,239,330 "
1862	359 517 928 13	4 51	12,738,581 25	1,668,957 13	14,103,538 68	1,193,311 "	1,241,580 "	1,241,580 "
1863	518,681,018 91	4 29	16,091,403 31	1,837,297 91	17,931,701 72	1,197,037 19	108,687 81	1,605,705 "
1864	540,060,972 88	4 29	17,619,316 62	2,182,710 39	19,832,027 01	1,297,702 93	131,132 07	5,361,835 "
1865	570,700,760 10	4 29	18,601,020 03	2,312,288 88	20,913,308 91	1,309,959 31	152,080 69	5,362,040 "
1866	671,50,662 60	4 29	21,585,377 82	2,461,662 "	21,050,039 82	1,391,380 28	170,409 72	5,361,890 "
1867	900,925,331 13	4 26	22,105,113 73	2,760,131 63	25,168,218 36	12,924,749 32	960,073 36	13,884,822 68
1868	951 381,150 07	4 23	23,881,169 87	2,931,141 18	26,812,311 44	12,831,619 98	998,387 02	13,832,937 "
1869	991 213 727 56	4 23	25,723,309 18	3,178,761 36	28,904,070 51	12,815,689 36	1,012,033 22	13,857,721 58
1870	1,011,586,811 26	3 98	25,737,167 87	3,393,321 76	29,130,489 63	12,751,991 31	1,081,020 69	13,833,012 "
1871	1,101,631 952 03	3 96	25,001,366 87	3,445,870 97	31,617,237 81	12,708,249 70	1,125,662 30	13,833,912 "
1872	1,171,201,095 11	3 94	30,035,961 45	3,919,686 12	31,035,650 67	12,662,697 77	1,170,899 23	13,833,397 "
1873	1,201,110,331 99	3 93	31,618,026 61	4,252,832 32	35,900,858 93	12,615,318 28	1,218,773 71	13,831,092 "
1874	1,220 571,053 30	3 93	32,115,388 91	4,469,600 62	36,911,989 53	12,565,990 60	1,277,476 10	13,833,467 "
1875	1,232,288 060 11	3 93	32,878,607 11	4,661,757 11	37,510,151 45	12,511,690 01	710,880 96	13,261,567 "
1876	1,211,837,019 21	3 91	35,401 483 55	1,836,512 93	11,210,996 18	9,001,607 57	777,931 13	9,779,512 "
1877	1,257 659,390 20	3 57	33,515,183 15	6,279,918 12	38,795,401 57	8,961,831 93	808,835 07	9,771,467 "
1878	1,270,525,008 25	3 57	33,791,356 32	5,476,958 "	39,268,314 32	8,928,781 59	812,632 11	9,771,417 "
1879	1,285,788. 56 01	3 56	33,998,372 18	5,680,670 36	39,679,042 51	8,891,382 74	876,981 26	9,771,387 "
1880	1,303,089,323 23	3 57	31,162,190 18	5,895,122 89	40,357,911 37	8,554,575 30	912,741 70	9,771,317 "
1881	1,320 270 483 51	3 55	31,670,291 65	6,121,989 66	40,791,281 32	8,618,250 82	949,366 18	9,767,617 "
1882	1,339 193,013 15	4 53	31,888,312 73	6,359,130 19	41,217,172 92	8,776,425 61	988,116 39	9,761,512 "
1883	1,352 995,185 51	3 52	33,133,820 96	6,605,489 53	41,739,310 49	8,736,060 58	1,029,456 12	9,761,517 "
1884	1,376 839,769 74	3 52	35,154,210 12	6,811,913 12	42,363,162 91	8,691,012 29	1,071,019 71	9,765,092 "
1885	1,391,583,046 02	3 16	32,357,914 96	7,120,980 25	39,478,995 21	8,650,275 93	1,111,166 07	9,761,412 "
1886	1,473 001 559 30	3 16	33,350,779 52	7,387,807 81	40,711,587 33	8,601,742 29	1,160,271 71	9,765,017 "
1887	1,775 922,521 51	3 15	39,970,611 06	7,730,109 12	47,701,053 18	11,091,792 74	2,355,678 22	13,450,470 96
1888	1 811,168,915 8	3 13	40,501,161 23	8,010,253 53	49,253,711 81	11,229,619 82	2,436,374 68	13,556,091 60
1889	1 862,990,691 25	3 13	42,326,809 31	9,020,438 77	51,317,318 12	10,878,885 39	1,994,321 61	12,873,207 "
1890	1,914,701 561 29	3 13	43,493,559 67	9,522,663 62	53,116,223 29	11,609,686 61	2,217,053 18	13,826,739 69
1891	2,008,665 376 29	3 13	45,112,232 22	9,961,751 93	55,103,987 15	11,501,108 50	2,330,258 19	13,921,364 60
1892	2,072,616 910 35	3 125	47,101,067 10	10,161,202 30	57,569,269 10	11,505,476 82	2,418,678 37	13,921,153 19
1893	2,131 231 971 50	3 12	49,089,152 72	10,968,618 01	59,653,800 73	11,416,577 91	2,503,131 74	13,919,719 69
1894	2,201 532 831 72	3 115	50,296,311 09	11,482,851 60	61,779,233 60	11,321,400 65	2,606,769 31	13,921,457 19
1895	2,271 319 241 16	3 11	52,024,931 33	12,031,386 97	64,063,321 30	11,237,951 58	2,618,668 11	13,936,619 69
1896	2,330 612 130 77	3 11	53,607,815 68	12,607 096 91	66,214,912 63	11,131,040 31	2,793,969 35	13,925,009 69
1897	2,480,336,014 36	3 108	55,053 858 40	13,150 345 12	68,204 303 52	11,022,500 19	3,112,420 "	18 171,920 19
1898	2,581 292 392 35	3 109	58,139,291 14	13,811,807 58	71,971,098 82	11,621,163 53	3,581 702 66	16,305,863 19
1899	2,501 451 372 32	3 113	60 111 705 07	11 511,571 95	71,958 271 01	12,381 644 48	3 790,805 21	16,175,419 69
1900	2,511,076,338 69	3 117	62,372,351 53	16,181,202 28	78,560,551 81	12,207 010 19	3,975,617 09	19,183,657 19
1901	2,571,146,215 13	3 12	61 121,251 73	15,889,863 37	80,007,618 06	12 093,662 22	1,117,269 97	16,182,392 19
			1,718,398,824 20	313,041,927 90	2,051,440,752 10	415,192,878 15	65 336 009 85	181,128 888 "

1) Dont fr 611,911.50 engarés fin 1834

charges financières depuis l'origine.

CAPITAUX CORRESPONDANT			Parts des compagnies conces- sionnaires.	Loyer de la ligne de Spa à la frontière.	Loyer de la ligne Anvers-Rotterdam.	Total général.	ANNÉES.
ENSEMBLE.							
Intérêts.	Amor- tissement.	Total.					
10	11	12	13	14	15	16	17
121,962 98	1,925 82	123,888 80	"	"	"	123,888 80	1835
403,860 43	11,801 14	415,661 27	"	"	"	415,661 27	1836
871,832 84	40,967 23	912,800 12	"	"	"	912,800 12	1837
1,437,620 22	80,332 86	1,517,953 08	"	"	"	1,518,623 08	1838
2,401,237 41	124,382 15	2,525,619 29	"	"	"	2,526,269 29	1839
3,285,855 50	179,762 11	3,465,617 61	"	"	"	3,465,617 61	1840
4,395,321 18	217,027 06	4,612,348 24	"	"	"	4,613,351 74	1841
5,601,453 32	329,072 06	5,930,525 38	"	"	"	5,933,225 38	1842
6,337,456 76	401,722 67	6,739,179 43	"	"	"	6,739,179 43	1843
6,483,538 70	453,629 21	6,937,167 91	"	"	"	6,937,167 91	1844
6,740,445 60	488,368 81	7,228,814 41	"	"	"	7,228,714 41	1845
6,975,610 91	517,656 44	7,493,267 35	"	"	"	7,493,267 35	1846
7,203,335 82	552,001 44	7,755,337 26	46,368 32	"	"	7,801,705 58	1847
7,408,087 88	680,187 01	8,088,274 89	119,890 58	"	"	8,136,115 47	1848
7,520,811 76	607,219 42	8,128,031 18	305,519 87	"	"	8,433,551 05	1849
7,580,969 20	633,915 99	8,214,885 19	368,155 61	"	"	8,603,040 80	1850
7,583,937 87	655,783 33	8,239,721 20	402,978 91	"	"	8,642,699 60	1851
7,620,229 11	678,788 61	8,299,017 72	424,031 15	"	"	8,723,048 87	1852
7,611,825 72	700,212 71	8,312,038 43	607,769 64	"	"	8,919,800 07	1853
7,413,721 40	721,808 99	8,135,530 39	899,853 81	"	"	9,035,384 20	1854
7,586,875 02	758,250 19	8,345,125 21	1,201,437 75	"	"	9,546,562 96	1855
7,741,432 81	795,939 37	8,537,372 18	1,421,423 00	"	"	9,961,796 03	1856
8,156,893 61	810,561 62	8,967,455 23	1,599,089 71	"	"	10,566,544 94	1857
8,553,831 72	874,081 15	9,427,912 87	1,683,006 08	"	"	11,110,918 95	1858
8,599,612 57	910,422 95	9,509,935 52	1,767,652 77	"	"	11,277,588 29	1859
8,626,215 42	910,046 71	9,536,262 13	1,800,571 68	"	"	11,336,833 81	1860
8,760,192 14	975,455 67	9,735,647 81	1,990,546 15	"	"	11,726,193 96	1861
8,959,163 47	1,010,101 80	9,969,265 27	2,000,911 40	"	"	11,970,176 67	1862
9,218,331 98	1,063,079 39	10,281,411 37	2,147,171 22	"	"	12,417,582 59	1863
9,439,388 59	1,120,379 99	10,559,768 58	2,357,471 18	"	"	12,917,239 76	1864
9,742,431 55	1,170,038 67	10,912,470 22	2,480,408 34	"	"	13,392,878 56	1865
10,191,179 27	1,232,623 75	11,423,803 02	3,087,420 11	"	"	14,510,223 13	1866
10,631,086 11	1,313,231 38	11,944,317 49	3,372,366 88	"	"	15,316,684 37	1867
10,858,587 89	1,378,303 51	12,236,891 40	3,671,291 63	"	"	15,908,183 11	1868
11,045,057 43	1,432,812 05	12,477,869 48	3,562,595 18	"	"	16,040,464 66	1869
11,291,355 56	1,490,453 10	12,781,808 66	3,473,132 97	"	"	16,254,941 63	1870
12,687,507 26	1,689,390 31	14,376,897 57	8,917,687 76	"	"	23,361,685 36	1871
13,029,892 25	1,718,220 43	14,748,112 68	9,988,803 31	116,538 83	"	25,783,150 82	1872
17,291,411 "	2,245,905 72	19,537,316 72	10,633,325 51	600,000 "	"	30,377,732 23	1873
22,577,019 55	2,616,812 46	25,193,832 01	10,914,315 02	501,000 "	"	36,608,477 03	1874
23,510,970 31	2,791,389 57	26,302,359 88	11,210,368 29	500,000 "	"	38,015,637 20	1875
26,476,858 10	2,935,671 72	29,412,529 82	10,034,785 75	500,000 "	"	39,916,715 57	1876
33,332,863 05	3,720,207 99	37,053,071 04	3,261,685 10	500,000 "	"	42,814,756 14	1877
36,715,719 91	3,920,523 50	40,636,243 41	3,461,483 63	500,000 "	"	44,699,732 07	1878
34,538,997 51	4,320,791 58	42,759,789 12	3,620,121 41	500,000 "	"	46,880,216 53	1879
38,181,159 18	4,471,412 45	42,652,571 63	4,501,422 39	500,000 "	298,680	48,266,304 02	1880
40,709,616 67	4,771,531 27	45,481,147 94	4,590,590 83	500,000 "	497,800	51,069,510 67	1881
42,718,162 22	5,120,385 35	47,838,547 57	4,210,746 28	510,000 "	497,800	53,577,093 85	1882
41,263,314 87	5,171,606 06	46,434,920 93	4,283,359 31	500,000 "	497,800	55,016,110 21	1883
45,011,379 51	5,737,077 62	50,748,457 13	4,138,796 97	500,000 "	497,800	55,885,053 50	1884
45,393,352 48	5,411,657 97	50,805,010 45	3,920,995 11	501,000 "	497,800	55,723,819 59	1885
45,406,094 12	5,611,447 36	51,017,541 48	3,821,382 00	501,000 "	497,800	55,811,721 48	1886
42,177,115 08	6,089,552 49	48,266,667 57	4,051,731 73	500,000 "	497,800	53,819,199 30	1887
42,720,110 01	6,312,620 41	49,032,730 42	4,130,021 43	500,000 "	497,800	54,167,585 75	1888
42,802,751 92	6,557,651 02	49,360,402 94	4,385,906 11	500,000 "	497,800	54,858,308 05	1889
44,221,053 78	6,808,161 59	51,029,215 37	4,576,115 63	500,000 "	497,800	55,703,145 00	1890
42,183,512 18	7,073,353 81	50,256,866 00	4,653,667 91	500,000 "	497,800	56,213,366 23	1891
42,661,763 31	7,347,216 58	50,008,979 89	4,195,224 91	500,000 "	497,800	56,506,043 83	1892
42,669,851 51	7,633,915 95	50,303,767 46	4,789,256 27	500,000 "	497,800	57,290,583 76	1893
41,252,241 11	7,915,962 83	49,168,203 94	5,679,797 30	219,600 "	497,800	57,868,001 24	1894
41,063,220 89	8,235,146 32	49,298,367 21	5,083,513 98	219,600 "	497,800	55,011,231 19	1895
41,961,521 81	8,548,092 52	50,509,614 33	5,290,089 33	219,600 "	497,800	56,017,081 65	1896
51,093,136 80	10,086,087 31	61,179,223 11	5,232,767 09	219,600 "	"	66,633,831 23	1897
51,223,111 10	10,706,628 21	61,929,739 31	5,120,533 56	219,600 "	"	67,050,272 87	1898
52,295,091 71	11,011,760 33	63,306,852 04	5,530,318 11	219,600 "	"	68,837,170 15	1899
55,501,216 18	11,739,716 80	67,240,932 98	4,725,818 58	219,600 "	"	72,168,751 56	1900
57,032,310 72	12,292,011 12	69,324,321 84	4,595,566 56	219,600 "	"	74,119,518 40	1901
58,899,512 92	12,879,878 67	71,779,391 59	4,603,391 73	219,600 "	"	76,382,783 32	1902
61,085,130 67	13,160,789 75	74,245,920 42	4,787,811 97	211,600 "	"	78,562,962 39	1903
61,626,781 91	11,079,608 91	72,706,390 82	5,035,622 07	219,600 "	"	82,955,612 95	1904
62,241,685 91	11,733,055 08	73,974,740 99	5,125,268 11	219,600 "	"	83,341,719 13	1905
64,538,800 62	15,491,056 61	80,029,857 23	5,409,512 06	219,600 "	"	85,749,369 29	1906
69,116,358 59	17,292,865 12	86,409,223 71	5,742,625 65	1)	"	92,151,849 36	1907
70,760,116 77	17,598,510 21	88,358,626 98	5,736,467 31	"	"	94,095,094 35	1908
72,797,319 55	18,310,477 16	91,107,796 71	5,886,168 02	"	"	97,019,864 73	1909
74,856,291 63	19,163,819 47	94,020,111 10	6,511,599 21	"	"	100,531,710 29	1910
76,180,316 95	20,000,000 00	96,180,316 95	6,501,132 71	"	"	102,681,449 66	1911
2,453,591,702 25	378,977,037 75	2,832,568,740 00	270,121,157 11	11,501,348 84	8,261,480 "	2,824,458,916 04	

(1) Ce loyer, qui était imputé antérieurement sur le budget de la dette publique, est compris, à partir de 1907, dans les parts de recettes allouées aux compagnies dont l'État exploite les lignes.

No V. — RÉSULTATS FINANCIERS de l'exploitation des chemins de fer

ANNÉES.	LONGUEUR moyenne des lignes exploitées. (Kilom.)	RECouvreMENTS effectués au profit du Trésor.		PARTS DES RECETTES versées aux sociétés conces- sionnaires.	ENSEMBLE ou recettes brutes.	DÉPENSES D'EXPLOITATION.	PENSIONS.	ENSEMBLE.
		Recettes du trafic.	Produits divers (annexe VII).					
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	13.5	263,997 50	365 "	"	263,362 50	168,817 44	"	168,817 44
1836	35.7	825,132 85	461 16	"	825,594 01	431,135 67	"	431,135 67
1837	90.8	1,416,932 94	692 24	"	1,417,625 18	1,189,988 72	"	1,189,988 72
1838	202.6	3,097,833 40	434 26	"	3,098,267 66	2,764,616 64	"	2,764,616 64
1839	273.3	4,249,825 04	33,061 82	"	4,282,886 86	3,082,991 23	"	3,082,991 23
1840	324.7	5,335,107 05	20,779 33	"	5,355,886 38	3,077,994 08	"	3,077,994 08
1841	340.5	6,226,333 66	55,475 43	"	6,281,809 09	4,469,387 95	"	4,469,387 95
1842	398.5	7,458,774 29	43,088 20	"	7,501,862 49	4,496,399 13	"	4,496,399 13
1843	465.3	8,994,439 33	34,382 54	"	9,028,821 87	5,393,854 52	"	5,393,854 52
1844	559.8	11,226,310 87	21,149 88	"	11,247,460 75	5,977,027 03	89 "	5,977,107 03
1845	559.8	12,401,750 22	19,099 99	"	12,420,850 21	6,396,285 15	826 "	6,397,111 15
1846	559.8	13,572,573 03	26,998 19	"	13,599,571 22	7,153,278 78	1,253 "	7,154,541 78
1847	569.6	14,650,367 30	79,652 48	46,368 32	14,776,388 10	9,290,956 09	1,319 "	9,292,275 09
1848	594.9	12,077,885 03	75,050 68	149,890 58	12,302,826 29	8,657,512 47	1,768 "	8,659,280 47
1849	621.6	12,935,920 91	50,096 75	305,510 87	13,291,528 53	8,164,105 73	1,920 "	8,166,026 73
1850	621.6	14,663,625 10	47,250 06	388,155 61	15,099,030 77	9,194,667 39	4,113 "	9,198,880 39
1851	621.6	15,895,488 47	49,826 62	402,976 40	16,338,291 49	8,048,922 91	5,871 "	8,044,753 91
1852	621.6	16,913,207 54	70,829 45	421,031 15	17,405,068 15	8,495,317 16	5,355 "	8,500,672 16
1853	611.4	19,070,468 26	67,693 16	607,760 61	19,745,912 06	10,013,390 08	5,327 "	10,018,687 08
1854	630.6	21,767,885 59	80,835 29	899,853 61	22,748,574 52	11,291,418 49	5,281 "	11,297,729 49
1855	652.4	23,230,743 73	114,083 72	1,201,437 75	24,542,265 20	13,058,256 70	4,759 "	13,063,015 70
1856	713.1	23,061,188 25	120,548 41	1,421,423 90	24,612,160 59	11,638,388 67	7,325 "	11,645,613 67
1857	744.0	24,143,081 91	91,327 42	1,509,080 71	25,751,490 07	11,520,838 79	21,449 "	11,542,307 79
1858	745.7	25,621,238 09	102,880 30	1,683,006 08	27,407,124 47	11,961,971 94	27,650 "	11,989,621 94
1859	745.7	26,313,346 93	96,469 40	1,767,652 77	28,177,469 10	14,505,709 13	27,773 "	14,533,542 13
1860	747.2	27,760,194 15	84,026 45	1,800,371 68	29,641,595 28	14,272,624 80	24,161 "	14,300,787 80
1861	748.6	30,919,514 01	81,027 03	1,990,516 15	32,990,957 22	15,623,661 37	31,901 "	15,655,562 37
1862	748.6	30,588,840 21	115,455 61	2,000,941 10	32,703,236 92	15,209,559 36	32,340 "	15,241,905 36
1863	748.6	31,721,264 37	107,078 72	2,147,171 22	33,975,414 31	15,793,965 70	40,317 "	15,834,280 70
1864	748.6	33,741,531 40	230,911 32	2,357,471 18	36,329,916 90	17,473,116 15	43,410 "	17,416,526 15
1865	749.2	35,608,687 78	104,866 80	2,489,408 34	38,198,962 92	19,762,285 54	53,519 "	19,815,804 54
1866	780.8	34,601,537 91	117,951 64	3,080,420 11	37,889,919 66	23,401,115 07	72,094 "	23,473,179 07
1867	862.7	36,814,562 40	165,165 72	3,372,306 88	40,352,035 "	24,242,467 65	81,936 "	24,324,343 65
1868	862.7	38,191,890 83	135,492 58	3,671,291 68	42,001,675 09	21,075,064 05	79,526 "	21,154,590 05
1869	862.7	39,849,772 91	122,274 75	3,562,595 18	43,534,642 84	24,681,372 77	78,391 "	24,759,763 77
1870	868.7	41,825,030 89	68,195 36	3,473,132 97	45,366,359 22	25,470,738 87	87,294 "	25,558,032 87
1871	1,422.2	57,172,844 33	64,498 47	8,947,687 76	66,185,030 56	35,305,235 06	91,997 "	35,397,142 06
1872	1,469.6	59,428,526 16	172,988 04	9,989,803 31	69,590,317 51	42,629,106 65	91,199 "	42,720,305 65
1873	1,871.1	61,780,273 08	153,789 14	10,933,335 51	72,867,406 73	51,622,667 29	102,232 "	51,724,699 29
1874	1,925.1	77,182,405 81	125,834 43	10,914,315 02	88,222,555 26	60,576,364 07	102,451 "	60,678,815 07
1875	1,986.5	76,393,950 69	107,889 78	11,240,308 29	87,742,148 76	58,785,681 59	121,582 "	58,908,463 59
1876	2,033.2	80,470,164 97	109,735 42	10,034,785 75	90,614,686 14	57,946,882 91	127,747 "	58,074,629 91
1877	2,144.7	87,179,948 82	107,656 99	3,261,683 10	90,549,290 91	55,476,139 29	143,931 "	55,580,080 29
1878	2,435.3	90,909,890 86	98,791 68	3,461,438 63	94,473,169 17	56,291,548 37	188,130 "	56,479,678 37
1879	2,552.0	96,187,064 46	105,708 99	3,620,423 41	99,913,197 86	58,690,393 71	193,161 "	58,883,554 71
1880	2,721.0	109,317,042 72	89,785 01	4,501,124 39	113,909,951 12	68,657,314 40	193,316 "	68,850,660 40
1881	2,869.5	108,953,000 62	102,343 69	4,590,590 83	113,646,535 14	71,664,554 85	202,845 "	71,867,399 85
1882	3,004.0	115,133,863 74	99,131 37	4,210,746 28	119,444,741 30	74,808,908 32	217,030 "	75,025,935 32
1883	3,074.1	117,599,308 14	101,086 62	4,283,350 31	121,983,751 07	73,571,033 27	258,207 "	73,829,240 27
1884	3,129.0	116,099,536 77	90,253 39	4,138,796 97	120,328,619 13	72,424,791 77	296,529 "	72,721,320 77
1885	3,173.1	115,700,015 10	101,474 24	3,920,998 44	119,725,487 78	70,454,673 50	309,240 "	70,764,913 50
1886	3,199.9	113,467,191 40	89,887 36	3,824,382 90	117,381,464 66	65,916,550 15	351,731 "	66,268,281 15
1887	3,216.6	120,115,735 50	79,981 89	4,054,731 73	124,280,452 12	66,847,567 41	353,876 "	67,201,443 41
1888	3,226.8	127,221,757 71	87,506 41	4,130,024 43	131,439,288 55	69,985,250 66	386,182 "	70,371,432 66
1889	3,235.4	132,469,163 73	64,714 47	4,385,906 14	136,920,084 34	74,714,532 80	437,617 "	75,152,149 80
1890	3,248.6	136,614,780 22	60,921 32	4,576,115 53	141,251,819 07	81,045,523 36	461,579 "	81,510,102 36
1891	3,269.4	138,096,302 "	89,314 49	4,653,667 91	142,820,314 40	81,224,514 76	482,550 "	81,707,064 76
1892	3,275.8	136,261,975 10	81,247 92	4,497,228 91	140,853,451 93	82,480,428 76	509,296 "	82,980,721 76
1893	3,278.7	140,735,759 88	62,857 08	4,781,256 27	145,597,864 23	81,593,514 60	533,238 "	82,126,752 68
1894	3,288.6	147,811,219 59	84,829 18	5,079,797 30	152,975,475 98	85,307,962 42	561,209 "	85,869,171 42
1895	3,298.8	149,543,634 71	67,853 73	5,083,513 98	154,695,003 42	90,841,177 25	615,012 "	91,446,189 25
1896	3,502.1	155,079,703 21	86,617 29	5,290,080 33	160,456,430 81	91,599,429 18	675,629 "	91,266,058 18
1897	3,991.0	174,754,436 78	68,639 86	5,282,707 09	180,105,783 73	101,006,679 60	724,113 "	101,730,792 60
1898	4,003.9	182,910,902 13	80,477 47	5,120,533 56	188,111,913 16	108,141,324 68	764,366 "	108,905,690 68
1899	4,039.6	198,993,989 97	85,418 61	6,530,348 14	204,612,736 33	121,871,091 30	809,397 "	121,880,486 30
1900	4,060.1	204,334,675 83	101,571 41	4,725,818 56	209,162,095 80	141,031,479 39	919,620 "	141,954,099 39
1901	4,068.5	203,114,952 23	136,269 98	4,505,561 56	207,846,788 77	140,489,210 86	906,299 "	141,394,540 86
1902	4,049.3	210,716,113 33	226,212 74	4,638,394 73	215,405,720 80	135,304,918 60	930,367 "	139,263,315 60
1903	4,052.0	220,031,070 03	312,594 47	4,787,811 97	225,145,506 47	131,223,878 78	1,170,789 "	135,394,667 78
1904	4,030.0	227,276,135 31	468,411 74	5,035,622 07	232,783,182 12	138,471,607 92	1,256,916 "	139,728,997 92
1905	4,016.5	242,443,523 36	567,371 33	5,125,208 14	248,136,102 83	153,963,918 33	1,375,010 "	155,338,924 33
1906	4,064.1	257,424,407 15	716,420 24	5,409,512 96	263,550,370 35	154,109,137 31	1,497,909 "	165,607,039 31
1907	4,339.2	263,231,246 44	764,796 17	5,742,625 65	269,736,668 26	183,094,433 71	1,576,317 "	184,580,750 71
1908	4,300.9	262,822,603 56	802,728 46	5,736,407 14	269,361,739 39	180,700,643 31	1,690,127 "	181,399,770 31
1909	4,319.4	274,965,683 35	838,637 32	5,886,108 01	281,740,488 69	188,101,470 02	1,862,379 "	189,963,749 02
1) 1910	4,321.1	402,085,213 06	897,050 51	6,514,590 24	309,496,883 81	200,990,663 08	2,081,717 "	201,072,380 08
2) 1911	4,321.5	396,488,261 53	580,212 57	6,581,122 71	307,422,711 61	208,361,334 11	2,287,885 "	209,649,609 11
		7,100,768,624 50	11,785,606 89	170,121,457 11	7,381,678,688 59	1,499,163,139 41	28,630,124 "	1,517,802,263 41

(1) Chiffres définitifs. — (2) Chiffres provisoires.

par l'État, depuis 1855 jusque fin 1911. — COEFFICIENT D'EXPLOITATION.

RECETTES NETTES	CHARGES FINANCIÈRES. (Voir annexe IV.)	SOLDES ANNUELS		SOLDES ACCUMULÉS.		COEFFICIENT D'EXPLOITATION.	ANNÉES.
		ACTIF.	PASSIF.	ACTIF	PASSIF.		
10	11	12	13	14	15	16	17
100,515 06	123,888 80	"	23,373 74	"	23,373 74	62 68	1835
394,458 34	418,661 27	"	24,202 93	"	47,576 67	52 22	1836
227,886 46	915,800 12	"	687,913 66	"	735,490 33	83 93	1837
339,651 02	1,518,823 08	"	1,188,972 06	"	1,921,462 39	89 36	1838
1,159,892 63	2,226,269 29	"	1,026,376 66	"	2,950,839 05	71 98	1839
2,277,952 30	3,405,617 84	"	1,187,665 34	"	4,138,504 39	57 47	1840
1,812,421 14	4,643,351 74	"	2,830,930 60	"	6,969,434 99	71 15	1841
3,005,463 36	5,833,225 38	"	2,827,762 02	"	9,797,197 01	59 94	1842
3,634,987 35	6,739,179 43	"	3,104,212 08	"	12,901,409 09	59 74	1843
5,270,353 72	6,937,167 91	"	1,666,814 19	"	14,568,223 28	53 14	1844
6,113,739 06	7,228,714 44	"	1,113,975 38	"	15,683,198 66	50 78	1845
6,445,029 44	7,493,267 40	"	1,048,247 96	"	16,731,436 62	52 "	1846
5,484,113 01	7,801,708 68	"	2,317,595 67	"	19,049,032 29	59 94	1847
3,443,545 82	8,136,115 47	"	4,692,599 65	"	23,741,631 94	69 94	1848
5,125,501 80	8,443,572 05	"	3,308,070 25	"	27,049,702 19	80 09	1849
5,900,050 38	8,603,050 80	"	2,702,090 42	"	29,752,892 61	69 93	1850
7,723,537 55	8,812,696 60	"	919,159 05	"	30,671,851 66	51 28	1851
8,907,395 97	8,721,049 20	186,346 77	"	"	30,485,504 89	47 46	1852
9,727,224 98	8,949,800 07	777,424 91	"	"	29,708,079 98	49 57	1853
11,450,845 03	9,043,474 04	2,407,371 "	"	"	27,300,708 98	49 52	1854
11,483,240 50	9,546,362 96	1,936,886 54	"	"	25,363,822 44	51 71	1855
9,966,546 92	9,961,796 08	4,750 84	"	"	25,359,071 60	58 02	1856
11,201,182 28	10,806,528 07	394,653 31	"	"	24,904,418 29	61 53	1857
12,118,102 53	11,111,518 95	1,306,583 58	"	"	23,657,634 71	53 25	1858
13,613,926 97	11,277,618 29	2,366,308 68	"	"	21,291,526 03	50 07	1859
15,343,717 78	11,366,616 84	3,977,080 91	"	"	17,313,445 00	47 57	1860
18,336,394 85	11,726,463 96	6,609,930 89	"	"	10,704,514 20	43 74	1861
17,461,331 56	11,970,269 37	5,482,062 19	"	"	5,222,452 01	45 80	1862
18,152,133 61	12,433,582 59	5,718,551 02	"	406,099 01	"	46 11	1863
18,913,390 75	12,917,239 76	5,996,150 99	"	6,482,250 "	"	47 70	1864
18,378,158 38	13,362,878 56	5,015,279 82	"	11,507,529 82	"	51 39	1865
14,115,740 59	14,501,228 13	"	87,487 54	11,420,042 28	"	60 78	1866
16,027,691 35	15,316,601 40	711,086 95	"	12,131,129 23	"	60 29	1867
17,817,085 04	15,908,183 11	1,938,901 93	"	14,070,031 16	"	57 36	1868
18,774,879 07	16,041,064 66	2,733,814 41	"	16,803,845 57	"	56 30	1869
19,804,326 35	16,257,941 63	3,550,384 72	"	20,354,230 29	"	55 66	1870
30,787,888 50	23,364,685 36	7,423,203 14	"	27,777,433 43	"	52 41	1871
25,870,011 86	25,783,460 82	86,551 04	"	27,863,984 47	"	60 57	1872
18,142,467 44	30,970,732 23	"	12,828,264 79	15,035,719 68	"	72 01	1873
27,543,740 19	36,608,177 03	"	9,064,436 84	5,971,282 84	"	60 06	1874
28,833,685 17	38,015,657 20	"	9,211,972 03	"	3,240,689 19	65 75	1875
32,510,056 23	39,946,715 57	"	7,406,659 34	"	10,647,348 53	63 83	1876
34,902,210 62	42,814,756 14	"	7,845,545 62	"	18,492,891 05	61 25	1877
37,933,490 80	44,609,732 07	"	6,616,241 27	"	25,109,135 32	59 66	1878
41,059,613 15	46,880,216 53	"	5,820,573 38	"	30,929,708 70	58 65	1879
45,050,290 72	48,266,304 02	"	3,207,013 30	"	34,136,722 "	60 03	1880
41,779,135 20	51,069,540 67	"	9,290,405 38	"	43,427,127 38	62 79	1881
44,408,803 07	53,077,593 85	"	8,698,790 78	"	52,095,918 16	62 59	1882
48,151,513 80	55,016,110 24	"	6,861,596 44	"	58,957,514 60	60 26	1883
47,607,298 36	55,885,053 50	"	8,277,755 14	"	67,235,269 74	60 16	1884
48,961,574 28	55,727,819 89	"	6,762,245 61	"	73,997,515 35	58 96	1885
51,113,183 51	55,812,721 38	"	4,729,537 87	"	78,727,053 22	56 92	1886
57,079,008 71	53,619,403 30	3,459,605 41	"	"	75,267,447 81	54 07	1887
61,017,855 89	61,167,585 75	6,900,270 14	"	"	68,367,177 67	53 54	1888
61,767,934 54	61,834,115 68	6,934,818 86	"	"	61,433,358 81	54 80	1889
66,741,716 61	65,703,145 90	1,038,570 71	"	"	60,394,789 10	59 83	1890
68,113,249 64	66,213,366 21	1,899,883 41	"	"	58,444,904 69	59 31	1891
67,803,727 17	66,505,043 83	1,358,683 34	"	"	57,136,221 35	59 27	1892
63,461,111 54	67,300,843 76	6,170,227 78	"	"	50,965,993 57	56 40	1893
67,106,704 56	67,965,451 34	9,141,253 02	"	"	41,824,740 55	56 13	1894
63,248,813 17	65,044,281 19	8,201,531 98	"	"	31,630,208 57	59 20	1895
68,191,372 65	68,517,081 66	11,673,287 99	"	"	21,946,320 58	57 51	1896
76,344,991 13	68,653,831 23	9,721,159 90	"	"	12,225,760 68	60 87	1897
79,206,222 48	67,934,872 87	11,271,349 61	"	"	954,411,07	56 87	1898
82,932,250 43	69,970,403 26	12,961,847 17	"	12,007,436 10	"	60 47	1899
67,207,936 41	72,188,311 54	"	4,980,415 13	7,621,020 97	"	67 86	1900
66,152,278 91	74,140,518 40	"	7,088,239 49	"	661,218 52	68 03	1901
79,310,405 30	76,389,416 32	2,970,988 98	"	2,309,770 46	"	63 23	1902
89,799,839 69	78,562,962 39	11,236,876 30	"	13,546,646 76	"	60 12	1903
93,031,181 20	80,955,612 95	12,088,571 25	"	23,645,218 01	"	60 03	1904
92,797,178 50	83,344,749 13	9,452,429 37	"	35,097,647 38	"	62 60	1905
93,943,364 04	85,738,065 28	8,174,298 76	"	41,271,946 14	"	61 81	1906
85,153,907 52	92,121,849 36	"	6,965,941 84	36,306,104 30	"	69 18	1907
89,970,969 03	94,015,374 35	"	7,044,403 33	29,261,598 97	"	67 74	1908
91,776,749 67	97,019,894 73	"	5,243,158 06	24,018,443 01	"	67 46	1909
106,421,508 74	109,258,701 24	6,155,802 49	"	30,184,246 40	"	65 61	1910
100,227,276 01	102,364,112 80	233,262 65	"	30,417,569 65	"	67 11	1911
2,854,676,425 09	2,853,458,916 04	199,690,012 79	169,272,533 74				

No Vbis. — POUR MÉMOIRE. — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte-courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer.

ANNÉES.	Soldes effectifs, toutes dépenses et charge- liquidées.		TAUX	BALANCE		SOLDE		
	ANNUELS.			COMPTE D'INTÉRÊTS.	en tenant compte des intérêts		ACCUMULÉS	
	ACTIF.	PASSIF.			ANNUELS.			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1835	>	23,373 74	4.39	2,206 31	"	"	21,167 43	21,167 23
1836	"	24,202 93	4.39	7,729 10	"	"	16,473 83	37,641 26
1837	"	687,913 66	4.39	3,349 66	"	"	684,564 "	722,205 26
1838	"	1,188,972 06	4.32	"	24,078 81	"	1,213,050 87	1,935,256 13
1839	>	1,026,376 66	4.32	"	57,685 38	"	1,084 062 04	3,019,318 17
1840	>	1,187,665 34	4.68	"	91,760 69	"	1,279,426 03	4,298,744 20
1841	>	2,330,930 60	4.89	"	165,894 89	"	2 996 825 49	7,295,569 69
1842	>	2,827,762 02	4.89	"	283,269 78	"	3,111.031 80	10,406,601 49
1843	>	3,104,212 08	4.90	"	420,866 77	"	3,525,078 85	13,931,680 34
1844	>	1,666,814 19	4.66	"	526,417 06	"	2,193,231 25	16,124,911 59
1845	>	1,114,975 38	4.66	"	608,970 76	"	1,723,946 14	17,848,857 73
1846	>	1,048,237 96	4.66	"	681,587 58	"	1,729,825 54	19,578,683 27
1847	>	2,317,595 67	4.67	"	787,353 17	"	3,104,948 81	22,683,632 11
1848	>	4,692,599 65	4.71	"	990,833 49	"	5,683,433 14	28,367,065 25
1849	>	3,308,070 25	4.71	"	1,222,577 98	"	4,530,648 23	32,897,713 48
1850	>	2,702,990 42	4.71	"	1,419,677 17	"	4,122,667 59	37,020,381 07
1851	>	919,159 05	4.71	"	1,571,260 73	"	2,490,419 78	39,510,800 85
1852	186,346 77	>	4.73	"	1,668,229 31	"	1,481,882 54	40,992,683 39
1853	777,424 91	>	4.73	"	1,723,278 59	"	945,853 68	41,938,537 07
1854	2,407,371 >	>	4.54	"	1,664,502 08	742,868 02	"	41,195,668 15
1855	1,936,886 54	>	4.54	"	1,636,886 21	300,000 33	"	40,895,667 82
1856	4,750 84	>	4.54	"	1,662,757 12	"	1,658,006 28	42,553,674 10
1857	394,653 31	>	4.51	"	1,700,613 81	"	1,305,960 50	43,859,634 60
1858	1,306,583 58	>	4.51	"	1,735,993 10	"	429,409 52	44,289,044 12
1859	2,366,303 68	>	4.51	"	1,729,625 91	636,682 77	"	43,652,361 35
1860	3,977,080 94	>	4.51	"	1,663,319 11	2,313 761 83	"	41,338,599 52
1861	6,690,930 89	"	4.52	"	1,499,087 84	5,110,843 05	"	36,227,756 47
1862	5,482,062 19	"	4.52	"	1,288,089 77	4,193,972 42	"	32,033,784 05
1863	5,718,551 02	"	4.53	"	1,088,618 02	4,629,033 "	"	27,463 851 05
1864	5,996,150 99	"	4.53	"	866,402 87	5,129,748 12	"	22,274,102 93
1865	5,015,279 82	"	4.53	"	648,932 82	4,366,347 "	"	17,907,755 93
1866	"	87,487 54	4.53	"	554,453 69	"	641,941 23	18,549,697 16
1867	711,036 95	"	4.52	"	552,434 63	158,652 32	"	18,391,044 84
1868	1,938,901 93	"	4.52	"	510,902 30	1,427,999 63	"	16,963,045 21
1869	2,733,814 41	"	4.54	"	424,803 41	2,309,011 "	"	14,654.634 21
1870	3,560,384 72	"	4.54	"	294,484 26	3 255,900 46	"	11,398,133 75
1871	7,423,203 14	"	4.50	"	21,511 50	7,401 691 64	"	3,896,442 11
1872	86,551 04	>	4.51	174,577 27	"	261,128 31	"	3,735,313 80
1873	>	12,828,264 79	4.29	"	16,333 86	"	12,844,598 65	16,579,912 45
1874	>	9,064,436 84	4.29	"	365,302 07	"	9,429,738 91	26,009,651 36
1875	>	9,211,972 03	4.29	"	749,161 10	"	9,961,133 13	35,970,784 49
1876	>	7,406,659 34	4.29	"	1,071,133 59	"	8,477,792 93	44,448,577 42
1877	>	7,845,545 52	4.26	"	1,228,789 10	"	9,074,334 62	53,522,912 04
1878	>	6,616,241 27	4.23	"	1,544,303 68	"	9,074,334 62	61,683,458 99
1879	"	5,820,573 38	4.23	"	1,827,945 34	"	8,160,546,95	69,331,978 21
1880	"	3,207,013 30	3.96	"	1,958,367 86	"	7,648,519 22	74,497,359 37
1881	>	9,290,405 38	3.96	"	2,233,518 69	"	5,165,381 16	86 021,283 44
1882	"	8,668,790 78	3.94	"	2,630,193 32	"	11,523,924 07	97,326,268 04
1883	"	6,861,596 44	3.93	"	3,054,592 28	"	11,304,931 60	107,242,456 76
1884	>	8,277,755 14	3.93	"	3,458,679 27	"	9,916,188,72	118 978,891 17
1885	>	6,762,245 61	3.93	"	3,889,029 88	"	10,651,275 49	129,630,166 66
1886	>	4,729,537 87	3.91	"	4,225,458,79	"	8 954,996 66	138,587,163 32
1887	3,459,665 41	"	3.57	"	4,042,617 76	"	583,012 35	139,168,175 67
1888	6,960,270 14	"	3.57	"	3,987,624 31	2,912,645 83	"	136,255,529 84
1889	6,933,618 86	"	3.56	"	3 864,857 60	3,068,961 26	"	133,186,568 58
1890	1,038,570 71	"	3.57	"	3,859,265 25	"	2,820,694 54	136,007,263 12
1891	1,899,883 41	"	3.55	"	3,914,811 22	"	2,014,937 81	138,022,190 93
1892	1,358,683 34	"	3.58	"	3,965,490 52	"	2,606,807 18	140,628,998 11
1893	6,170,227 78	"	3.52	"	3,952,677 36	2,217,550 42	"	138,411,447 69
1894	9,141,253 02	"	3.52	"	3,810,635 63	5,330,617 39	"	133,080,830 30
1895	8,204,531 98	"	3.16	"	3,313,477 43	4,391,054 55	"	128,189,775 75
1896	11,673,287 99	"	3.16	"	3,084,107 21	5,589,180 78	"	119,600,594 97
1897	9,721,159 30	"	3.15	"	2,666,923 97	7,054,235 93	"	112,546,359 64
1898	11,271,349 61	"	3.13	"	2,382,346 75	8,889,002 86	"	103,657,356 18
1899	12,961,847 17	"	3.13	"	2,052,222 22	10,909,624 95	"	92,747,731 23
1900	"	4,980,415 13	3.13	"	1,944,245 12	"	6 924,660 25	99,672,391 48
1901	"	7,688,239 49	3.13	"	2,166,862 55	"	9,855,102 04	109,527,493 52
1902	2,970,885 98	"	3.125	"	2,259,337 13	711 651,85	"	108,815,841 67
1903	11,236,876 30	"	3.12	"	2,072,292 87	9,164,563 43	"	99,651 258 24
1904	12,028,571 25	"	3.115	"	1 736 667 85	10,361,903 40	"	89,289,354 84
1905	9,452,429 37	"	3.11	"	1,417 014 58	8,635,414 79	"	81,253,940 05
1906	8,174,298 76	"	3.11	"	1,153,711 40	7,020,587 36	"	74,233,352 69
1907	"	6,065,941 84	3.108	"	1,073 000 20	"	8,039,032 04	82,272,384 73
1908	"	7 044,405 33	3.109	"	1,295,057 18	"	8,339,462 51	90,611,847 24
1909	"	5,243,155 06	3.113	"	1,483,860 06	"	6,727 015 12	97,338,862 36
1910	6 165,802 49	"	3.117	"	1,476,956 34	4,638,816 15	"	92,659,016 21
1911	233,262 65	"	3.12	"	1,386,473 77	"	1,153 210 12	93,893,226 33
	192,690,042 79	169,272,533 74		187,862 34	124,408,597 72	136,084,401 75	229 887 628 06	

263

N° VI. — *Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs
et trains de marchandises.*

1835-1911

N° VI. — Recettes brutes de l'exploitation par
1835-

Années.	TRAINS DE VOYAGEURS								
	VOYAGEURS de toutes catégories.	TICKETS d'entrée dans les stations.	BAGAGES.	COLIS journal.	COLIS par expès. (Services locaux et mixtes.)	PETITS PAQUETS (Services internationaux.)	FINANCES.	ÉQUIPAGES.	CHEVAUX.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1835	295,997 50	"	"	"	"	"	"	"	"
1836	825,132 85	"	"	"	"	"	"	"	"
1837	1,399,988 59	"	16,994 26	"	"	"	"	"	"
1838	2,935,817 73	"	103,421 29	"	"	"	"	"	"
1839	3,530,544 24	"	132,514 48	"	"	"	"	"	"
1840	4,046,930 31	"	132,253 60	"	"	"	"	"	"
1841	4,113,751 78	"	127,249 40	"	"	"	4,577 61	123,978 *	"
1842	4,682,134 64	"	297,570 89	"	"	"	25,113 97	130,716 80	"
1843	5,454,906 10	"	339,131 17	"	"	"	28,607 *	176,932 *	"
1844	6,166,548 94	"	394,731 12	"	"	5,004 12	29,289 05	170,515 97	"
1845	6,393,309 20	"	421,525 21	"	"	33,088 93	38,616 90	205,334 *	"
1846	6,887,047 61	"	484,135 65	"	"	59,360 34	43,060 60	192,379 *	"
1847	6,835,748 14	"	530,050 37	"	"	46,721 64	41,338 07	201,550 30	"
1848	6,007,225 *	"	415,786 88	"	"	91,891 98	48,047 65	170,988 *	"
1849	6,461,472 *	"	486,182 *	"	"	103,330 22	45,035 06	93,188 45	"
1850	7,312,524 97	"	608,915 99	"	"	71,254 22	55,076 01	71,076 *	"
1851	8,233,619 12	"	691,798 46	"	"	62,593 49	58,244 57	88,828 80	"
1852	8,288,339 49	"	617,793 34	"	"	95,025 29	72,124 52	81,750 30	"
1853	8,783,922 *	"	611,399 *	"	"	128,624 04	76,865 79	60,389 30	"
1854	9,348,630 *	"	608,193 50	"	"	172,109 35	75,495 *	57,508 *	17,851 65
1855	9,755,749 32	"	870,566 42	"	"	183,631 37	121,054 23	34,956 *	31,775 10
1856	10,100,181 18	"	823,795 21	"	"	223,131 10	134,601 *	35,783 *	60,530 05
1857	10,429,324 47	"	627,443 24	"	"	286,784 *	121,933 95	24,608 *	61,768 45
1858	10,458,462 86	"	536,392 61	"	"	323,725 34	172,406 20	21,703 80	88,427 85
1859	10,721,142 36	"	519,707 31	"	"	319,062 01	144,465 53	14,173 20	88,179 90
1860	11,395,873 53	"	516,015 36	"	"	332,207 32	165,588 81	19,331 50	87,917 07
1861	11,998,810 58	"	522,992 04	"	"	390,818 93	169,338 38	16,231 60	108,160 70
1862	12,404,172 44	"	548,592 64	"	"	328,426 39	144,713 91	16,669 50	121,345 40
1863	12,888,147 28	"	544,136 59	"	"	417,191 36	113,316 39	14,919 30	114,235 55
1864	13,477,305 79	"	557,492 99	"	"	457,996 95	141,976 93	16,879 30	142,250 84
1865	14,589,835 79	"	598,940 05	"	"	402,010 87	145,920 05	14,925 60	119,446 97
1866	13,335,386 39	"	508,092 19	"	"	491,055 93	156,625 19	15,990 70	47,094 20
1867	15,043,107 *	"	628,746 03	"	221,704 62	498,918 09	198,989 40	12,256 91	54,129 06
1868	15,239,149 76	"	640,300 14	"	276,594 53	523,458 84	217,874 40	11,741 60	49,274 27
1869	16,025,449 95	"	634,264 05	"	319,073 07	578,100 25	267,445 13	14,896 14	46,323 30
1870	16,139,076 72	"	676,395 77	"	325,504 76	613,230 32	271,501 75	15,238 17	45,161 14
1871	29,468,188 91	"	964,208 94	"	354,358 10	693,795 14	313,345 02	16,784 87	66,525 81
1872	21,648,343 43	"	805,543 45	"	490,576 40	1,111,950 07	333,321 87	24,483 22	73,212 68
1873	24,258,092 83	"	749,774 58	"	503,232 03	851,305 23	331,900 12	18,117 37	60,169 04
1874	27,806,549 16	"	881,514 81	"	600,148 47	377,888 30	338,427 74	16,480 05	66,977 14
1875	29,265,933 54	"	878,118 28	"	732,942 22	975,014 61	333,684 24	25,074 38	77,716 23
1876	29,608,665 55	"	853,295 62	"	823,125 56	1,021,714 47	317,519 19	21,659 03	95,185 55
1877	29,159,970 10	"	809,839 96	"	848,072 47	963,727 72	339,457 01	18,969 *	94,110 24
1878	29,881,415 61	"	837,821 21	"	867,906 66	873,201 10	302,271 17	18,285 67	93,831 03
1879	30,476,152 64	"	833,692 76	"	867,906 66	374,436 81	262,022 40	22,080 48	92,682 80
1880	37,767,012 36	"	902,272 28	"	915,317 39	372,916 36	244,357 75	21,364 41	110,282 48
1881	36,165,688 33	"	900,808 56	"	964,981 *	1,179,855 59	228,500 52	39,311 69	119,073 46
1882	38,707,890 01	"	937,051 03	"	954,504 83	1,337,569 39	243,045 73	43,605 27	145,158 13
1883	39,425,171 80	"	967,797 45	"	973,048 88	1,421,977 97	225,817 63	40,346 20	147,260 95
1884	39,491,765 99	"	1,022,363 52	14,272 *	1,089,362 73	2,142,782 12	215,152 17	48,821 77	154,197 25
1885	41,723,313 05	"	1,043,266 60	21,619 59	1,080,904 10	1,735,225 22	203,298 11	53,679 40	160,574 14
1886	38,731,149 66	99,549 50	974,431 93	33,455 50	999,286 32	1,867,652 78	212,941 28	50,183 12	157,575 05
1887	40,903,119 46	121,377 19	996,135 20	35,829 50	1,041,189 07	1,843,681 75	198,611 24	45,780 21	167,756 59
1888	42,132,745 83	133,565 20	1,030,412 56	32,535 50	1,054,707 48	1,891,609 49	209,751 11	56,690 31	174,050 11
1889	43,114,348 91	143,414 90	1,023,981 26	35,115 *	1,065,687 29	1,974,796 40	218,405 59	47,545 60	173,570 39
1890	44,939,855 56	151,100 60	1,089,335 90	41,728 *	1,115,543 27	1,917,148 51	219,083 34	53,031 85	184,413 62
1891	46,094,527 15	155,870 69	1,108,914 92	43,064 *	1,149,377 76	2,030,048 78	234,976 73	57,994 46	178,744 98
1892	46,343,215 46	155,546 10	1,239,631 41	37,977 50	1,184,979 17	2,075,134 31	252,984 36	66,150 47	177,646 98
1893	47,123,591 84	161,705 70	1,396,902 77	61,658 76	1,191,049 39	2,183,174 90	234,378 59	69,061 54	191,931 65
1894	51,369,632 14	170,231 40	1,541,541 91	72,516 64	1,234,890 05	2,234,600 97	179,469 30	72,403 30	202,263 08
1895	50,411,349 43	171,233 90	1,635,394 69	63,949 07	1,235,118 22	2,093,577 76	236,026 72	63,387 05	198,706 76
1896	52,877,800 11	181,393 60	1,723,496 17	67,016 84	1,294,551 58	2,046,974 76	269,446 18	66,453 82	207,835 98
1) 1897	57,169,274 63	197,517 *	1,877,608 13	70,408 07	1,409,357 52	2,192,515 03	282,868 27	69,849 43	218,659 86
1) 1898	59,977,929 84	208,134 80	1,896,282 30	77,804 03	1,559,965 *	2,402,494 99	315,453 50	78,071 63	243,950 85
1899	64,631,570 72	222,201 30	2,028,075 *	88,137 20	1,719,613 52	2,705,921 69	349,981 73	86,817 86	271,292 12
1900	68,566,692 61	233,340 76	2,157,523 51	85,326 09	1,729,534 69	2,984,816 98	356,261 78	88,820 62	278,401 97
1901	69,512,292 93	234,209 10	2,032,531 36	87,882 15	1,722,231 41	2,961,239 99	354,825 50	89,463 04	277,212 73
1902	70,083,242 59	236,513 10	2,009,748 96	91,544 67	1,757,342 73	3,312,879 22	366,612 57	91,991 76	288,926 73
1903	72,181,916 34	241,664 20	1,998,838 54	93,010 11	1,841,191 16	3,470,597 92	383,959 80	95,211 95	302,507 27
1904	74,271,290 46	240,314 00	2,025,499 61	99,350 66	1,978,000 99	3,619,091 31	397,258 55	99,582 82	313,227 82
1905	84,875,581 52	262,929 30	2,146,196 62	104,943 11	1,988,983 63	3,956,653 63	418,083 59	105,094 16	341,092 88
1) 1906	84,421,974 67	271,602 60	2,331,084 12	111,914 22	2,106,363 99	4,297,819 20	441,142 63	111,833 70	352,691 09
1) 1907	85,730,012 43	284,126 60	2,346,794 74	113,852 79	2,143,373 45	4,382,744 91	452,330 13	114,891 61	359,201 04
1) 1908	87,600,490 55	291,991 60	2,432,866 73	113,575 33	2,165,050 72	4,201,636 88	455,704 65	114,559 90	340,275 31
1) 1909	89,460,539 31	291,704 90	2,344,156 21	452,158 95	2,074,729 12	3,493,955 56	258,192 75	181,197 54	303,409 11
1910	103,109,994 69	346,073 *	3,000,501 85	483,555 84	2,249,447 78	3,752,022 40	275,729 78	197,648 89	324,545 30
1911	98,219,805 57	324,181 60	2,710,828 30	505,796 42	2,343,216 89	3,608,426 87	281,048 63	204,787 39	304,115 92
	1,451,621,07 31	5,537,436 30	77,118,701 78	3,173,991 40	55,580,703 91	84,415,767 83	15,514,601 62	5,043,197 71	9,580,269 53

(1. Non compris les recettes des gestions provisoires des lignes exploitées pour compte de l'État.

trains de voyageurs et trains de marchandises.
1911

TRAINS DE MARCHANDISES.							ENSEMBLE. Col 12 + 17)	Années. 18 19
PRODUITS marchandises.	TOTAL. (Col. 2 à 11.)	MESSAGERIES. (Petites marchandises.)	GROSSES marchandises.	CHEVAUX et bestiaux.	PRODUITS extraordinaires.	TOTAL. (Col. 13 à 16.)		
11	12	13	14	15	16	17	18	19
"	268,997 50	"	"	"	"	"	268,997 50	1835
"	825,132 85	"	"	"	"	"	825,132 85	1836
"	1,416,982 94	"	"	"	"	"	1,416,982 94	1837
"	3,039,239 12	"	58,594 28	"	"	58,594 28	3,097,833 40	1838
"	3,837,656 22	"	412,168 82	"	"	412,168 82	4,249,825 04	1839
"	4,307,759 54	92,448 22	908,287 51	17,199 40	9,472 38	1,027,407 51	5,335,167 05	1840
"	4,396,836 95	340,015 09	1,446,078 27	42,960 50	442 83	1,829,496 71	6,226,333 66	1841
"	5,185,214 53	408,164 13	1,758,027 43	54,171 35	53,166 85	2,273,529 76	7,458,774 29	1842
"	5,998,846 41	612,052 61	2,266,951 71	85,660 48	30,928 12	2,995,592 92	8,994,439 33	1843
"	6,839,319 01	866,449 10	3,288,162 84	124,810 "	107,539 02	4,386,990 96	11,226,310 87	1844
"	7,109,634 38	919,748 32	4,131,203 16	87,621 85	123,542 51	5,292,115 84	12,401,750 22	1845
"	7,656,934 10	950,380 95	4,672,771 33	91,803 90	200,682 74	5,915,638 93	13,572,573 03	1846
"	7,676,725 14	910,511 12	5,781,622 76	98,973 "	178,902 60	7,020,009 48	14,696,735 62	1847
20,350 "	6,666,976 61	715,990 19	4,079,949 54	98,038 67	46,821 60	5,540,800 "	12,227,775 61	1848
16,240 "	7,162,204 23	522,028 78	6,359,913 "	129,791 "	67,494 77	6,079,227 55	13,241,431 78	1849
14,285 "	8,155,392 82	572,940 66	6,047,302 23	133,517 "	92,628 "	6,396,387 89	15,051,780 71	1850
14,610 "	9,188,927 69	578,102 93	6,207,592 49	148,909 13	164,027 63	7,059,537 18	16,248,464 87	1851
15,092 50	9,187,104 46	621,303 63	7,236,662 46	146,056 28	116,111 86	8,150,134 23	17,337,238 69	1852
14,790 "	9,732,635 01	828,210 54	8,769,355 "	161,789 35	186,230 "	9,945,593 89	19,678,238 90	1853
12,760 "	10,241,000 22	1,013,647 82	11,029,130 "	181,229 19	202,732 "	12,426,739 01	22,607,739 21	1854
13,097 50	10,873,438 39	1,134,492 90	11,984,451 "	230,151 95	288,582 50	13,636,678 35	24,510,116 74	1855
14,462 50	11,233,552 30	1,127,327 69	11,632,342 "	190,904 55	344,413 84	13,341,988 08	24,578,540 38	1856
21,910 "	11,654,230 90	1,161,310 44	12,085,990 02	205,152 68	400,927 28	13,853,386 42	25,507,017 32	1857
16,980 "	11,601,710 11	1,237,939 09	13,717,133 60	201,528 28	519,568 93	15,676,209 99	27,277,926 01	1858
18,629 90	11,891,527 27	1,300,283 37	14,128,704 30	255,551 24	501,931 52	16,186,472 43	28,080,999 70	1859
23,200 55	12,519,639 05	1,394,321 86	14,968,668 60	247,103 97	474,320 90	17,082,355 33	29,601,934 38	1860
23,265 "	13,069,222 82	1,596,794 10	17,430,685 97	283,472 60	529,851 61	19,840,807 37	32,910,040 19	1861
19,995 55	13,628,085 23	1,618,757 95	16,408,538 52	290,382 43	602,501 63	18,920,180 53	32,548,265 76	1862
10,161 90	14,101,549 79	2,013,958 30	16,759,094 87	296,159 91	607,672 72	19,678,885 80	33,869,435 59	1863
11,092 "	14,769,244 27	2,086,181 86	18,053,365 06	352,014 11	808,107 28	21,309,758 31	36,099,002 58	1864
10,914 99	15,010,456 76	2,088,608 55	18,618,035 80	426,896 92	1,276,702 15	22,408,323 42	38,318,780 18	1865
10,939 96	14,840,396 62	1,836,196 95	19,768,680 06	480,239 79	1,265,260 94	23,318,577 74	38,148,974 36	1866
12,404 51	16,763,201 18	3,073,214 48	19,566,661 10	445,539 10	1,153,774 09	23,238,181 77	40,001,392 95	1867
13,441 66	17,118,722 45	3,458,704 11	20,538,401 77	474,491 33	1,262,011 32	24,733,608 53	41,852,310 98	1868
17,162 "	17,966,513 04	2,456,438 41	20,704,275 18	454,614 71	1,805,423 55	25,420,741 86	43,387,251 90	1869
25,264 60	18,285,650 06	2,452,424 09	22,136,638 03	481,939 54	1,940,827 58	27,020,829 22	45,396,479 28	1870
22,190 35	23,543,132 44	3,189,631 06	31,609,824 87	634,230 62	4,929,440 30	43,363,126 83	66,906,259 29	1871
21,224 74	24,245,832 41	3,012,996 67	38,574,124 70	615,168 63	3,216,166 03	45,418,456 05	69,664,288 96	1872
68,612 49	25,476,401 60	3,755,853 87	40,960,646 80	580,011 89	1,871,680 47	47,169,173 03	72,614,514 83	1873
176,949 57	31,016,424 25	3,762,871 88	49,041,687 50	739,166 70	2,638,011 73	66,181,767 81	87,209,192 06	1874
187,374 35	32,613,658 83	3,993,446 91	49,950,672 21	833,224 88	1,731,017 95	56,510,394 98	89,124,045 81	1875
220,404 62	32,921,755 32	3,959,870 15	50,926,393 33	822,931 33	1,858,972 71	57,508,167 52	90,519,922 84	1876
232,862 09	32,333,084 59	4,008,950 29	50,858,582 12	887,810 72	2,221,249 12	57,976,610 25	90,369,706 81	1877
236,815 67	32,568,224 64	4,694,335 66	53,713,810 78	875,540 39	2,353,973 67	61,637,690 50	94,205,916 14	1878
235,852 51	33,209,936 30	4,943,395 25	58,475,819 35	855,622 07	1,910,813 42	66,215,650 08	99,425,586 39	1879
274,682 29	41,474,689 22	4,697,769 65	64,466,188 32	1,062,220 32	2,126,016 49	72,352,191 78	113,826,881 "	1880
360,185 36	40,151,065 09	4,915,535 52	63,556,716 17	1,003,185 97	1,673,681 17	73,149,117 95	113,303,184 53	1881
317,770 96	42,801,823 61	5,156,598 52	65,996,247 14	1,012,940 75	1,716,012 26	76,481,798 67	119,283,612 31	1882
372,300 77	44,429,861 06	5,203,355 95	69,276,702 65	1,113,358 91	1,858,888 88	77,452,808 39	121,882,667 45	1883
440,252 39	44,208,683 37	5,703,019 65	67,269,807 29	1,109,724 87	1,916,098 55	76,028,650 37	120,238,331 74	1884
498,934 22	46,553,670 92	5,219,017 98	61,848,711 46	1,086,111 20	1,913,472 "	73,067,342 62	119,621,013 51	1885
433,195 36	43,600,561 51	5,331,670 78	61,175,169 31	1,176,364 90	2,038,646 30	72,724,841 29	116,325,402 80	1886
470,716 23	44,924,198 60	5,437,896 63	70,355,521 43	1,156,781 13	2,326,538 64	79,276,271 83	124,309,170 23	1887
466,675 71	47,182,773 70	5,504,500 26	75,022,381 95	1,199,668 21	2,438,458 02	84,169,008 44	131,351,782 14	1888
470,716 23	48,267,581 57	5,563,815 30	79,065,600 35	1,196,361 69	2,759,980 96	88,587,768 36	136,855,369 87	1889
448,748 29	50,150,989 98	5,826,231 91	81,070,947 11	1,271,100 34	2,871,626 41	91,039,905 77	141,190,895 75	1890
448,011 57	51,509,622 95	6,002,941 85	80,975,111 59	1,232,023 33	3,019,568 59	91,229,588 38	142,736,211 33	1891
442,850 90	51,976,126 66	6,188,889 "	77,661,755 87	1,224,460 21	2,883,879 14	87,960,975 22	139,937,101 88	1892
448,424 85	53,067,582 83	6,220,583 41	81,856,771 18	1,344,596 83	3,058,604 74	92,479,556 10	145,547,138 99	1893
461,364 19	57,538,744 98	6,449,553 31	81,828,993 46	1,394,130 58	2,679,654 47	95,352,301 82	152,891,036 80	1894
489,109 17	56,537,883 76	6,653,180 66	86,302,139 99	1,369,618 12	3,537,451 84	97,862,403 61	151,400,287 37	1895
416,948 20	59,152,887 24	7,080,583 03	90,006,157 44	1,432,542 74	2,666,181 25	101,194,764 46	160,417,611 70	1896
431,910 62	63,910,968 58	7,360,757 71	94,778,202 59	1,507,148 03	2,787,833 41	106,434,031 29	170,315,900 37	1897
444,551 62	67,204,338 37	8,147,346 73	103,050,988 97	1,681,470 26	3,709,365 26	116,589,171 22	181,793,509 99	1898
441,031 76	72,546,332 90	8,981,155 09	113,758,904 37	1,809,924 26	3,986,520 48	128,596,504 20	201,142,737 10	1899
451,776 85	76,935,435 83	9,032,971 19	117,799,075 23	1,918,930 11	3,494,935 71	132,160,932 24	209,066,368 07	1900
459,053 77	76,729,942 01	8,994,827 95	117,035,924 04	1,910,731 02	2,975,832 85	130,917,317 86	207,647,259 87	1901
467,230 15	78,726,022 48	9,178,206 28	123,205,423 02	1,991,473 69	2,174,352 15	136,548,455 14	215,274,477 62	1902
764,291 09	81,367,083 37	9,616,127 76	129,192,181 35	2,081,079 85	2,621,434 67	143,514,823 63	221,881,912 "	1903
467,580 49	83,528,237 61	9,866,231 65	134,044,961 47	2,158,972 74	2,716,361 51	148,785,529 77	232,114,767 38	1904
532,221 73	90,771,765 18	10,388,011 67	142,266,032 26	2,282,110 56	1,860,808 83	156,796,996 32	247,568,731 50	1905
524,106 57	91,873,542 81	11,001,065 92	152,161,158 16	2,430,979 78	1,361,203 44	166,940,407 30	258,833,950 11	1906
513,810 20	96,400,171 01	11,194,338 04	154,893,237 78	2,475,850 73	— 171,183 83	168,389,262 70	264,879,433 71	1907
546,947 16	98,286,098 83	11,307,573 57	152,389,531 31	2,483,355 12	3,645,955 12	170,066,315 12	268,352,413 95	1908
480,542 10	99,567,878 58	10,401,300 18	164,427,894 89	2,381,088 79	3,980,945 19	181,181,229 05	280,729,105 63	1909
414,577 31								

N° VII. — Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers

Années

ANNÉES.	AMORTISSEMENTS INDIRECTS soustraits du capital.			LOCATION					PRIX DE VENTE		
	Subsides, cessions de bâtiments à d'autres administrations, etc.	Aliénations et ventes d'immeubles	Total.	de terrains.	de bâtimens.	de cafés- restaurants (1)	d'herbages, d'oseraies, etc.	de vidanges. (1)	du mobilier et du matériel hors d'usage.	d'objets non réclamés.	d'arbres, de plantations d'her- bages.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	365	"	"
1836	"	"	"	461 16	"	"	"	"	"	"	"
1837	"	"	"	832 24	"	"	"	"	"	"	"
1838	"	"	"	23	"	"	"	"	"	"	"
1839	"	"	"	1,170 69	"	"	"	"	30,997 90	893 23	"
1840	"	"	"	11,258 65	"	"	"	"	8,814 19	706 49	"
1841	"	15,043 31	15,043 31	19,894 19	"	"	"	"	24,314 93	11,266 31	"
1842	"	248,515 77	248,515 77	23,571 91	"	"	"	106	17,189 81	2,220 48	"
1843	"	310,862 07	310,862 07	24,534 01	"	"	"	70	3,110 49	6,687 14	"
1844	"	63,338 53	63,338 53	16,052 59	"	15	"	56 34	2,256 65	2,769 30	"
1845	"	157,624 06	157,624 06	15,377 37	"	52	"	350 16	50	3,270 46	"
1846	"	303,630 90	303,630 90	13,512 40	"	26	"	306 50	208	2,480 18	"
1847	"	70,619 61	70,619 61	18,988 44	"	22,853 46	"	782 24	2,272 80	3,693 90	"
1848	"	59,933 38	59,933 38	17,025 85	"	22,158 47	"	712 18	12,839 70	3,479 20	"
1849	"	80,651 54	80,651 54	9,901 64	"	13,041 93	9,818 98	509 84	3,077 51	91	2,830 05
1850	"	38,985 91	38,985 91	9,050 78	"	12,899	6,117 60	582 50	1,425 50	1,137 10	661 10
1851	"	25,591 17	25,591 17	8,787 65	"	12,223 37	8,918 15	583	3,988 25	2,660 32	3,450 25
1852	"	2,745 59	2,745 59	8,700 19	"	27,021 87	11,545 45	612 50	5,749 35	7,838 28	3,955 83
1853	"	775	775	8,817 09	"	26,815 60	7,734 35	562 50	2,997 20	2,000 05	5,080
1854	"	4,533 22	4,533 22	8,879 49	"	26,738 65	10,334 10	577	5,371 80	3,346 70	4,947 60
1855	"	9,130 30	9,130 30	9,028 14	"	28,236 65	10,394 15	647 50	4,962 50	8,705 40	47,537 25
1856	"	6,385 50	6,385 50	10,313 62	86 50	28,236 65	12,508 15	833	14,526 40	1,156 20	14,189 50
1857	(2) 1,361,892 99	18,709 74	1,380,602 73	10,463 68	355	26,870 90	12,088 32	813	13,803 70	5,119 70	12,861 50
1858	"	43,187 92	43,187 92	11,173 32	374 84	28,145 63	10,394 05	919	2,155 50	4,171 50	7,130 55
1859	278,290 24	39,003 13	317,302 37	10,185 07	241 67	29,435 58	9,228 30	1,951	2,893 70	3,779 40	8,819 11
1860	"	34,139 02	34,139 02	9,658 12	3,759	30,328 75	11,789 30	1,981	199	3,429 80	3,975 50
1861	"	26,593 03	26,593 03	9,140 66	87 25	32,251 05	11,460 13	2,151	2,461 70	3,234 93	3,894 50
1862	"	1,303 11	1,306 11	8,006 14	2,114 34	30,912 98	12,256 61	1,088 63	17,910 90	1,900	5,975 50
1863	104,000	1,905 83	105,905 83	12,031 57	1,145 93	29,867 15	9,147 76	1,015	18,248 30	3,842 20	5,237 20
1864	3,000	53,113 28	56,113 28	9,320 19	1,247 78	20,008 57	10,901 28	1,101 50	11,384 40	3,868 30	3,868 30
1865	"	13,306 60	13,306 60	10,000 02	914 33	30,211 32	12,553 38	1,396	9,438 75	4,145 65	6,511 27
1866	744 14	6,231 39	6,028 53	11,417 70	6,927 05	50,327 59	7,730	1,261	8,068 60	6,127 95	3,379 50
1867	5,138 50	19,093 12	24,201 62	10,538 98	960	54,844 56	10,634 06	1,241 50	37,591	9,777	4,755 51
1868	"	2,805 33	2,805 33	9,914 40	1,485	53,728 61	7,143 46	1,219 37	28,759 10	12,088 25	2,927 50
1869	"	129,148 73	129,148 73	10,559 03	2,129 68	55,853 08	7,663 50	1,322 50	7,670 10	9,092 75	6,761
1870	"	18,250 69	18,250 69	10,070 24	1,882 88	"	8,901 96	1,573 75	20,586 20	9,168 60	14,369
1871	"	15,308 49	15,308 49	11,235 57	1,334 18	"	13,564 53	3,879 30	9,406	18,457 76	11,089 70
1872	"	5,344 09	5,344 09	11,823 27	20,295 61	"	15,521 41	2,609 26	95,438 30	16,829 05	7,750 40
1873	"	2,423 48	2,423 48	11,417 02	9,218 47	"	12,297 71	2,651 79	70,141 25	32,374 70	5,551 80
1874	"	11,229 65	11,229 65	12,745 70	9,641 29	"	12,394 21	3,086 65	14,957 71	40,532 63	8,926
1875	"	71,573 50	71,573 50	12,250 25	16,815 03	"	12,156 74	2,094 66	6,882 40	23,150 50	10,911 80
1876	"	105,708 65	105,708 65	13,867 69	10,453 69	"	13,460 61	2,628 15	4,127	26,898 15	5,481 72
1877	"	45,233 89	45,233 89	24,198 77	10,115 79	"	13,294 95	1,723 83	16,244	22,347 10	7,101 40
1878	"	227,271 63	227,271 63	32,057 75	18,236 43	"	21,739 18	2,316 20	5,807	11,314 80	5,495 85
1879	"	100,057 16	100,057 16	28,230 64	16,388 94	"	21,418 50	2,165 29	16,389	12,314 30	7,248 51
1880	"	123,203 86	123,203 86	29,262 65	16,175 52	"	18,556 11	2,122 45	6,348 50	8,880 25	5,174 66
1881	"	235,102 05	235,102 05	29,062 87	13,300 13	"	16,788 27	1,979 50	17,417 30	13,474	7,509 18
1882	"	104,208 53	104,208 53	27,595 89	14,094	"	15,151 25	2,194	9,597	12,109 70	7,623 86
1883	"	121,460 57	121,460 57	28,077 19	18,324 39	"	14,518 05	2,354	16,172 45	16,056 20	3,206 91
1884	"	77,598 36	77,598 36	21,508 10	16,525 35	"	13,278 95	314 34	6,949	18,139 10	10,721 50
1885	"	80,212 78	80,212 78	24,114 12	17,784 27	"	13,838 41	"	18,322 24	18,600 70	10,575 85
1886	"	69,853 21	69,853 21	26,219 55	15,292 91	"	13,127 56	"	10,811 50	15,507 30	6,885 70
1887	"	161,568 43	161,568 43	22,981 43	14,429 95	"	11,865 95	"	11,812	12,475 20	4,094 70
1888	"	111,474 39	111,474 39	22,326 38	11,069 19	"	11,673 34	"	15,707 85	18,437 98	5,982 91
1889	"	86,079 63	86,079 63	22,137 88	4,744 07	"	10,059 96	"	10,550 50	12,215 73	2,950 50
1890	"	63,168 35	63,168 35	20,976 68	6,464 56	"	7,460 54	"	5,700	15,120 42	2,161 50
1891	"	43,780 79	43,780 79	19,783 25	7,129 21	"	7,424 75	"	19,508 62	15,824	8,433
1892	350,970 24	37,105 83	384,076 12	21,442 90	6,921 87	"	7,601 85	"	6,415	19,543 35	23,074 16
1893	"	49,479 95	49,479 95	19,171 57	6,797 85	"	8,309 61	"	7,566 15	12,545 91	5,140 83
1894	209,409 37	52,571 56	261,980 93	19,520 27	7,157 43	"	6,781 45	"	22,338 45	18,290 31	6,832 06
1895	"	19,617 11	19,617 11	18,430 46	7,575 15	"	7,432 92	"	4,973	13,783 94	11,916 70
1896	1,886,108 22	48,047 78	1,934,156	28,531 30	10,844 92	"	6,964 82	"	12,097 40	15,326 99	7,817 75
1897	"	19,706 38	19,706 38	20,796 14	7,977 42	"	5,923 10	"	11,526	12,737 59	5,556 20
1898	"	50,015 02	50,015 02	20,229 66	12,223 20	"	6,104 47	"	16,180 90	13,765 01	7,321 20
1899	"	30,728 13	30,728 13	20,289 60	11,014 58	"	4,868 32	"	9,980 30	24,491 23	14,380 23
1900	(2) 1,301,892 99	19,874 40	1,342,018 59	18,209 49	7,619 64	"	4,135 67	"	18,171 32	21,783	26,551 50
1901	44,639 84	51,263 64	95,903 48	19,590 55	30,032 23	"	3,583 88	"	29,276	29,776 40	19,244 40
1902	84,475 98	27,206 36	111,642 34	21,474 64	146,231 93	"	2,912 63	"	14,756 14	24,932 52	10,409 36
1903	99,607 20	85,739 55	186,346 75	23,157 15	216,008 68	"	3,038 56	"	22,518 90	21,614 30	10,568 68
1904	134,131 49	89,877 79	204,011 28	117,674 11	267,325 23	"	5,138 49	"	28,500 50	21,188 16	23,125 21
1905	177,069 76	69,284	226,983 76	34,250 98	429,341 82	"	3,326 62	"	59,922 10	24,174 83	11,546 85
1906	26,943 93	281,596 60	308,560 53	31,530 42	542,931 05	"	2,444 35	"	82,008 80	28,626 73	23,316 80
1907	2,291,448 44	61,655 54	2,361,104 98	31,853 85	106,033 78	"	3,121 45	"	82,873 12	30,991 32	20,768 12
1908	16,137 59	512,722 51	528,860 10	39,918 06	661,104 00	"	2,245 29	"	123,402 12	29,969 75	39,276 40
1909	5,911 23	39,811 61	45,755 84	56,634 19	639,645 05	"	3,417 87	"	74,363 87	23,082 20	34,089 63
1910	121,216 81	81,655 21	182,872 04	54,184 12	687,523 31	"	3,032 30	"	97,334 60	29,582 19	19,910 60
1911 (3)	108,575 50	32,388 10	140,963 60	59,329 68	67,429 80	"	2,115 82	"	31,422 89	20,481 06	10,725 35
	6,743,819 93	5,295,506 24	12,039,425 17	1,508,591 57	4,953,380 83	760,805 42	606,750 49	58,940 83	1,480,570 72	962,875 51	682,125 51

(1) Ces recettes sont actuellement comprises dans les produits extraordinaires.

(2) Cession de la section Landen-Saint-Troude, laquelle a été reprise en 1903 en suite du rachat de la ligne de Saint-Troude à Hasselt.

(3) Chiffres provisoires.

encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer.
1835 à 1911.

Argent non réclamé.	Droits d'adichage. (1)	Excédents de droits d'encan sur fonds d'ad- judication.	Produits des lignes du Grand Luxembourg	Relevances résultant des art. 6 et 32 de la loi sur les mines du 21 avril 1810	Droits de magasinage. (1)	Accomptes versés par la ville de Gand en rembour- sement d'avances.	Ensemble des produits indirects portés en recette au CR (col. 5 à 19).	TOTAUX. (col. 4 et 20).	ANNÉES.
12	14	15	16	17	18	19	20	21	22
"	"	"	"	"	"	"	365 "	365 "	1835
"	"	"	"	"	"	"	461 16	461 16	1836
"	"	"	"	"	"	"	892 24	892 24	1837
"	"	"	"	"	"	"	434 26	434 26	1838
"	"	"	"	"	"	"	33,061 82	33,061 82	1839
"	"	"	"	"	"	"	20,779 33	20,779 33	1840
"	"	"	"	"	"	"	55,475 43	70,518 74	1841
"	"	"	"	"	"	"	43,088 20	291,803 87	1842
"	"	"	"	"	"	"	34,382 84	345,244 61	1843
"	"	"	"	"	"	"	21,149 88	84,488 41	1844
"	"	"	"	"	"	"	10,099 99	176,724 04	1845
"	"	"	"	"	10,465 11	"	26,998 19	332,629 09	1846
"	"	"	"	"	31,171 64	"	79,652 48	150,272 09	1847
"	"	2,245 44	"	"	16,589 83	"	75,050 68	134,984 06	1848
"	"	48 42	"	"	10,771 36	"	50,096 75	136,748 29	1849
178 50	"	124 81	"	"	15,073 08	"	47,260 06	80,235 96	1850
87 79	"	101 84	"	"	9,023 "	"	49,326 62	76,417 79	1851
"	"	"	"	"	5,376 05	"	70,829 46	73,574 06	1852
285 77	"	"	"	"	14,381 "	"	67,683 16	68,458 16	1853
146 87	"	"	"	"	20,493 08	"	80,835 29	85,368 51	1854
"	"	"	"	"	9,575 13	"	114,083 72	123,214 02	1855
615 75	"	"	"	"	7,082 67	"	120,548 44	132,933 94	1856
228 60	"	"	"	"	9,300 02	"	91,327 42	1,471,930 15	1857
2,089 81	"	"	"	"	30,327 10	"	102,880 30	146,068 22	1858
673 46	"	"	"	"	28,222 11	"	96,469 40	413,771 77	1859
992 06	"	"	"	"	17,910 02	"	84,926 45	118,165 47	1860
1,032 "	"	"	"	"	15,411 81	"	81,927 03	108,520 06	1861
730 57	"	"	"	"	32,449 94	"	113,455 61	114,761 72	1862
330 84	"	"	"	"	27,050 77	"	107,978 72	213,884 55	1863
1,067 56	"	"	"	"	19,988 24	140,000 "	230,914 32	287,017 60	1864
279 45	"	"	"	"	9,276 13	20,000 "	104,866 80	118,173 40	1865
606 59	1,425 60	"	"	"	730 06	20,000 "	117,961 64	123,090 17	1866
1,160 60	13,468 85	"	"	"	189 63	20,000 "	165,165 72	189,307 34	1867
1,509 70	16,296 55	"	"	"	122 64	"	135,492 58	138,207 01	1868
1,976 24	19,398 85	"	"	"	48 "	"	122,274 75	261,423 48	1869
772 73	"	"	"	"	"	"	68,195 36	86,446 05	1870
511 43	"	"	"	"	"	"	64,498 47	79,806 96	1871
2,920 74	"	"	"	"	"	"	172,988 04	178,332 13	1872
2,604 69	"	"	7,483 80	"	"	"	153,768 14	156,191 62	1873
1,325 27	"	"	22,223 97	"	"	"	125,834 43	137,064 08	1874
2,010 89	"	"	22,508 42	"	"	"	107,889 78	179,463 28	1875
1,899 94	"	"	21,915 47	"	"	"	109,735 42	215,444 07	1876
2,628 51	"	"	"	"	"	"	107,656 99	152,890 88	1877
1,547 47	"	"	"	"	"	"	98,794 68	326,086 31	1878
1,556 90	"	"	"	"	"	"	105,708 99	205,766 15	1879
3,245 87	"	"	"	"	"	"	88,786 01	212,049 87	1880
1,271 46	"	"	"	"	"	"	102,343 69	337,445 71	1881
1,765 67	"	"	"	"	"	"	90,131 37	194,399 80	1882
2,177 43	"	"	"	"	"	"	101,086 62	222,547 19	1883
2,779 05	"	"	"	"	"	"	90,285 39	167,883 76	1884
2,738 63	"	"	"	"	"	"	104,474 24	184,687 02	1885
1,919 23	"	"	"	323 61	"	"	89,887 30	159,740 57	1886
1,947 86	"	"	"	371 80	"	"	79,981 89	341,580 32	1887
1,892 40	"	"	"	487 27	"	"	87,506 41	198,980 80	1888
1,482 16	"	"	"	563 88	"	"	64,714 47	150,794 10	1889
2,127 26	"	"	"	912 36	"	"	60,923 33	124,091 67	1890
2,210 32	"	"	"	2,031 34	"	"	80,344 40	124,125 28	1891
2,939 69	"	"	"	1,409 06	"	"	89,247 92	483,321 04	1892
2,315 93	"	"	"	979 21	"	"	62,857 08	112,337 03	1893
3,176 48	"	"	"	732 73	"	"	84,829 18	346,810 11	1894
3,065 10	"	"	"	676 46	"	"	67,853 73	87,170 84	1895
4,781 68	"	"	"	282 43	"	"	86,647 29	2,020,803 29	1896
3,827 18	"	"	"	296 32	"	"	68,639 86	88,346 24	1897
3,723 25	"	"	"	859 78	"	"	80,477 47	130,492 49	1898
2,931 82	"	"	"	782 54	"	"	88,418 62	119,146 75	1899
4,964 33	"	"	"	1,036 46	"	"	104,371 41	-1,240,447 18	1900
3,940 49	"	"	"	2,927 03	"	"	136,200 88	232,173 46	1901
3,366 86	"	"	"	2,068 66	"	"	220,212 74	337,805 09	1902
2,749 10	"	"	"	2,378 81	"	"	312,594 47	407,941 22	1903
3,077 24	"	"	"	2,375 40	"	"	468,414 74	672,426 02	1904
3,360 23	"	"	"	1,439 90	"	"	567,371 33	791,355 09	1905
4,217 48	"	"	"	1,284 61	"	"	716,420 24	1,024,580 77	1906
3,485 96	"	"	"	2,127 96	"	"	760,796 17	3,113,501 15	1907
3,660 74	"	"	"	2,932 04	"	"	602,728 46	1,331,588 50	1908
3,153 02	"	"	"	2,200 59	"	"	658,637 32	904,393 16	1909
4,082 34	"	"	"	675 05	"	"	897,050 61	989,922 55	1910
2,568 91	"	"	"	196 44	"	"	580,217 37	1,541,511 89	1911
120,674 90	50,689 86	2,520 51	74,131 66	32,311 81	342,037 42	200,000 "	11,785,406 89	23,824,912 10	

ANNÉE.	DROITS CONSTATÉS.			RECouvreMENTS	
	RECETTES	Parts des lignes	RESTE	AU COURS	APRES LA FIN
	de l'exploitation. (a)	concedées et exploitées par l'ÉTAT. (b)	pour le Trésor (c)	de l'exercice.	de l'exercice.
1835 . . .	268,997 50	..	268,997 50	268,997 50	..
1836 . . .	825,132 85	..	825,132 85	825,132 85	..
1837 . . .	1,416,982 94	..	1,416,982 94	1,227,245 06	189,737 88
1838 . . .	3,097,833 40	..	3,097,833 40	2,786,901 31	310,932 09
1839 . . .	4,249,825 04	..	4,249,825 04	3,845,897 95	403,927 09
1840 . . .	5,335,167 05	..	5,335,167 05	5,335,167 05	..
1841 . . .	6,226,333 66	..	6,226,333 66	6,226,625 56	708 10
1842 . . .	7,458,774 29	..	7,458,774 29	7,458,774 29	..
1843 . . .	8,994,439 33	..	8,994,439 33	8,939,284 17	55,155 16
1844 . . .	11,226,310 87	..	11,226,310 87	11,119,913 60	106,397 27
1845 . . .	12,401,750 22	..	12,401,750 22	12,322,653 18	79,097 04
1846 . . .	13,572,573 03	..	13,572,573 03	13,572,573 03	..
1847 . . .	14,650,367 30	46,368 32	14,650,367 30	14,587,693 70	62,673 60
1848 . . .	12,327,775 61	149,890 58	12,077,885 03	11,923,332 43	154,552 60
1849 . . .	13,241,431 78	303,510 87	12,935,920 91	12,594,467 42	..
1850 . . .	15,051,760 71	388,155 61	14,663,605 10	14,663,625 10	..
1851 . . .	16,288,464 87	402,976 40	15,885,488 47	15,885,488 47	..
1852 . . .	17,337,238 69	424,031 15	16,913,207 54	16,913,207 54	..
1853 . . .	19,678,228 90	607,760 64	19,070,468 26	19,070,468 26	341,453 49
1854 . . .	22,667,739 23	899,853 63	21,767,885 59	21,266,619 90	501,265 69
1855 . . .	24,510,116 74	1,201,437 75	23,308,678 99	22,802,380 83	428,298 00
1856 . . .	24,578,540 38	1,424,423 90	23,154,116 48	23,453,177 81	608,910 44
1857 . . .	25,507,617 32	1,509,081 01	23,998,536 31	23,061,930 54	1,981,151 40
1858 . . .	27,277,926 01	1,683,006 03	25,594,919 98	24,549,007 73	1,062,330 36
1859 . . .	28,080,999 70	1,767,632 77	26,313,366 93	25,601,874 37	651,472 56
1860 . . .	29,091,994 38	1,800,374 68	27,291,619 70	26,606,046 32	1,154,057 83
1861 (c) . .	32,910,030 19	1,930,516 15	30,979,514 04	29,744,328 14	1,344,600 40
1862 . . .	32,548,265 76	2,000,941 10	30,547,324 65	29,093,873 79	1,402,966 42
1863 . . .	33,868,435 59	2,167,171 22	31,701,264 37	30,242,274 77	1,478,989 60
1864 . . .	36,090,902 58	2,357,471 18	33,733,431 40	32,396,931 ..	1,344,600 40
1865 . . .	38,318,780 18	2,480,408 34	35,838,371 84	33,714,008 25	1,894,679 53
1866 . . .	38,188,974 36	3,080,120 11	35,108,854 25	32,788,840 61	1,902,707 30
1867 . . .	40,001,392 95	3,372,306 85	36,629,086 07	34,168,933 95	4,645,628 45
1868 . . .	41,832,330 98	3,674,291 65	38,158,039 30	36,614,955 73	1,579,925 10
1869 . . .	43,387,254 90	3,562,595 18	39,824,659 72	36,874,577 82	2,975,195 09
1870 . . .	45,306,470 28	3,473,132 97	41,833,337 31	38,413,318 09	3,411,712 20
1871 . . .	66,906,230 29	8,947,687 76	57,958,542 53	49,965,954 42	7,207,889 91
1872 . . .	69,664,288 46	9,988,803 31	59,675,485 15	54,163,422 34	4,265,008 82
1873 . . .	72,614,574 63	10,933,325 51	61,711,249 12	54,901,558 99	6,784,714 09
1874 . . .	87,290,192 06	10,914,315 02	76,375,877 04	69,617,469 99	7,564,955 82
1875 . . .	89,124,015 81	11,240,308 29	77,883,707 52	73,545,506 50	2,848,444 19
1876 . . .	90,519,922 84	10,634,785 75	80,485,137 09	76,893,078 90	3,577,086 07
1877 . . .	90,309,704 84	3,261,685 10	87,068,019 74	83,873,058 58	3,306,890 24
1878 . . .	91,203,915 14	3,454,483 63	90,741,431 51	86,705,476 35	4,204,415 51
1879 . . .	99,425,586 39	3,620,424 41	95,805,161 98	91,428,519 79	4,758,544 67
1880 . . .	113,826,881 ..	4,504,122 39	109,322,758 61	105,123,670 82	4,193,371 90
1881 . . .	113,368,184 53	4,590,590 83	108,772,592 70	103,765,692 19	5,187,908 43
1882 . . .	119,283,622 31	4,210,746 28	115,072,876 03	111,375,679 69	3,758,184 06
1883 . . .	121,882,667 45	4,253,359 31	117,599,308 14	113,676,564 36	3,922,743 78
1884 . . .	129,238,333 74	4,138,796 07	116,099,536 77	111,927,708 11	4,171,828 66
1885 . . .	119,621,913 54	3,920,998 44	115,700,015 10	113,260,619 62	2,439,395 48
1886 . . .	116,325,402 80	3,824,382 90	112,501,019 90	110,819,693 83	2,847,500 57
1887 . . .	121,200,470 23	4,054,734 74	120,145,735 50	116,070,055 90	3,175,689 60
1888 . . .	131,351,782 14	4,130,024 43	127,221,757 71	124,524,097 90	2,697,659 81
1889 . . .	135,857,369 87	4,385,906 14	132,469,463 73	128,548,772 27	3,920,691 46
1890 . . .	141,190,895 75	4,576,115 53	136,614,780 22	133,479,651 34	3,135,123 88
1891 . . .	142,736,211 33	4,653,667 91	138,082,543 42	135,333,210 13	2,753,091 87
1892 . . .	139,937,101 88	4,495,228 91	135,441,872 97	133,143,332 31	3,125,642 79
1893 . . .	145,547,148 99	4,783,256 27	140,763,892 72	137,133,541 61	3,602,209 27
1894 . . .	152,801,046 80	5,079,797 30	147,721,249 50	145,330,059 62	2,481,189 88
1895 . . .	154,409,287 57	5,083,513 98	149,316,773 39	146,097,265 71	3,446,369 ..
1896 . . .	160,347,954 70	5,290,080 33	155,057,874 37	151,469,754 74	3,609,918 47
1897 (d) . .	180,177,173 39	5,282,707 09	174,894,466 30	171,060,874 28	3,693,562 60
1898 . . .	191,427,429 81	6,120,534 56	186,306,895 25	177,679,365 46	5,231,536 67
1899 . . .	201,142,737 10	5,530,348 14	195,612,388 95	195,176,238 88	3,817,731 09
1900 . . .	204,096,365 07	4,745,848 56	204,370,519 51	201,175,634 86	3,159,040 97
1901 . . .	207,647,289 87	4,595,565 56	203,051,693 31	199,783,376 46	3,334,575 77
1902 . . .	215,274,477 62	4,663,334 73	210,611,082 89	206,198,518 48	4,517,594 85
1903 . . .	224,881,912 ..	4,787,841 97	220,094,070 03	216,828,410 21	3,265,659 82
1904 . . .	232,314,767 38	5,035,622 07	227,279,145 31	223,994,145 90	3,284,999 41
1905 . . .	247,568,731 50	5,125,208 14	242,443,523 36	239,677,216 20	2,766,307 16
1906 . . .	258,833,950 11	5,409,542 06	253,424,407 15	250,280,837 18	3,143,569 97
1907 (e) . .	268,975,872 09	5,742,625 65	263,233,246 44	258,834,354 84	4,398,901 60
1908 (f) . .	268,537,453 95	5,736,407 34	262,801,046 61	260,770,981 ..	2,051,622 56
1909 (g) . .	290,891,864 37	5,846,168 02	274,995,683 35	272,685,999 11	2,409,684 24
1910 . . .	308,589,834 30	6,114,536 34	302,475,297 96	297,506,912 96	4,978,386 10
1911 . . .	317,292,407 25	6,804,152 74	324,096,560 00	301,820,440 62	1,675,923 91
	7,709,891,081 61	270,124,157 11	7,439,766,924 50		

sement des recettes brutes.

EFFECTUÉS.		SOMMES	Parts du Trésor	ANNÉES.	Observations.
POUR	DEPUIS	A	dans les recettes		
chaque exercice.	L'ORIGINE.	RECOURIR.	du		
			chemin de fer.		
			(a)		
268,997 50	268,997 50	"	268,997 50	1835	
825,132 85	1,094,139 35	"	1,094,139 35	1836	
1,416,982 94	2,511,113 29	"	2,511,113 29	1837	
3,097,833 40	5,698,946 69	"	5,698,946 69	1838	a) Non compris les produits divers
4,249,815 04	9,858,771 73	"	9,858,771 73	1839	voir annexe VII.
5,355,167 05	15,193,938 78	"	15,193,938 78	1840	b) Non compris jusqu'en 1906 inclus
6,226,333 66	21,420,272 44	"	21,420,272 44	1841	les loyers de Spa à la frontière et
7,458,774 29	28,879,616 73	"	28,879,616 73	1842	d'Anvers à Rotterdam. A partir de
8,994,439 33	37,873,486 06	"	37,873,486 06	1843	1907, le loyer de la ligne de Spa à la
11,226,310 87	49,099,796 93	"	49,099,796 93	1844	frontière est compris dans les parts des
12,401,750 22	61,501,547 15	"	61,501,547 15	1845	compagnies dont l'État exploite les
13,572,573 03	75,074,120 18	"	75,074,120 18	1846	lignes.
14,650,367 40	89,724,487 48	"	89,724,487 48	1847	c) Y compris fr. 978,498-72 repré-
12,077,885 03	101,802,372 51	"	101,802,372 51	1848	sentant le boni de la gestion pro-
12,945,920 91	114,738,293 42	"	114,738,293 42	1849	visoire de la ligne de Mons à Manège.
14,663,625 10	129,401,918 52	"	129,401,918 52	1850	d) Y compris fr. 9,852,175-02 pro-
15,885,488 47	145,287,406 99	"	145,287,406 99	1851	venant des gestions provisoires des
16,913,707 54	162,200,614 53	"	162,200,614 53	1852	lignes reprises en 1896 et en 1897.
10,070,498 26	181,271,082 79	"	181,271,082 79	1853	(Anvers à Gand, Liégeois-Limbour-
21,767,885 59	203,038,968 38	"	203,038,968 38	1854	geois, Gand-Ecclou-Bruges et Grand
23,230,743 74	226,269,712 11	77,945 26	226,347,657 37	1855	Central Belge. Voir page 106 du
23,061,188 25	249,330,909 36	170,863 49	249,501,763 85	1856	Compte général des Finances pour les
24,143,081 91	273,473,982 39	26,318 16	274,500,300 45	1857	années 1898, 1899 et 1900.
25,021,238 09	299,095,220 39	"	299,095,220 39	1858	e) Y compris le versement de
26,313,346 94	325,408,567 32	"	325,408,567 32	1859	fr. 4,096,458 58 effectué par la so-
27,760,104 15	353,168,671 47	41,515 55	353,210,187 02	1860	cité de la Flandre Occidentale, à
30,919,514 01	384,088,186 51	41,515 55	384,129,701 06	1861	valoir sur les produits nets de l'ex-
39,388,840 21	414,577,025 72	"	414,577,025 72	1862	ploitation de ses lignes pour compte
31,721,264 37	446,398,290 09	"	446,398,290 09	1863	de l'État pendant les exercices 1906
33,741,531 40	480,139,821 49	"	480,139,821 49	1864	et 1907.
35,098,587 78	515,748,509 27	229,081 06	515,978,590 33	1865	f) Y compris les versements de
31,691,537 01	550,440,047 18	645,700 40	551,085,747 58	1866	50,000 et de 155,000 francs effectués
36,814,592 40	587,251,609 58	461,221 07	587,713,830 65	1867	respectivement par les sociétés de la
35,494,890 83	625,149,500 41	447,372 54	625,596,872 95	1868	Flandre Occidentale et de Termonde
39,849,772 91	665,299,273 32	422,259 35	665,721,532 67	1869	à Saint-Nicolas, à valoir sur les pro-
41,825,030 50	707,124,304 21	430,574 77	707,554,878 98	1870	duits nets de l'exploitation de leurs
57,172,844 33	764,297,148 54	1,216,301 97	765,513,450 51	1871	lignes pour compte de l'État.
58,428,526 16	812,725,674 70	2,463,260 95	815,188,935 66	1872	g) Y compris les soldes des produits
61,780,273 05	881,505,947 78	2,394,237 "	883,900,184 78	1873	nets de l'exploitation des lignes de la
77,182,405 81	961,688,353 59	1,497,708 23	963,186,061 82	1874	Flandre Occidentale et de Termonde à
76,393,950 69	1,038,082,304 28	2,947,495 06	1,041,029,799 34	1875	Saint-Nicolas, pour compte de l'État,
80,470,164 97	1,118,552,469 25	3,002,467 18	1,121,554,936 43	1876	par les sociétés concessionnaires, res-
87,179,918 82	1,205,731,418 07	2,870,538 10	1,208,601,956 17	1877	pectivement fr. 27,927 87 et 124,817 87.
90,900,890 86	1,295,612,308 93	2,702,078 75	1,298,314,076 68	1878	
94,187,064 46	1,392,829,373 39	2,320,176 27	1,395,149,549 66	1879	
109,317,012 72	1,502,146,416 11	2,325,892 16	1,504,472,308 27	1880	
108,954,500 62	1,611,100,016 73	2,084,881 24	1,613,184,900 97	1881	
115,134,863 74	1,726,234,880 47	2,023,896 33	1,728,257,777 "	1882	
117,549,368 14	1,843,833,188 61	2,023,896 33	1,845,857,085 14	1883	
116,909,536 77	1,959,931,775 38	2,023,896 33	1,961,956,671 91	1884	
115,700,015 10	2,075,634,740 18	2,023,896 33	2,077,658,637 01	1885	
113,467,194 40	2,189,099,931 88	1,057,722 03	2,190,157,656 91	1886	
120,145,735 50	2,309,245,670 38	1,057,722 03	2,310,303,392 41	1887	
127,121,757 71	2,426,467,428 09	1,057,722 03	2,427,525,150 12	1888	
132,009,473 73	2,568,938,801 82	1,057,722 03	2,569,996,523 85	1889	
132,611,780 22	2,705,551,672 04	1,057,722 03	2,706,609,394 07	1890	
138,988,392 "	2,843,637,974 04	1,053,963 45	2,844,691,937 49	1891	
136,368,975 19	2,979,906,949 14	226,861 32	2,980,133,810 46	1892	
140,733,640 88	3,120,642,700 02	248,903 16	3,120,891,604 18	1893	
147,811,249 50	3,268,483,649 52	248,191 16	3,268,731,840 68	1894	
159,543,634 74	3,417,997,584 23	22,171 84	3,418,019,716 67	1895	
155,059,704 21	3,573,077,287 44	"	3,573,077,287 44	1896	
174,753,356 78	3,747,831,724 22	140,029 52	3,747,971,753 74	1897	
181,900,902 13	3,930,742,626 35	3,533,623 64	3,934,276,249 99	1898	
198,993,949 97	4,129,736,595 32	154,042 63	4,129,890,638 95	1899	
201,334,675 84	4,334,071,572 15	169,886 71	4,334,241,458 86	1900	
204,114,951 23	4,537,186,224 38	126,627 39	4,537,312,851 77	1901	
210,716,171 33	4,747,902,337 71	21,596 85	4,747,923,934 66	1902	
224,093,970 03	4,967,994,407 74	21,596 85	4,968,016,004 69	1903	
227,249,145 31	5,193,275,553 05	21,596 85	5,193,297,150 "	1904	
242,441,621 36	5,437,719,076 41	21,596 85	5,437,740,673 36	1905	
243,154,307 15	5,691,143,484 56	21,596 85	5,691,165,080 51	1906	
243,243,146 43	5,954,376,739 "	21,596 85	5,954,398,326 95	1907	
262,894,697 56	6,217,199,747 56	"	6,217,199,747 56	1908	
274,902,684 35	6,492,195,016 91	"	6,492,195,016 91	1909	
302,185,241 66	6,774,289,254 97	"	6,774,289,254 97	1910	
306,188,844 34	7,060,798,621 50	"	7,060,798,621 50	1911	

**N° IX. — Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement
des lignes exploitées moyennant
Pour les années antérieures à 1900,**

	1900	1901	1902	1903	1904
A. Lignes construites directement par l'Etat :					
Lignes } Premier établissement et travaux de exploitées } parachèvement livrés à l'exploitation. } Travaux d'extension non achevés à fin } d'exercice	420,347,304 21 (a) 16,983,136 69	426,221,440 21 (a) 22,106,644 73	435,221,943 99 (a) 23,771,368 04	446,006,019 94 (a) 26,963,929 51	452,929,784 31 (a) 38,401,909 74
Lignes en construction	(a) 9,316,435,59	(a) 16,279,888,70	(a) 18,400,168 65	(a) 20,918,705 84	(a) 30,302,072 40
Ensemble pour lignes construites directement par l'Etat	448,646,876 49	464,007,973 61	479,393,180 68	493,898,653 39	521,633,766 45
B. Lignes construites à forfait pour compte de l'Etat :					
Lignes construites en exécution des conventions-lois des 31 janvier/15 mars 1873 et 21 juillet/25 août 1885, 19 décembre 1876, 1 ^{re} et 20 juin 1877 et 9-10 juin 1878 :	156,007,124 10 14,651,400 28	156,007,124 10 15,265,006 01	156,007,124 10 15,611,379 16	156,007,124 10 16,273,445 73	156,007,124 10 17,039,028 87
Para- } Travaux livrés à l'exploitation chèvement. } — d'extension non achevés à fin } d'exercice	(a) 3,793 10	(a) 27,504 74	(a) 98,680 62	"	(a) 29,600 86
Ensemble pour lignes construites à forfait	170,682,317 48	171,299,634 85	171,747,183 68	172,280,569 83	173,075,753 83
C. Lignes rachetées					
Mons à Manago (capital représentatif des annuités) (1)	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27
Pepinster à Spa	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08
Dendre et Waes	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51
Saint-Ghislain à Erbisecul	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "
Lierre à Turnhout	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40
Marbehan à Virton et à Lamortean, y compris les para- chèvements effectués au moyen de retenues faites sur le prix d'achat	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59
Réseau des Flandres	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42
Bassins Houilliers (capital représentatif des annuités) (2)	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "
Luxembourg	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80
Anvers à Gand par Saint-Nicolas	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "
Liégeois-Limbourgeois	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50	34,998,416 50
Gand-Eccloo	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "
Grand Central Belge	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27
Plateaux de Herbe	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25
Siehem à Montlign	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26
Liège à Visé	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20
Landen à Ciney (capital représentatif des annuités)	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "
Salut-Trond-Hasselt	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,180,600 "	4,259,166 08
Flandre Occidentale	"	"	"	"	"
Termonde à Saint-Nicolas	"	"	"	"	"
Para- } Travaux prévus lors du rachat chèvement. } Autres travaux livrés à l'exploitation } Travaux d'extension non achevés à fin } d'exercice	13,193,665 38 74,486,162 58 (a) 992,269 39	13,193,665 38 79,609,984 44 (a) 2,192,325 76	13,193,665 38 87,012,003 50 (a) 2,457,084 34	13,193,665 38 93,567,791 40 (a) 2,075,159 87	13,193,665 38 100,891,913 68 (a) 3,185,387 73
Ensemble pour lignes rachetées	817,484,554 90	853,808,433 13	861,475,210 77	867,649,074 20	876,162,020 42
D. Lignes exploitées moyennant redevance fixe ou parts des recettes :					
Para- } Travaux livrés à l'exploitation chèvement. } — non achevés à fin d'exercice	8,129,228 05 (a) 52,700 95	8,316,528 20 (a) 13,640 62	8,449,208 88 (a) 88,667 50	8,724,595 42 "	9,073,281 11 "
Ensemble pour lignes louées par l'Etat	8,181,938 "	8,330,168 82	8,537,876 47	8,724,595 42	9,073,281 11
E. Dépenses des stations : excentriques, colonnes hydrauliques, plates-formes tournantes, etc. réservoirs candelabres, éclairage électrique et au gaz, etc.	46,907,108 74	49,615,724 60	52,014,985 20	53,201,186 43	54,798,877 04
F. Dépenses générales pour études de projets de construction.	13,311,900 93	13,614,834 79	14,044,308 35	14,725,966 69	15,765,878 49
G. Matériel de traction, de transport et de camion- nage, machines fixes, outillage et installations électriques des services de la traction (ateliers dépôts, etc.).					
1 ^{re} Commandé par l'Etat	318,336,501 12	357,215,341 83	393,260,630 37	432,590,684 97	464,249,982 76
2 ^{de} Repris aux compagnies (4)	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63	90,173,264 63
Ensemble pour le matériel roulant, etc.	408,509,765 75	447,388,606 46	483,433,895 "	522,763,949 60	554,423,257 39
Total du capital de premier établissement	1,941,704,561 28	2,005,665,376 29	2,072,646,940 35	2,145,243,997 56	2,204,532,834 72
Pour faire ressortir le capital engagé dans le domaine exploité, il faut déduire :					
1 ^{re} Pour lignes en construction et travaux d'extension non achevés (voir littéra G, 2 ^o)	27,348,344 72	40,020,004 55	46,815,969 24	51,957,705 32	71,918,970 73
2 ^{de} Pour aliénation d'immeubles, subsides, etc. Amortisse- ments directs)	6,844,980 08	6,940,883 56	7,052,565 90	7,237,912 65	7,441,923 93
Reste capital utile fr.	1,907,511,236 49	1,961,104,488 18	2,018,778,405 21	2,076,038,289 59	2,125,171,940 06

(1) Déduction faite d'une somme de fr. 2,698,349-24 affectée au matériel et comprise au littéra G, 2^o.
(2) Déduction faite des bonifications dues par la compagnie en vertu de l'article 37 de la convention du 1^{er} juin 1877, soit fr. 5,819,700, et de la somme de 13,600,000 francs montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel et comprise au litt. G, 2^o (voir Situation générale du Trésor public au 1^{er} janvier 1912, page 201.)

du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. Frais de parachèvement parts des recettes ou loyer.

1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	Differences entre 1910-1911
486,733,155 56	502,769,438 23	547,265,362 79	574,977,186 42	584,410,623 44	605,387,204 45	619,011,357 74	13,624,153 29
(a) 26,651,918 33	(a) 28,987,165 52	(a) 18,860,609 85	(a) 22,215,490 16	(a) 24,220,993 94	(a) 24,921,147 35	(a) 27,568,508 91	(a) 2,645,419 56
(a) 37,965,072 "	(a) 47,225,015 75	(a) 51,830,800 54	(a) 50,830,482 09	(a) 63,023,053 23	(a) 79,300,193 73	(a) 92,565,489 90	(a) 13,265,296 17
551,350,148 89	578,981,619 50	617,956,773 19	644,013,158 67	675,454,670 65	709,608,545 53	739,143,414 55	29,534,869 02
156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	156,007,124 10	"
17,864,465 16	18,162,432 57	19,075,536 19	19,549,979 31	19,977,073 15	21,173,866 43	22,228,734 83	1,054,868 40
(a) 60,085 95	(a) 67,394 "	(a) 67,079 29	(a) 169,527 29	(a) 332,944 29	(a) 221,758 "	(a) 154,604 75	(a) - 77,153 25
173,931,675 21	174,236,950 67	175,149,739 58	175,726,630 70	176,317,141 51	177,402,748 53	178,380,463 08	977,715 15
10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27	10,537,156 27				
6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08	6,782,031 08				
52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51	52,703,069 51				
2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "	2,385,000 "				
4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40	4,396,117 40				
6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59	6,937,645 59				
17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42	17,441,982 42				
191,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "	194,208,800 "				
127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	127,355,106 80	814,654,338 94	814,654,338 94	814,651,338 94	"
14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "	14,700,550 "				
31,998,416 50	31,998,416 50	31,998,416 50	31,998,416 50				
7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "	7,734,600 "				
216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27	216,218,884 27				
23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25	23,116,178 25				
353,371 26	353,371 26	353,371 26	353,371 26				
10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20	10,024,788 20				
24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "	24,738,160 "				
4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08	4,259,166 08				
"	"	52,257,569 "	52,257,569 "				
"	"	"	3,520,746 31				
13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	13,193,665 38	"
111,484,023 84	117,322,651 46	126,140,936 86	135,262,418 51	143,163,121 16	157,872,637 77	165,329,275 79	7,456,638 02
(a) 2,482,926 26	(a) 2,548,783 73	(a) 3,572,978 03	(a) 5,086,388 36	(a) 7,005,902 10	(a) 3,013,088 40	(a) 3,592,220 69	589,132 29
886,051,639 11	891,956,124 20	954,011,172 90	968,196,811 19	978,017,027 58	988,723,730 40	996,769,500 80	8,045,770 31
9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,292,621 95	10,533,197 85	10,801,113 79	357,915 94
"	"	"	"	"	"	(a) 5,141 10	(a) 5,141 16
9,444,483 67	9,605,347 86	9,893,354 73	10,047,573 65	10,292,621 95	10,533,197 85	10,896,254 89	363,057 04
57,566,643 97	61,163,017 81	61,987,074 43	60,922,464 50	72,827,664 66	75,686,982 29	77,382,074 34	1,695,092 05
15,796,113 30	16,216,683 75	17,143,275 39	17,672,818 73	18,547,386 34	19,485,338 97	20,236,975 04	751,636 07
491,005,314 38	506,039,922 35	517,433,588 51	599,083,839 22	625,173,678 65	655,620,850 28	674,061,102 89	18,440,342 60
90,173,264 63	93,719,264 63	93,719,093 63	93,719,095 63	94,015,142 65	91,015,142 65	91,039,338 95	21,196 30
581,178,579 01	598,213,186 98	641,151,684 14	693,702,934 85	719,188,821 30	749,635,992 31	768,100,531 83	18,464,538 50
2,255,319,283 16	2,330,672,930 77	2,480,326,074 36	2,583,292,392 35	2,650,945,337 92	2,731,076,536 59	2,790,909,215 13	59,832,678 54
67,160,092 54	78,828,359 00	74,331,467 72	78,301,887 90	94,582,893 60	107,446,187 48	123,874,023 85	16,427,835 87
7,668,907 69	7,977,464 22	10,330,573 20	10,850,433 30	10,905,189 14	11,058,061 18	12,039,325 21	951,261 03
2,200,490,372 93	2,213,867,103 55	2,395,661,033 44	2,494,131,071 15	2,545,457,255 18	2,612,512,287 93	2,654,995,896 57	42,483,578 64

(4) Y compris une somme de fr. 2,698,349.24, montant de la partie du capital représentatif de l'annuité de rachat de la ligne de Moukà Manage affectée au matériel et 13,600,000 francs, montant du capital représentatif de l'annuité de 612,000 francs due pour rachat de matériel aux Bassins Houilliers.

N° X. — Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911)
et de la dernière année (1906) de la période précédente.

				1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	
Longueur effective, en mètres courants, des lignes exploitées par l'État. au 31 décembre.			double voie.	1,852,161	1,900,285	2,010,448	2,016,045	2 140 088	2 160,180	
			/ simple voie.	2,258,760	2,191,891	2,285,979	2,275,993	2,100,208	2,109 486	
			Ensemble.	4 070,921	4 101,174	4,296,427	4 522,058	4,550,296	4,529,666	
Longueur effective, en mètres courants, au 31 décembre, des lignes appartenant à l'État			double voie.	1,664,589	1,741,711	1,845,440	1,879,057	1,912,151	1,992,225	
			simple voie	2 120 051	2,072,919	2,105,628	2,115,642	2,099,912	2,078,425	
			Ensemble.	3,784,620	3,814,650	4,059,068	4,064,079	4,072,045	4,070,646	
Longueur moyenne des lignes exploitées par l'État.				4,061 158	4,092,157	4,285,478	4,519,422	4,529,155	4,529,512	
Mètres courants de rails	en acier	voies principales.	de 57 kilog. par mètre	»	6,147	80,142	78,657	155 572	241,911	
			de 52 — — —	2,928,947	2,927,861	2,944,254	2,957,704	2,880,815	2,785,529	
			de 50 — — —	»	»	»	»	»	75,024	
			de 40.6 — — —	5,416,706	4,025,474	4,786,620	5,270,674	6,089,526	6,552,141	
			de 38 kilog. — — —	4,890,958	4,424,552	4,278,572	5,999,759	5,425,278	5,097,055	
			de 35 kilog. et moins par mèt.	128,425	126,498	102,682	108,528	102,882	82,962	
			voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 57 kilog. par mètre	»	»	»	»	»	»
				de 52 — — —	42,904	41,871	61,982	95,742	118,177	156,729
				de 40.6 — — —	156,852	171,007	168,098	201,557	265,565	528,405
				de 38 kilog. — — —	4,081,677	4,596,404	4 600,479	4,959,207	5,129,492	5,501 825
				de 35 kilog. et moins par mèt.	249,501	241,052	555,894	542,062	554,098	526,574
		en fer	voies principales.	de 57 kilog. par mètre	»	6,197	60,142	78,657	155,572	241,941
				de 52 — — —	2,974,851	2,969,752	5,006,216	5,055,446	2,998,992	2,942,058
				de 50 — — —	»	»	»	»	»	75,024
				de 40.6 — — —	5,575 558	4,194,481	4,954,718	5,472,051	6,522,891	6,680,544
				de 38 kilog. — — —	8,972,615	8,820,756	8,958,851	8 958,966	8,552,770	8,598,858
				de 35 kilog. et moins par mèt.	577,726	567,460	458,576	450,590	458,980	409,356
			voies de garage, de chargement et de déchargement.	de 57 kilog. par mètre	127,244	95,107	87,245	62,967	46,112	52,980
				de 52 — — —	2,974,851	2,969,752	5,006,216	5,055,446	2,998,992	2,942,058
				de 50 — — —	»	»	»	»	»	75,024
				de 40.6 — — —	5,575 558	4,194,481	4,954,718	5,472,051	6,522,891	6,680,544
				de 38 kilog. — — —	8,972,615	8,820,756	8,958,851	8 958,966	8,552,770	8,598,858
				de 35 kilog. et moins par mèt.	577,726	567,460	458,576	450,590	458,980	409,356
		en fer	voies principales		127,244	95,107	87,245	62,967	46,112	52,980
			voies de garage, de chargement et de déchargement		1,780 512	1,715,675	1 626,555	1,562,595	1,455 527	1,551,270
en général.			1,907,756	1,810,780	1,715,780	1,625 862	1,501,459	1,584,250		

Consommation annuelle de rails d'acier	{	quantités totales (tonnes)	55,000	51,000	50,500	21,200	54,000	29,000	
		sommes totales dépensées	4.125,000	6,987.000	6,500,250	2.968,800	7.680,060	4,060,000	
		prix moyen par tonne.	125.00	157.00	150.50	140.04	142.55	140.00	
Nombre de billes en bois existant dans les voies . . .	{	chêne	voies principales	6,549,877	6,650,950	6,996,265	7,210,194	7,555,115	7,552,917
			voies accessoires	2,888,990	3,041,038	3,144,052	3,352,661	3,459,490	3,574,353
			Ensemble	9,438,867	9,671,988	10,140,315	10,562,855	10,792,605	10,927,270
	{	sapin	voies principales	9,458	10,557	42,020	57,421	50,205	25,316
			voies accessoires	182,522	179,755	184,022	172,758	165,559	149,845
			Ensemble	191,980	190,270	226,042	210,182	195,764	175,159
	{	hêtre	voies principales	105,855	153,552	151,827	157,188	197,405	236,125
			voies accessoires	2,555	2,682	2,270	4,722	6,656	6,587
			Ensemble	108,410	156,234	154,097	161,910	204,061	242,712
	Prix moyen (créosotage compris) des billes en chêne de 0m.28 sur 0m.14 acquises dans l'année			6.27	6.55	6.58	6.56	6.47	6.54
	Longueur des voies (simples) sur longrines et traverses métalliques	{	voies principales (mètres courants)	28,952	27,709	15,599	12,747	10,701	10,249
			voies accessoires (—)	124,242	127,020	122,986	117,676	115,265	107,518
Ensemble (—)			153,174	154,729	138,585	130,423	125,966	117,567	
Longueur des lignes armées	{	du block-system (—)	1,425,548	1,492,950	1,555,176	1,552,062	1,652,406	1,689,729	
		de grosses sonneries (—)	615,557	612,557	605,079	605,079	605,079	584,879	
		munis de barrières manœuvrées sur place et à la main. — — à bascules ou roulantes, manœuvrées à distance	5,271	5,254	5,422	5,588	5,557	5,510	
Nombre de passages à niveau	{	ouverts et non surveillés	2,002	2,024	2,145	2,156	2,125	2,125	
		Ensemble	6,125	6,099	6,495	6,465	6,410	6,586	
		Dépense annuelle pour le gardiennage des passages à niveau			2,862,459	3,051,077	3,175,069	3,142,629	3,347,128
Nombre de passages à niveau supprimés dans l'année			55	52	50	51	58	25	
Nombre de raccordements et gares privées			1,504	1,555	1,568	1,400	1,440	1,475	
Nombre de raccordements de lignes vicinales aux stations gérées par l'État			102	105	114	121	125	128	
Nombre de traversées de voies de l'État par des lignes vicinales			89	91	92	94	94	95	
Valeur au 31 décembre des approvisionnements des voies et travaux			21,511,159	24,895,199	24,869,081	19,512,465	19,946,867	25,062,167	

N° XI. — *Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911)
et de la dernière année (1906) de la période précédente.*

	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.					
Nombre de locomotives.	3,427	3,658	3,913	4,048	4,177	4,217					
— de voitures automotrices.	23	25	30	29	20	16					
— de tenders (indépendants de la locomotive)	2,370	2,518	2,814	2,888	2,993	3,043					
— de voitures à voyageurs, y compris la partie « voiture » des voitures à vapeur et des voitures-fourgons, etc.	6,853	7,079	7,464	7,639	7,923	8,013					
— de véhicules divers pour trains de voyageurs : (fourgons à bagages, voitures postales, wagons fermés pour petits colis, boxes, etc.)	2,002	2,196	2,208	2,374	2,310	2,370					
— de voitures motrices pour ligne vicinale électrique	16	16	16	16	10	16					
— de voitures remorquées —	20	21	20	20	20	20					
— de wagons à marchandises	71,710	74,585	78,064	80,130	82,160	84,144					
— de véhicules pour services divers : pour embranchements de charbonnages, pour l'entretien de la route, wagons de secours, etc., etc.	1,619	1,632	1,636	2,172	2,212	2,418					
— de bâches.	23,613	23,297	27,472	27,933	27,719	27,708					
l'arcours kilométri- que des locomotives de l'État	{	productifs de recettes.	{	trains de voyageurs	42,743,931(*)	43,830,681(*)	40,074,369(*)	46,383,513(*)	47,727,440(*)	48,237,037(*)	
					trains de marchandises	38,461,442	39,000,842	39,163,361	39,823,479	41,402,716	43,738,721
					pour le service : trains de route, à vide ou en manœuvre	24,925,403	26,561,976	27,083,170	28,877,437	27,879,833	29,181,410
Consommation de charbon des locomotives .	{			quantités (tonnes)	1,714,490	1,841,984	1,819,070	1,783,038	1,873,300	1,969,810	
					prix moyen par tonne.	14 03	16 99	16 89	14 16	13 04	14 47
					dépenses	24,061,119	31,288,326	30,719,510	25,277,268	25,587,412	28,504,046
Consommation de charbon par locomotive- kilomètre en général.	{			quantités (kilogr.)	16 13	16 73	16 20	15 76	16 02	16 26	
					dépenses	0,227	0,284	0,274	0,223	0,219	0,233

Nombre annuel de trains	{	de voyageurs	1,062,317	1,075,092	1,126,958	1,159,257	1,155,112	1,167,180
		de marchandises.	721,555	740,402	725,082	725,442	745,585	755,688
		de service.	55,765	51,588	28,524	51,165	55,710	42,716
Parcours des trains, productifs de recettes	{	voyageurs.	39,716,016 ⁽¹⁾	40,228,074 ⁽¹⁾	42,065,868 ⁽¹⁾	42,199,298 ⁽¹⁾	43,567,010 ⁽¹⁾	44,171,999 ⁽¹⁾
		marchandises	51,205,013	51,716,864	51,528,619	50,851,075	51,588,805	52,702,068
Parcours des trains de service			652,828	718,449	654,564	652,254	652,016	558,871
Éclairage	{	électrique.						
		nombre d'installations.	56	59	62	67	75	74
		— de lampes à arc.	2,782	3,156	5,441	5,598	5,768	5,455
		— de lampes à incandescence.	7,603	9,118	10,564	10,878	15,741	14,751
		— total de lampes	10,585	12,254	15,805	14,476	17,509	18,184
		puissance totale des lampes en kilowatts.	1,647	1,987	2,075	2,201	2,545	2,058
	{	gaz.						
		nombre de becs	27,252	26,417	26,566	26,874	26,188	25,254
		consommation totale, en mètres cubes	4,702,049	4,788,198	4,786,250	4,070,296	4,006,796	4,120,965
	{	pétrole						
		dépense totale.	575,656	579,197	589,275	515,455	503,550	525,259
		quantités consommées, en litres	7,950,265	8,510,567	8,881,611	9,002,659	9,468,023	10,069,540
	{	huile de colza épurée.						
		dépense totale.	625,501	750,654	949,414	795,855	662,762	725,999
		quantités consommées, en kilog.	769,507	805,857	835,109	842,476	(2) 847,259	818,486
Graissage (huiles, suif et graisses).	{	dépense totale.	415,810	588,458	709,438	598,852	(2) 555,879	554,015
	{	consommation totale, en kilog	6,156,952	6,958,552	7,204,911	7,585,166	7,946,404	8,521,552
		dépense totale.	1,358,495	1,815,487	1,888,785	1,556,297	1,455,879	1,425,427
Valeur, au 31 décembre, des approvisionnements du service de la traction et du matériel			20,888,200	34,825,802	37,859,751	34,809,655	55,691,057	55,845,125

(1) Non compris 11,561 kilomètres en 1911, 16,302 en 1910, 5,191 en 1908, 9,872 en 1907 et 10,120 en 1906, se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal; 494,954 kilomètres en 1911, 493,632 en 1910, 493,088 en 1909, 495,125 en 1908, 495,890 en 1907 et 480,359 en 1906, se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(2) Chiffres rectifiés.

N° XII. — *Exploitation et recettes**Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale*

		UNITÉ.	1906		1907.	
			MOUVEMENT.	RECETTE	MOUVEMENT.	RECETTE.
Voyageurs sur les lignes à écartement normal.	Service intérieur. . .	Voyages.	151,967,841	37,034 456 40	159,658,673	59,798,917 85
	— mixtes . . .	"	15,518,575	15,551,481 96	14,069,020	14,477,250 69
	— internationaux. . .	"	5,502,507	10,581,082 09	5,682,559	11,215,861 75
Voyageurs de la ligne vicinale de Mons à Boussu.		"	1,649,218	258,951 22	1,794,299	258,002 16
Ensemble. . .		"	152,237,941	81.4 1,974 67	161,184,533	85,750,012 43
Bagages.	service intérieur . . .	Quintaux	279,419	905,588 76	310,854	951,229 96
	— mixtes . . .	"	26,719	75,256 55	27,607	75 881 02
	— internationaux . . .	"	181,921	1,252,258 81	195,755	1,519,685 76
	Ensemble. . .	"	491,089	2.231,084 12	532,194	2.346,794 74
Petites marchandises.	service intérieur . . .	Quintaux	4,418,599	12,121,958 91	4,515,841	12,516,746 97
	— mixtes. . .	"	558,225	1,097,515 19	551,718	1.104,857 51
	— internationaux . . .	"	1,015,559	4.297,819 20	1,029,515	4,582,744 91
	Ensemble . . .	"	5,802,181	17,517,073 33	5,897,072	17,834,329 19
Grosses marchandises.	service intérieur . . .	Tonnes.	28,802,699	82 528,401 85	29 222,688	84.058,959 57
	— mixtes. . .	"	6,185,565	15,751,909 60	6,109,907	15,816,179 21
	— internationaux . . .	"	17,506,658	55.885,815 71	17,680,455	56,988,118 97
	Ensemble . . .	"	52,294,722	152,164,158 16	53.013,048	154,893,237 78
Finances.	service intérieur . . .	Groups	(1)	557,270 05	(1)	565,895 79
	— mixtes. . .	"	(1)	19,904 93	(1)	20,041 58
	— internationaux . . .	"	(1)	67,067 69	(1)	68,592 96
	Ensemble. . .	"	(1)	444,242 65	(1)	452,330 13
Équipages.	service intérieur . . .	Voitures	5.610	81 465 29	6 287	86,029 71
	— mixtes. . .	"	106	5,591 87	126	5 616 49
	— internationaux . . .	"	621	25,778 51	575	24,248 41
	Ensemble. . .	"	4.367	111,833 70	6,786	113,894 61
Chevaux et bestiaux.	service intérieur . . .	Expédit.	72,555	1,992,168 72	72,545	2,029,111 59
	— mixtes. . .	"	10,527	93,588 52	10,774	94,028 71
	— internationaux . . .	"	10,582	698,115 65	16,525	711,908 49
	Ensemble . . .	"	93,244	2,783.670 87	99,642	2.835.051 79
Autres produits.	Tickets d'entrée dans les stations. . .	—	"	271,002 60	"	281,126 60
	Produits extraordinaires. . .	—	"	1.888.510 01	"	569.656 44
	Produits divers . . .	—	"	716,420 24	"	760.796 17
	Ensemble . . .	—	"	2,876,332 85	"	1,414,579 21
Recettes totales. . .		Francs.	"	259,550,370 35	"	265,640,229 82
Recette brute kilométrique . . .		"	"	65,865 57	"	61,914 79
Dépense d'exploitation kilométrique. . .		"	"	40,748 57	"	41,908 75
Recette nette kilométrique . . .		"	"	25 115 20	"	20,006 04
Recette moyenne par voyageur embarqué . . .		"	"	0 551	"	0 551
Parcours moyen d'un voyageur . . .		Kilom.	"	22 05	"	25 51
Produit moyen par tonne de grosses marchand.		Francs	"	2 91	"	2 92
Parcours moyen d'une tonne de grosses marchandises . . .		Kilom.	"	—	"	80.7
Stations, haltes, points d'arrêt, etc. au 31 déc.		Nombre.	"	1,526	"	1,555

(1) L'absence d'indications relatives au mouvement d'expéditions « finances » résulte de ce que cette rubrique comporte, outre les « remboursements, »

*d'après les droits constatés.
(1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente.*

1907.		1908.		1909.		1910.		1911.	
MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.	MOUVEMENT.	RECETTE.
158,995,100	61,944,754 55	159,968,556	62,615,832 74	150,500,505	69,595,665 19	157,060,358	68,825,924 58		
15,686,250	14,177,911 57	14,690,585	14,065,979 91	15,654,429	16,799,847 85	15,798,709	16,620,855 32		
5,803,579	11,214,088 79	6,048,257	11,920,195 80	7,536,600	16,658,154 26	6,415,755	12,509,155 52		
1,852,665	266,756 06	1,806,070	256,501 86	1,821,206	258,514 56	1,867,207	265,984 55		
160,319,584	87,600,490 55	161,913,242	89,460,530 31	175,312,540	103,109,981 66	180,840,189	98,219,895 57		
557,676	1,015,187 50	554,452	1,045,476 56	581,009	1,126,509 60	583,925	1,117,671 27		
20,928	58,451 57	20,987	57,958 91	25,485	65,542 18	21,154	59,816 05		
201,199	1,561,221 86	214,607	1,410,720 77	232,669	1,810,650 07	217,141	1,565,559 20		
559,803	2,432,866 73	590,046	2,544,156 24	659,161	3,000,501 85	622,220	2,740,826 50		
4,850,858	12,674,279 15	5,119,260	12,084,926 14	5,496,550	12,885,525 46	5,560,518	15,055,540 62		
254,888	911,920 47	270,020	721,060 58	270,551	750,719 02	287,525	798,412 29		
1,116,516	4,204,656 88	1,185,172	5,052,557 09	1,505,420	4,020,555 67	1,477,952	4,558,844 15		
6,202,182	17,790,836 50	6,572,452	16,442,143 81	7,070,321	17,656,576 75	7,325,775	18,392,597 04		
29,166,120	86,288,859 55	30,907,557	95,628,119 59	35,185,211	99,829,208 08	35,570,204	100,991,467 95		
5,515,640	11,428,482 80	5,652,984	11,877,988 20	5,659,894	12,505,124 20	5,998,168	15,086,860 22		
16,499,658	51,672,209 16	17,484,687	58,921,787 10	19,261,700	65,214,949 80	21,810,597	75,916,599 59		
50,981 418	152,389,531 51	54,025,008	164,427,894 89	58,086,805	177,349,282 08	61,408,969	188,024,927 54		
(¹)	575,549 15	(¹)	196,055 74	(¹)	209,058 59	(¹)	211,472 52		
(¹)	16,541 95	(¹)	29,424 61	(¹)	50,482 72	(¹)	52,119 27		
(¹)	65,615 57	(¹)	52,714 40	(¹)	56,208 47	(¹)	41,056 44		
(¹)	455,704 65	(¹)	258,192 75	(¹)	275,729 78	(¹)	284,948 03		
5,112	88,511 90	5,417	142,978 42	5,827	152,448 05	5,895	154,222 90		
102	2,985 01	108	10,062 98	108	10,424 82	115	11,087 11		
114	25,262 99	121	51,456 16	155	54,815 84	151	55,477 55		
5,328	114,559 90	5,646	184,497 54	6,068	197,688 69	6,161	204,787 36		
82,044	2,082,942 56	86,942	2,264,908 18	95,519	2,414,915 42	94,455	2,445,051 05		
9,054	77,610 25	9,594	95,789 21	9,606	99,255 80	10,217	105,558 07		
17,766	682,977 62	18,827	295,800 51	20,740	525,179 98	25,517	568,718 45		
108,864	2,843,530 43	115,363	2,654,497 90	123,695	2,839,329 20	128,167	2,917,287 53		
"	291,991 60	"	295,704 90	"	556,075 "	"	521,481 60		
"	4,452,902 28	"	4,461,487 29	"	5,851,670 29	"	2,182,746 10		
"	802,728 46	"	858,657 52	"	897,050 51	"	580,247 57		
"	5,527,622 34	"	5,615,829 51	"	5,067,793,80	"	3,087,475 07		
"	269,155,142 41	"	281,587,742 95	"	509,496,883 81	"	313,872,744 64		
62,855 65		65,191 07		71,491 62		72,496 10			
42,365 51		45,977 25		46,908 50		48,655 50			
20,270 54		21,215 82		21,585 52		25,842 80			
0 546		0 552		0 587		0 545			
25 75		25 95		24 82		25 95			
2 99		5 01		5 05		3 06			
79.4		79.6		80.2		85.2			
1,592		1,406		1,407		1,415			

expéditions de finances proprement dites, celles d'œuvres d'art, d'objets précieux etc. (taxes au poids et à la valeur cumulés), ainsi que le

N° XIII. — Développement des lignes exploitées à double et à simple voie.

DATES des reprises		1911.			1910.	
		DOUBLE VOIE.	SIMPLE VOIE.	ENSEMBLE.		
A Lignes construites directement par l'État. . .		—	804,725	(1) 233,686	1,038,411	1,037,556
B — — — à forfait pour son compte		—	91,585	623,578	715,163	715,968
C Lignes rachetées.	Mons à Manage.	1 janv. 1857	24,358	"	24,358	24,441
	Luxembourg	1 janv. 1873	277,455	30,834	308,289	308,289
	Bassins-Houillers.	1 janv. 1871	255,575	350,265	605,840	606,017
	Pepinster à Spa	16 sept. 1872	11,987	"	11,987	11,987
	Dendre-et-Waes(*)	1 mai 1876	100,405	1,626	102,031	102,031
	Lignes des Flandres	1 janv. 1878	27,882	196,913	224,795	224,795
	Saint-Ghislain à Erbisœul	16 sept. 1879	"	9,241	9,241	9,241
	Anvers à la frontière néerlandaise.	1 juillet 1880	26,910	"	26,910	26,910
	Marbehan à Virton	15 mars 1881	"	32,012	32,012	32,012
	Lierre à Turnhout	1 mars 1882	21,054	17,583	38,637	38,637
	Anvers à Gand(*)	1 janv. 1896	14,937	33,657	(4) 48,594	(4) 49,342
	Gand à Eecloo(?).	1 janv. 1897	34	13,965	13,999	13,899
	Grand Central Belge (*)	1 janv. 1897	246,467	182,566	429,033	429,672
	Liégeois-Limbourgeois (?)	1 janv. 1896	36,301	65,519	101,820	101,820
	Sichem à Montaigu	1 juillet 1898	"	3,594	3,594	3,594
	Plateaux de Herve (*)	7 sept. 1897	"	32,729	32,729	32,729
	Landen-Ciney(*)	1 janv. 1900	"	74,228	74,228	74,228
	Liège-Longdoz à la frontière hollandaise.	1 janv. 1899	17,913	"	17,913	17,913
	Saint-Trond à Hasselt (10)	1 juillet 1900	"	17,801	17,801	17,801
	Flandre Occidentale (11).	1 janv. 1906	34,635	141,398	176,033	176,033
	Termonde à St-Nicolas (12)	1 janv. 1907	"	17,328	17,328	17,328
Longueur totale des lignes appartenant à l'État . . .			1,095,913	1,221,150	2,317,072	2,318,719
			1,992,223	2,078,423	4,070,646	4,072,043
D. Lignes exploitées par l'État moyennant parts des recettes ou loyer.	Tournai à Jurbise.	14 juillet 1847	44,099	"	44,099	44,099
	Hal à Ath et Tournai à la frontière.	1 déc. 1865	44,878	"	44,878	44,878
	Braine-le-Comte à Gand.	29 janv. 1867	55,404	"	55,404	55,404
	Jonction belge-prussienne.	29 juillet 1872	16,134	2,420	18,554	18,554
	Spa à la frontière grand-ducale.	16 sept. 1872	"	54,773	54,773	54,773
Eecloo à Bruges(13).		1 janv. 1897	"	26,558	26,558	26,558
			160,515	83,751	244,266	244,266
E. Raccordement de Mons-Midi à Ciply exploité sans redevance		29 oct. 1881	"	2,382	2,382	2,382
F. Tronçons de voies appartenant à des compagnies et exploités en commun avec l'État (14). . .			7,442	4,930	12,372	11,605
Longueur totale exploitée par l'État			2,160,180	2,169,486	4,329,666	4,330,296

(1) Y compris la ligne de Landen à Saint-Trond, soit 10k.286, donnée en jouissance en 1856 à la société concessionnaire de Jurbise-Tournai et ensuite à celle de Landen à Hasselt. Elle a été exploitée moyennant part de recettes au profit de la compagnie de Landen à Hasselt, par le Grand Central Belge, pour compte de l'État, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898 et directement par l'État jusqu'au 1er juillet 1900, date à laquelle elle a été reprise par l'État.

(2) Exploité par l'État moyennant part de recettes, du 9 juin 1855 au 1er mai 1876, et racheté à cette dernière date.

(3) — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1er janvier 1896 au 1er juillet 1897.

(4) Non compris 455 mètres de passage d'eau.

(5) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, pendant le 1er semestre 1897.

(6) — — — par le Grand Central Belge, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898.

(7) — — — par la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'État néerlandais, du 1er janvier 1896 au 1er juillet 1898 moyennant certaines redevances à l'État Belge.

(8) Exploités par l'État moyennant part de recettes du 25 juillet 1872 au 7 septembre 1897 et rachetés à cette dernière date.

(9) Ligne exploitée par l'État moyennant part de recettes, du 22 novembre 1875 au 1er janvier 1900 et rachetée à cette dernière date.

(10) Exploité moyennant part de recettes par le Grand Central Belge pour compte de l'État, du 1er janvier 1897 au 1er juillet 1898, par l'État du 1er juillet 1898 au 1er juillet 1900 et racheté à cette dernière date.

(11) Exploité pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1er janvier 1906 au 31 décembre 1907.

(12) — — — pour compte de l'État par la compagnie concessionnaire, du 1er janvier 1907 au 31 décembre 1908.

(13) — — — moyennant part des recettes, par la Société de Gand-Ecloo, pour compte de l'État, pendant le 1er semestre 1897.

(14) Savoir : voies communes dans les stations de Chimay, Erquennes, Flémalle-Haute, Hazebrouck, Liège (Longdoz), Lobbes, Puer, Saint-Gilles (Waes), Selzacte, Willebroeck et Yvoir.

N° XIV. — *Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1911 et 1910.*

A. Rails et billes.

		1911.			1910.	
		Voies principales	Voies accessoires.	Ensemble.		
Longueur en mètres courants.	Rails en acier.	Vignole de 57 kilog.	241,941	»	241,941	155,572
		» de 52 »	2,785,320	150,720	2,942,058	2,008,902
		» de 50 »	75,024	»	75,024	»
		» de 40.6 »	6,352,141	528,405	6,880,544	6,522,891
		» de 38 »	5,097,033	5,501,825	8,598,858	8,552,770
		Hilff de 29 kilog.	756	120,222	120,978	141,992
		divers de 7, 18, 25, 30, 35, 34 et 35 kilog.	82,206	197,152	279,358	294,988
		Ensemble.	12,654,430	6,115,551	18,747,761	18,467,205
		Rails en fer.	52,980	1,551,270	1,584,250	1,501,439
		Total	12,667,410	7,461,601	20,152,011	19,968,644
Nombre de billes		en chêne	7,552,917	5,574,535	10,927,270	10,792,005
		en sapin	25,316	149,845	175,159	195,764
		en hêtre	258,125	6,587	242,710	203,761
		Total.	7,812,558	5,750,785	11,545,139	11,192,150

B. Voies métalliques.

Longueur des voies simples sur longrines et traverses métalliques.

SYSTÈMES de VOIES MÉTALLIQUES.	EN SERVICE AU 31 DÉCEMBRE				Observations.
	1911.			1910.	
	Voies principales (1)	Voies accessoires (1)	Ensemble.		
Longrines Hilff.	12	55,582	55,594	41,475	
Longrines et traverses Deserres et Battig.	»	141	141	141	
Traverses De Soignies	»	1,059	1,059	1,059	
— Wautherin	4,728	36,822	41,550	45,561	40k.17 par traverse.
— A en acier, mod. Post.	4,881	9,676	14,557	14,591	Type néerl. 75 k. par traverse.
— B — Braet.	628	10,858	11,466	10,649	Type néerl. 76 k. par traverse.
— C — Bernard.	»	550	550	282	Type néerl. 106 k. par traverse.
Types divers : G.C.B; L.L; etc. .	»	15,070	15,070	12,550	
ENSEMBLE. . .	10,249	107,518	117,567	125,906	

(1) Mètres courants de voie simple.

No XV. — a. *Profil et courbes des voies principales*

		Longueur	En p. c.
Pentes et rampes . . .	de 1 à 5 millimètres par mètre	5,089,714	47.61
	5 jusqu'à 10 mill. par mètre.	1,142,151	17.60
	10 — 15 — —	585,849	9.05
	15 — 20 — —	552,095	5.12
	20 — 30 — —	49,952	0.77
	au-dessus de 30 millimètres par mètre.	78,654	1.21
Paliers		1,211,471	18.66
		(¹) 6,489,846	100. »
Alignements droits		4,241,681	65.56
Courbes à rayon . . .	de 200 mètres et moins	41,197	0.64
	200 à 500 mètres.	89,281	1.37
	300 à 500 —	484,157	7.46
	500 à 700 —	257,418	3.97
	700 mètres	1,576,112	21.20
		(¹) 6,489,846	100 »

b. *Signaux de différents systèmes établis sur les longueurs ci-après :*

GROUPES DE LIGNES ayant pour CENTRE DE SERVICE	LONGUEUR DES LIGNES ARMÉES		Nombre de stations, de bifurcations et de traversées vicinales pourvues de		NOMBRE de signaux d'aiguilles.	NOMBRE de dromoscopes.	NOMBRE de dromopétards.
	du block system.	de grosses sonneries.	signaux enclenchés.	signaux non enclenchés.			
Bruxelles-Nord.	206,197	98,089	50	87	15	11	21
Liège	144,244	155,620	82	62	42	15	24
Gand	241,108	46,705	78	56	2	6	16
Tournai.	140,815	85,719	64	58	8	12	29
Mons	154,520	52,699	114	19	59	15	14
Bruxelles-Midi.	208,926	69,015	64	35	19	6	20
Charleroy	75,091	17,549	98	51	11	10	17
Namur	155,414	18,000	69	51	19	11	21
Arlon	182,099	49,068	60	14	16	11	14
Anvers	142,965	"	71	44	"	5	10
Hasselt	55,557	15,517	27	46	1	4	5
Bruges	5,015	"	59	45	12	6	5
	1,689,729	584,879	796	572	184	110	194

(¹) Mètres courants de voie simple, non compris les 4,068,827 mètres de voies d'évitement et de manœuvre.

N° XVI. — *Relevé des passages à niveau supprimés en 1911.*

N° D'ORDRE.	SITUATION.		DÉSIGNATION	ÉCONOMIE annuelle réalisée.
	LIGNE.	ENTRE LES STATIONS DE	DES PASSAGES À NIVEAU.	
1	Anvers (Waes) à Gand (Waes)	Loochristi et Gand (Waes).	N° 77. —	10,700.13
2	Id.	Id.	N° 78. —	
3	Id.	Id.	N° 80. —	
4	Id.	Id.	N° 81. —	
5	Id.	Id.	N° 82. —	
6	Id.	Id.	N° 83. —	
7	Id.	Id.	N° 84. —	
8	Id.	Id.	N° 85. —	
9	Id.	Id.	N° 86. —	
10	Anvers à Malines	Berchem et Vieux-Dieu.	N° 27, chemin du Château	—
11	Triangle de Vieux-Dieu.	Berchem et Anvers (Sud)	N° 3, chemin d'exploitation	—
12	Libramont à Gouvy.	Halte de Bernimont	N° 10, chemin rural, n° 1158	—
13	Bruges à Courtrai	Iseghem et Ingelmunster	N° 100, chemin privé.	—
14	Courtrai à Poperinghe	Halte de Bisseghem.	N° 6, id.	—
15	Tamines à Fleurus	Fleurus et Lambusart	N° 17, chemin de Fleurus à Bon Air	292 »
16	Monceau à Dampremy	Monceau et Dampremy.	N° 1, chemin des laminoirs Brison	—
17	Charleroy à Vireux	Vierves et Treignes.	N° 234, chemin d'exploitation	1 609.75
18	Id.	Id.	N° 235, id.	1,155.25
19	Walcourt à Florennes	Hemptinne et Saint-Aubin	N° 29, chemin de vidange	—
20	Id.	Id.	N° 30, sentier privé	—
21	Ecaussinnes à Erquelines	Binche et Bonne-Espérance	N° 37, chemin de Mont-Plaisir	637 »
22	Courtrai à Renaix	Russcignies et Renaix	N° 74, chemin vicinal, n° 5	—
23	Grammont à Ath.	Papignies et Renaix.	N° 121. —	601.70
24	Gand (Eecloo) à Bruges	Steenbrugge et Assebroeck.	N° 141, chemin d'exploitation	—
25	Bruges à Heyst	Station de Bruges	Rue Saint-Georg. s.	—
TOTAL FR.				15,004.85

N° XVII. — *Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre
au 31 décembre 1914.*

Service des voies et travaux.

DESIGNATION DES OBJETS.	UNITÉ.	QUANTITE ou TONNAGE.	VALEUR.		
1° Matériaux en bon état: (neuf et remploi).					
Rails	en acier	de 57 kilog.	tonne	2,072	365,002
		de 52 —	id.	8,000	1,038,852
		de 50 —	id.	14,218	1,347,918
		de 40.6 —	id.	14,455	1,288,340
		de 38 —	id.	22,512	1,079,121
	en fer	id.	1,632	141,564	
Billes en bois	pièce	638,257	3,372,345		
Traverses métalliques.	tonne	997	53,796		
Bois spéciaux	mètre cube	9,982	697,765		
Voies système Hilff.	Rails	tonne	264	46,940	
	Longrines	id.	155	8,478	
Croisements et traversées	en rails de 52 kil.	pièce	1,523	462,343	
	en rails de 40.6 kil.	id.	2,354	1,347,537	
	ordinaires.	id.	3,325	690,767	
Excen- triques	en rails de 52 kil.	id.	563	404,784	
	id. de 40.6 kil.	id.	913	548,125	
	id. ordinaires	id.	4,214	488,625	
Lattes de collage.	id.	248	3,740		
Plaques tournantes.	id.	293	947,305		
Ponts à peser	id.	68	115,738		
Accessoires de rails, tels que boulons, écli- ses, tire-fonds, ver- rous d'encienche- ment, etc.	pr rails de 57 k.	tonne	4,529	283,459	
	— 52 k.	id.	6,812	978,989	
	— 50 k.	id.	2,150	367,209	
	— 40.6 k.	id.	5,938	1,446,346	
	ordinaires.	id.	4,223	699,772	
Disques, grues, jauges, sémaphores, signaux, candélabres, vannes, con- trepoide, colonnes hydrauliques, aiguilles diverses, etc.	"	"	"	180,370	
Objets divers : Pièces de rechange pour appareils spéciaux; coussi- nets pour rails, croisements, ex- centriques, etc., etc.	"	"	"	1,475,631	
2° Matériaux mis hors d'usage	"	"	"	2,315,756	
En dépôt fin 1914	"	"	"	22,133,484	
Vendu	restant à livrer fr.	"	"	280,257	
	livré (pr mémoire). 1,404,321	"	"	"	
A la disposition de l'administration fin 1914	"	"	"	21,853,227	
3° Approvisionnements à la disposition des sections	"	"	"	1,208,940	
Ensemble fr.				23,062,467	

175)

N° XVIII. — *Effectif du matériel de traction et de transport.*

N° XVIII. — *Effectif du matériel*

		1911.	1910.		
Matériel de traction (2)	pour les lignes principales	Locomotives à voyageurs	1,127	1,120	
		" mixtes (types 28, 50, 52 et 55)			
		munies du frein Westinghouse (1).	1,056	1,056	
		" à marchandises	1,527	1,490	
		" de gare	598	599	
	Total.		4,088	4,043	
	pour les lignes secondaires.	Locomotives-fourgons (partie « moteur »)	27	30	
		" tenders type 11	102	102	
		Voitures à vapeur (partie « moteur »)	10	14	
		" électriques automotrices (id. id.).	6	6	
	Total.		145	152	
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « moteur »)	16	16		
	Ensemble des moteurs (2) (3)		4,249	4,215	
Tenders indépendants (3)		5,045	2,995		
Matériel entrant dans la composition des trains de voyageurs	pour les lignes principales.	Voitures (4). {	Salons et de 1 ^{re} classe	67	67
			2 ^e classe	1,871	1,855
			3 ^e —	4,518	4,457
			mixtes.	555	518
		Fourgons à bagages.		1,424	1,409
		— chaudières		2	2
		Voitures. {	cellulaires	22	22
			funéraires	10	9
			postales	80	78
		Wagons fermés pour petits colis.		596	576
		Trucks et wagons fermés pour équipages		157	157
		Boxes et wagons pour chevaux		417	597
		Wagons pour le transport de gaz riche		50	50
		Total. (5)		9,547	9,577
	pour les lignes secondaires.	Voitures légères. {	1 ^{re} classe	9	10
			2 ^e —	177	178
			3 ^e —	551	552
mixtes			122	122	
fourgons			117	117	
Fourgons à bagages indépendants.		17	17		
— adhérents aux locomotives.		27	30		
Voitures à vapeur (partie « voiture »)		10	14		
— électriques automotrices (partie « voi- ture »)		6	6		
Total (5).		1,056	1,046		
pour la ligne vicinale de Mons à Boussu.	Voitures motrices pour ligne électrique (partie « voiture »)	16	16		
	Voitures remorquées	20	20		
ENSEMBLE POUR TRAINS DE VOYAGEURS (5) (6)		10,619	10,459		

(1) Les locomotives « mixtes » servent indifféremment pour les trains de voyageurs et pour les trains de marchandises.

(2) Voir annexes n° XXII et XXII^{bis} pour la dénomination, le poids et la puissance du matériel de traction.

(3) Voir annexe n° XI du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(4) Y compris 4 voitures pour malades.

(5) Voir annexe n° XII du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.

(6) Voir annexe n° XX pour la situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes.

de traction et de transport.

Wagons pour le service commercial.

	Tonnage.	1911	1910.
Fourgons	1 1/2	1,795	1,747
	5	425	425
Wagons fermés	10	10,427	10,467
	15	10,284	9,114
— pour coton et laine	10	805	805
— — — — —	12	527	527
— — — — —	15	202	202
— pour coke, laine et minerais	10	1,894	1,899
— — — — —	12	1,147	1,155
— — — — —	15	759	759
— pour charbon	10	19,416	19,726
— — — — —	7	"	16
— — — — —	5	5	17
— — — — —	12	7,582	7,564
— — — — —	15	14,528	14,526
— — — — —	20	7,818	7,508
— plats à 4 roues	10	2,692	2,716
— — — — —	7	"	1
— — — — —	15	2,341	2,071
— — 6 — — — — —	15	9	9
— — 6 — — — — —	20	11	11
— — 8 — — — — —	20	1,878	1,805
— — 8 — — — — —	25	56	56
— — 8 — — — — —	55	50	50
— — 8 — — — — —	40	10	10
— bergeries et p ^r transport de bétail (ouv.)	8	5	5
Total pour le service commercial (1)		84,144	82,469

Matériel
entrant dans
la
composition
des trains
de
marchandises.

Wagons pour services divers.

Wagons pour transports spéciaux	10	8	8
— pour embranch ^{ts} de charbonnages. (2) 7 1/2	7 1/2	1,002	997
— pour l'entretien de la route . . . (2) 7 1/2	7 1/2	855	669
— le transport de plaques tourn.	10	14	14
— — — — — de roues	5	5	5
— — — — — transp ^t de combust. en paniers (2) 7 1/2	7 1/2	52	52
— — vérification de ponts à peser.	"	17	16
— bâches à eau	"	50	27
— de secours et leurs wagons annexes.	"	82	71
— citernes pour pétrole.	10	48	42
— freins pour les plans inclinés	"	57	57
— dynamomètre.	"	1	1
— pour expéditions d'approvisionne- ments entre les ateliers, dépôts et stations	10	175	160
Total pour les services divers (1)		2,418	2,212
ENSEMBLE DES WAGONS (1) (3)		86,562	84,681

TOTAL GÉNÉRAL DES VÉHICULES POUR LES DEUX

CATÉGORIES DE TRAINS.	97,181	95,140
-------------------------------	--------	--------

Bâches pour couvrir les chargements (1) 27,708 27,719

(1) Voir annexe n° XIII du compte rendu de 1890 pour l'effectif de ce matériel depuis l'origine.
 (2) Tonnage moyen.
 (3) Voir annexe n° XXI pour la situation du matériel à marchandises au point de vue du tonnage utilisable.

N° XIX. — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNÉES. — Pour les années antérieures à 1895, voir C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.				AUGMENTATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF		BALANCE		
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement.		A RENOUVELER.			TOTAL.	au 31 DÉCEMBRE :		RENOUVELLEMENT	
	Extensions.	Changem ^t de classification.	MATÉRIEL			Changem ^t de classification.	MATÉRIEL		Existant.			Devant EXISTER.	En plus.	En moins.	
			neuf.	transformé.			mis hors de service.	transformé.							
Locomotives.															
1885	35	»	46	»	81	»	33	»	33	+ 48	1,788	1,764	24	»	
1890	74	»	43	»	117	»	5	»	5	+ 112	1,923	1,936	»	13	
1895	36	»	36	»	72	»	21	»	21	+ 51	2,130	2,114	16	»	
1896	28	»	22	»	50	»	23	»	23	+ 27	2,157	2,142	15	»	
1897	78	»	41	»	119	»	49	»	19	+ 400	2,257	2,220	37	»	
1898	358	»	3	»	361	»	47	»	47	+ 344	2,571	2,578	»	7	
1899	83	»	4	»	87	»	41	»	41	+ 46	2,617	2,654	»	44	
1900	110	»	8	»	118	»	45	»	45	+ 73	2,690	2,774	»	81	
1901	176	»	26	»	202	17	36	»	53	+ 119	2,839	2,930	»	91	
1902	133	»	65	»	198	4	69	»	70	+ 118	2,967	3,063	»	96	
1903	200	»	»	»	200	»	79	»	79	+ 121	3,088	3,263	»	175	
1904	173	»	»	»	173	»	75	»	75	+ 98	3,186	3,436	»	250	
1905	70	»	98	»	168	»	45	»	45	+ 123	3,309	3,506	»	197	
1906	114	»	29	»	140	»	22	»	22	+ 118	3,427	3,617	»	190	
1907	193	»	32	»	225	»	14	»	14	+ 211	3,638	3,810	»	172	
1908	284	»	3	»	287	»	12	»	12	+ 275	3,913	4,094	»	181	
1909	141	»	21	»	162	»	27	»	27	+ 135	4,048	4,235	»	187	
1910	148	»	6	»	154	»	25	»	25	+ 129	4,177	4,383	»	206	
1911	42	»	18	»	60	»	20	»	20	+ 40	4,217	4,425	»	208	
Tenders (*).															
1885	32	»	8	»	40	»	59	»	59	— 49	1,201	1,269	»	68	
1890	19	»	94	»	113	»	8	»	8	+ 105	1,304	1,373	»	69	
1895	31	»	34	»	65	»	14	»	44	+ 51	1,511	1,539	»	28	
1896	65	»	23	»	88	»	28	»	28	+ 60	1,571	1,604	»	33	
1897	72	»	62	»	134	»	27	»	27	+ 107	1,678	1,676	2	»	
1898	342	»	9	»	351	»	77	»	77	+ 274	1,952	2,018	»	66	
1899	82	»	41	»	93	»	64	»	64	+ 32	1,984	2,100	»	116	
1900	129	»	13	»	142	»	49	»	49	+ 93	2,077	2,229	»	152	
1901	154	»	31	»	185	29	30	»	59	+ 126	2,203	2,354	»	151	
1902	208	»	50	»	258	1	61	1	63	+ 195	2,398	2,562	»	164	
1903	201	»	»	»	201	»	115	6	121	+ 80	2,478	2,763	»	285	
1904	185	»	»	»	185	»	82	3	85	+ 400	2,578	2,918	»	370	
1905	153	»	92	»	245	»	58	2	60	+ 185	2,763	3,101	»	338	
1906	63	»	38	»	104	»	25	»	25	+ 76	3,341	3,666	»	323	
1907	175	»	43	»	218	»	24	»	24	+ 194	3,535	3,811	»	306	
1908	360	»	»	»	360	»	20	»	20	+ 340	3,875	4,201	»	326	
1909	138	»	2	»	140	»	20	1	21	+ 119	3,994	4,139	»	315	
1910	138	»	40	»	178	»	27	2	29	+ 149	4,143	4,477	»	334	
1911	13	»	77	»	90	»	21	4	25	+ 65	4,208	4,900	»	282	

(*) Dans le chiffre de renouvellement des tenders, il a été tenu compte des locomotives-tenders démolies et des locomotives-tenders livrées sur fonds de renouvellement, la démolition ou la fourniture d'une locomotive-tender correspondant bien réellement à la démolition ou à la fourniture d'une locomotive et d'un tender.

N° XIX (suite). — Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement.

ANNEES — Pour les années antérieures à 1895. Pour C. R. de 1896, ann. XVIII.	ENTRÉES.					SORTIES.					MODIFICATION ou diminution du PARC.	EFFECTIF ou 31 DÉCEMBRE :		BALANCE de RENOUVELLEMENT	
	PREMIER établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL	PREMIER établissement — Changement de classification.		A RENOUVELER.		TOTAL.		Existant.	Devant EXISTER.	En plus.	En moins
	Extensions.	Changement de matériel neuf.	MATÉRIEL			MATÉRIEL									
			neuf.	transformé.		MATÉRIEL									
						mis hors de service.	transformé.								
Voitures automotrices (à vapeur et électriques).															
1885	»	»	1	»	1	»	»	»	»	+	4	44	44	»	»
1890	»	»	3	»	4	»	»	»	»	+	4	54	49	5	»
1895	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1896	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1897	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	54	49	5	»
1898	5	»	»	»	5	»	»	»	»	+	5	59	54	5	»
1899	12	»	»	»	12	»	»	»	»	+	12	71	66	5	»
1900	»	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	66	66	»
1901	»	»	»	»	»	»	»	5	»	5	—	5	61	66	»
1902	1	»	»	»	1	»	»	16	»	16	—	15	46	67	»
1903	»	»	»	»	»	»	»	6	»	6	—	6	40	67	21
1904	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	4	36	67	27
1905	1	»	»	»	4	»	»	»	»	4	+	4	40	71	31
1906	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	—	1	39	71	31
1907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	39	71	32
1908	7	»	»	»	7	»	»	»	»	+	7	46	78	»	32
1909	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	—	1	45	78	»
1910	»	»	»	»	»	»	»	9	»	9	—	9	36	78	»
1911	»	»	»	»	»	»	»	4	»	4	—	4	32	78	»
															46
Véhicules pour trains de voyageurs.															
1885	77	»	5	»	82	»	78	3	83	—	4	4,192	4,068	124	»
1890	44	»	78	»	122	»	69	7	76	+	54	4,726	4,665	61	»
1895	171	»	193	»	364	»	21	2	33	+	341	5,623	5,306	317	»
1896	317	»	60	»	377	»	76	»	76	+	304	5,924	5,623	301	»
1897	400	»	2	14	416	»	65	»	65	+	51	5,975	5,723	252	»
1898	783	»	»	»	783	»	91	»	91	+	692	6,667	6,306	161	»
1899	219	»	5	»	223	»	65	»	65	+	160	6,827	6,725	102	»
1900	258	»	»	»	258	»	54	»	54	+	204	7,031	6,983	48	»
1901	649	»	2	25	676	»	93	99	192	+	484	7,515	7,632	»	117
1902	845	»	1	»	846	»	112	23	135	+	741	8,226	8,477	»	251
1903	387	»	»	»	387	»	136	22	158	+	229	8,455	8,864	»	409
1904	225	»	»	»	225	»	114	7	118	+	107	8,562	9,089	»	527
1905	401	»	»	1	402	»	86	9	95	+	307	8,869	9,490	»	621
1906	53	»	»	29	82	»	89	4	65	+	49	8,888	9,545	»	655
1907	365	»	1	»	366	»	29	6	35	+	331	9,219	9,908	»	689
1908	493	»	12	»	505	»	54	1	55	+	430	9,669	10,401	»	732
1909	325	»	32	»	357	»	72	»	72	+	285	9,954	10,726	»	772
1910	447	»	56	4	507	»	68	»	68	+	439	10,395	11,173	»	780
1911	463	»	38	1	502	»	35	»	35	+	467	(1) 10,860	11,336	»	776
Véhicules pour trains de marchandises.															
1885	1	»	104	6	111	»	593	»	593	—	482	41,414	42,814	»	1,400
1890	764	»	400	24	888	»	411	»	420	+	468	43,523	44,386	»	1,063
1895	583	»	4,156	3	1,742	»	498	»	498	+	1,214	46,390	45,517	873	»
1896	1,201	»	733	»	1,934	»	766	»	766	+	1,168	47,558	46,718	840	»
1897	2,148	»	4,497	55	3,100	»	628	15	693	+	2,707	50,265	48,866	1,399	»
1898	8,914	»	710	»	9,654	»	621	»	621	+	9,033	59,298	57,780	1,518	»
1899	2,072	»	»	3	2,075	»	825	»	825	+	1,250	60,518	59,852	666	»
1900	3,627	»	621	13	4,261	»	587	»	587	+	3,674	64,222	63,479	743	»
1901	1,180	»	»	103	1,283	»	633	21	657	+	626	64,848	64,659	189	»
1902	1,447	»	3	26	1,476	»	996	»	996	+	480	65,328	66,406	»	778
1903	3,257	»	»	32	3,269	»	738	»	738	+	2,531	67,859	69,343	»	1,484
1904	2,731	»	»	10	2,741	»	700	»	700	+	2,041	69,900	72,074	»	2,174
1905	2,724	»	»	17	2,741	»	421	»	421	+	2,320	72,220	74,798	»	2,578
1906	997	»	494	142	1,633	»	493	25	518	+	1,115	73,335	75,795	»	2,460
1907	2,897	»	130	7	3,034	»	472	»	472	+	2,862	76,197	78,692	»	2,495
1908	4,259	»	»	2	4,261	»	458	»	458	+	1,103	80,300	82,931	»	2,631
1909	1,793	»	420	8	2,221	»	219	»	219	+	2,002	82,302	84,744	»	2,442
1910	2,028	»	563	2	2,593	»	214	»	214	+	2,379	84,681	86,772	»	2,091
1911	1,230	»	864	9	2,103	»	222	»	222	+	1,881	86,562	88,002	»	1,440

(1) Non compris 27 fourgons adhérents aux locomotives (parties fourgons) et 36 « parties voitures » de voitures à vapeur, électriques automotrices et motrices pour ligne vicinale électrique.

N° XX. — Situation du matériel à voyageur

ANNÉES.	ENTRÉES : PLACES OFFERTES.					SORTIES : PLACES OFFERTES.			
	PREMIER ÉTABLISSEMENT.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUVELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel.				Matériau.		
			neuf.	transformé.			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874. . . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875. . . .	9 316	»	2,740	»	12,016	»	5,055	97	3,152
1876. . . .	2,594 94	»	4,175	»	6,767 94	»	5,065	»	5,065
1877. . . .	2,776	»	1,558	»	4,334	»	2,687	»	2 687
1878. . . .	7,454 517	»	4,785	»	12,239 517	»	1,589	»	1,589
1879. . . .	7,514	»	1,515	»	8,857	»	2,455	»	2,455
1880. . . .	9,045 47	»	11,960 47	»	21,005 94	»	2,365 47	24	2,289 47
1881. . . .	428	»	»	54	482	»	2,702	40	2,742
1882. . . .	3,255	54	»	540	5 629	»	1,835 47	596	2,199 47
1883. . . .	2,611	»	52	»	2,663	»	1,226	97	1,523
1884. . . .	»	»	54	»	54	»	2,916	»	2,916
1885. . . .	2,555	195	583 53	»	5,115 53	»	1,991	»	1,991
1886. . . .	597 325	»	186 15	»	583 340	»	2,152	1,634	3,786
1887. . . .	1,116 345	»	4,155	»	5,271 345	»	1,812	»	1,812
1888. . . .	14,880 45	102	160	»	15,142 45	»	700	»	700
1889. . . .	8,252	»	714	2,964	11,910	»	1,418	2,949	4,567
1890. . . .	2,524	»	5,206 212	2,075	7,805 212	»	1,968	2,286	4,254
1891. . . .	2,240	»	»	88	2,528	»	1,108	96	1,204
1892. . . .	9,072	»	»	290	9,562	»	452	208	640
1893. . . .	»	»	15,572	56	15 428	»	1,158	68	1,206
1894. . . .	9,148	»	»	54	9,202	»	982	»	982
1895. . . .	5,084	»	10,862	»	15,946	»	284	48	552
1896. . . .	12,655	»	725	24	15,402	»	2,225	»	2,225
1897. . . .	4,174	»	»	»	4,174	»	1,860	»	1,860
1898. . . .	17,092	»	»	»	17,092	»	5,218	»	5,218
1899. . . .	8,857	»	»	»	8 857	»	1,220	»	1,220
1900. . . .	12,511	»	»	»	12,511	»	1,177	26	1,205
1901. . . .	22,526	»	»	16	22,542	»	5,081	»	5,081
1902. . . .	52,280	»	»	1,020	55,509	»	1,478	»	1,478
1903. . . .	15,496	»	»	77	15,575	»	2,412	»	2,412
1904. . . .	5,292	»	»	1,142	6,454	»	2,652	»	2,652
1905. . . .	17,096	»	»	70	17,166	»	1,150	»	1,150
1906. . . .	1,860	»	»	526	2,586	»	1,015	542	1,557
1907. . . .	15,700	»	»	6,166	19,866	»	458	5,720	4,158
1908. . . .	12,565	»	448	2,285	15,096	»	662	1,927	2 589
1909. . . .	9,804	»	1,524	706	12,054	»	1,198	656	1,854
1910. . . .	17,456	»	1,454	»	18,870	»	1,076	»	1,076
1911. . . .	6,440	»	588	40	7,068	»	1,158	54	1,192

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation ou de la diminution du parc (col. 11).

(2) Les chiffres de la colonne 13 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées dans les colonnes 2 et 5, et en en retranchant celles de la colonne 7.

(3) Chiffres rectifiés obtenus à la suite d'une révision de la situation.

au point de vue des places offertes

Augmentation ou diminution du PARC.	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE		BALANCE de renouvellement en places offertes.		Observations.
	EXISTANT (1).	devant exister d'après les colonnes 2-3-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	16
»	71,540	69,475	1,865	»	
+ 8,924	80,264	78,701	1,475	»	Cete situation comprend les voitures à vapeur et électriques qui sont représentées par les chiffres en italiques.
+ 5,702	85,966	81,585	4,381	»	
+ 94	86,060	81,585	4,475	»	
+ 1,427	87,487	84,161	3,326	»	
+ 10,628	98,115	91,595	6,520	»	
+ 517	98,632	91,595	7,037	»	
+ 6,424	105,056	99,159	5,897	»	
+ 48,716	153,772	108,184	45,588	»	
+ 47	153,819	108,184	45,635	»	
+ 2,280	156,099	108,612	47,487	»	
+ 1,450	157,549	111,901	45,648	»	
+ 47	157,596	111,901	45,695	»	
+ 1,540	159,136	114,512	44,624	»	
+ 2,882	162,018	114,512	47,506	»	
+ 1,122	163,140	117,242	45,898	»	
+ 53	163,193	117,242	45,945	»	
+ 5,185	168,378	117,659	50,719	910	
+ 340	168,718	118,755	50,000	»	
+ 5,459	174,177	118,755	55,422	»	
+ 345	174,522	118,755	55,767	»	
+ 14,442	188,964	155,757	33,207	»	
+ 45	189,009	155,757	33,252	»	
+ 7,545	196,554	141,989	54,565	»	
+ 3,519	200,073	144,495	55,578	»	
+ 212	200,285	144,495	55,790	»	
+ 1,124	201,409	146,755	54,654	»	
+ 8,722	210,131	155,805	54,326	25	
+ 12,222	222,353	155,805	66,548	»	
+ 8,220	230,573	164,955	65,618	»	
+ 15,614	246,187	170,057	76,130	»	
+ 11,179	257,366	182,690	74,676	»	
+ 2,514	259,880	186,864	73,016	»	
+ 15,874	275,754	205,956	69,798	»	
+ 7,617	283,371	212,793	70,578	»	
+ 11,408	294,779	225,104	69,675	»	
+ 19,261	314,040	247,450	66,590	»	
+ 51,831	365,871	279,710	86,161	»	
+ 11,161	377,032	295,206	81,826	»	
+ 5,802	382,834	298,498	84,336	»	
+ 16,056	398,890	315,591	83,299	»	
+ 1,029	399,919	317,454	82,465	»	
+ 15,708	415,627	331,154	84,473	»	
+ 12,507	428,134	343,517	84,617	»	
+ 10,200	438,334	355,521	82,813	»	
+ 17,704	456,038	370,757	85,281	»	
+ 5,876	461,914	384,741	77,173	»	
	(3) 467,790	(3) 384,741	77,173	»	
	(3) 473,666	(3) 384,741	88,925	»	

N° XXI. — Situation du matériel pour trains de

ANNÉES.	ENTRÉES : TONNES.					SORTIES : TONNES.			
	Premier établissement.		RENOUVELLEMENT.		TOTAL.	PREMIER établissement — Changement de classification.	A RENOUELER.		TOTAL.
	Extension. — Matériel neuf.	Changement de classification.	Matériel.				Matériel.		
			neuf.	transformé			démoli.	transformé.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1874.	»	»	»	»	»	»	»	»	»
1875.	48,775 1/4	»	7,481 1/2	»	56,254 3/4	1,264 1/4	2,096 3/4	20	5,581
1876.	11,567 1/2	»	5,880	10	17,237 1/2	»	4,519 1/4	»	4,519 1/4
1877.	5,190	»	7,676 1/4	»	12,866 1/4	60	4,890 3/4	»	4,950 3/4
1878.	10,940	»	2,460	»	13,400	»	5,786	50	5,816
1879.	10,101 1/2	»	5,200	»	15,301 1/2	»	5,851 1/2	10	5,871 1/2
1880.	54,811	»	75	5	54,889	»	5,000 1/2	690	5,690 1/2
1881.	55,856	»	602 1/2	1,210	55,668 1/2	»	2,028 1/2	527 1/2	2,556
1882.	59,048	»	»	217 1/2	59,265 1/2	»	5,151 1/2	520	5,471 1/2
1883.	4,651 1/2	»	4,240	»	8,891 1/2	»	4,515	55	4,550
1884.	2,000	»	5,860	785	8,645	»	5,512 1/2	»	5,512 1/2
1885.	»	»	1,540	»	1,540	»	4,950	55 1/2	4,985 1/2
1886.	»	»	2,075	172 1/2	2,247 1/2	»	5,761	140	5,901
1887.	»	»	»	400	400	»	5,490 1/2	72 1/2	5,563
1888.	2,700	»	17,500	100	20,100	»	2,411	157 1/2	2,548 1/2
1889.	7,061 1/2	»	2,525	125 1/2	9,715	»	2,261 1/2	1,157 1/2	5,509
1890.	7,665 1/2	»	1,000	240	8,905 1/2	»	5,415 1/2	472 1/2	5,888
1891.	»	»	»	5,515	5,515	»	2,752	2,967 1/2	5,719 1/2
1892.	190	»	7,517 1/2	2,500	9,857 1/2	»	2,759 1/2	1,801 1/2	4,541
1893.	1,650	»	1,442 1/2	1,664	4,458 1/2	»	5,850	1,762 1/2	5,601 1/2
1894.	1,060	»	18,025	525	19,610	»	5,261 1/2	410	5,674 1/2
1895.	6,689	»	15,159 1/2	500	22,528 1/2	»	4,924	470	5,394
1896.	16,040	»	9,551 1/2	25,619	49,190 1/2	»	8,107	1,165	9,272
1897.	20,997	»	14,102	2,212 1/2	46,511 1/2	»	6,421	650	7,051
1898.	91,758	»	11,100	»	103,858	»	5,775 1/2	»	5,775 1/2
1899.	25,720	»	50	»	25,750	»	8,250	»	8,250
1900.	51,554	»	9,200	»	60,554	»	4,980 1/2	»	4,980 1/2
1901.	15,425	»	»	775	15,900	»	5,445	459	5,902
1902.	19,798	»	»	1,270	21,068	»	8,856	895	9,751
1903.	47,781	»	»	210	47,991	»	6,507	»	6,507
1904.	41,027	»	»	»	41,027	»	6,580	260	6,640
1905.	42,069	»	»	100	42,169	»	5,777	»	5,777
1906.	11,459 1/2	»	4,620	27,646	45,425 1/2	»	4,519	27,550	52,049
1907.	48,064 1/2	»	1,950	16,065 1/2	66,078	»	1,589 1/2	15,198	14,787 1/2
1908.	67,765	»	7 1/2	18,047 1/2	85,820	»	1,560	15,698 1/2	13,258 1/2
1909.	28,661 1/2	»	8,575	7,766	44,805 1/2	»	1,959 1/2	8,506	10,265 1/2
1910.	51,416	»	10,600	4,044 1/2	49,090 1/2	»	2,058	4,092	6,150
1911.	20,850 1/2	»	12,710	9,527 (5)	45,097 1/2	»	2,157	5,025	5,182

(1) Les chiffres de la colonne 12 sont obtenus en majorant ou en diminuant l'effectif existant l'année précédente de l'augmentation

(2) Les chiffres de la colonne 15 s'obtiennent en ajoutant, à l'effectif devant exister l'année précédente, les quantités indiquées

(3) Y compris 6,860 T pour régularisation d'écritures.

merchandises au point de vue du tonnage utilisable.

Augmentation ou DIMINUTION du PARC. 11	EFFECTIF AU 31 DÉCEMBRE.		BALANCE le renouvellement en tonnes de capacité.		OBSERVATIONS. 16
	existant (1)	devant exister d'après les colonnes 2-5-7 (2).	En plus.	En moins.	
11	12	13	14	15	
»	241,022	196,812	44,210	»	
+ 52,875 3/4	265,895 3/4	244,521	19,574 3/4	»	
+ 12,758 1/2	270,654	255,688 1/2	20,945 1/2	»	
+ 7,915 1/2	284,540 1/2	260,818 1/2	25,751	»	
+ 7,584	292,155 1/2	271,758 1/2	20,575	»	
+ 11,450	305,565 1/2	281,860	24,705 1/2	»	
+ 51,198 1/2	351,762	316,671	48,091	»	
+ 55,512 1/2	368,074 1/2	350,527	17,547 1/2	»	
+ 55,794	405,868 1/2	389,575	14,295 1/2	»	
+ 4,541 1/2	408,410	394,226 1/2	14,185 1/2	»	
+ 5,552 1/2	411,742 1/2	396,226 1/2	15,516	»	
- 5,445 1/2	408,200	396,226 1/2	12,072 1/2	»	
- 5,653 1/2	404,615 1/2	396,226 1/2	8,449	»	
- 5,165	401,482 1/2	396,226 1/2	5,256	»	
+ 17,551 1/2	410,054	398,926 1/2	20,107 1/2	»	
+ 6,516	425,550	405,991	19,559	»	
+ 5,017 1/2	450,567 1/2	415,651 1/2	16,711	»	
- 2,404 1/2	427,065	415,656 1/2	14,506 1/2	»	
+ 5,296 1/2	455,259 1/2	415,846 1/2	19,415	»	
- 1,165	452,094 1/2	415,476 1/2	16,618	»	
+ 15,955 1/2	448,050	416,556 1/2	51,495 1/2	»	
+ 16,954 1/2	464,964 1/2	425,225 1/2	41,759	»	
+ 59,918 1/2	504,885	459,265 1/2	65,617 1/2	»	
+ 59,260 1/2	544,115 1/2	469,262 1/2	74,881	»	
+ 100,082 1/2	644,226	564,020 1/2	80,205 1/2	»	
+ 17,500	661,726	589,740 1/2	71,985 1/2	»	
+ 55,555 1/2	717,279 1/2	641,074 1/2	76,205	»	
+ 9,998	727,277 1/2	656,199 1/2	71,078	»	
+ 11,517	758,594 1/2	675,997 1/2	82,597	»	
+ 41,484	780,078 1/2	725,778 1/2	56,500	»	
+ 54,587	814,465 1/2	764,805 1/2	49,660	»	
+ 58,592	852,857 1/2	806,874 1/2	45,985	»	
+ 11,576 1/2	864,254	818,051	46,200	»	
+ 51,290 1/2	915,524 1/2	866,098 1/2	49,426	»	
+ 70,561 1/2	988,086	955,865 1/2	52,222 1/2	»	
+ 54,540	1,020,626	962,528	58,098	»	
+ 42,940 1/2	1,065,566 1/2	996,974	68,592 1/2	»	
+ 57,885 1/2	1,104,452	1,017,804 1/2	86,647 1/2	»	

ou de la diminution du parc (col. 11).

dans les colonnes 2 et 5 et en retranchant celles de la colonne 7.

N° XXII. — Importance du matériel de traction en 1914.

A. — Nombre, puissance et poids moyen des locomotives et des locomotives-tenders.

LOCOMOTIVES EN GÉNÉRAL.					ENSEMBLE.			
	à deux essieux moteurs.	à trois essieux moteurs.	à quatre essieux moteurs.	à cinq essieux moteurs.	Locomotives à tender indépendant.	Locomotives- tenders.	Totaux ou moyennes.	
Nombre d'unités (1)	800	3,050	334	29	3,050	1,163	4,213	
Nombre d'essieux moteurs	1,600	9,150	1,336	145	8,673	3,558	12,231	
Puissance de traction en kilogrammes.	En tout	3,804,567	19,935,568	2,675,041	600,300	21,255,895	5,759,887	27,015,782
	Par locomotive	4,756	6,531	8,008	20,700	6,969	4,953	6,412
	Par essieu moteur	2,378	2,179	2,002	4,140	2,451	1,619	2,209
Poids moyen en kilog. portant sur essieux moteurs, les locomotives étant en ordre de marche.	En tout	24,502,090	125,387,030	21,049,460	2,546,200	124,728,580	48,756,200	173,484,780
	Par locomotive	30,628	41,107	63,022	87,800	40,895	41,923	41,178
Poids moyen en kilog. des locomotives à vide.	En tout	35,586,905	118,631,465	16,410,480	2,723,100	129,153,965	44,247,985	173,401,950
	Par locomotive	44,484	38,912	49,136	93,900	42,346	38,046	41,159
Poids moyen en kilog. des locomotives en service.	En tout	40,100,315	132,486,090	21,094,420	3,021,800	141,025,485	55,677,140	196,702,625
	Par locomotive	50,125	43,438	63,157	104,200	46,238	47,874	46,689

B. — Nombre et poids moyen des tenders indépendants.

Nombre d'unités.		3,045
Poids moyen en kilogrammes des tenders à vide.	En tout	46,304,550
	Par tender	15,207
Poids moyen en kilogrammes des tenders en service.	En tout	97,096,070
	Par tender	31,887

(1) Non compris 16 voitures automotrices et 4 locomotives électriques et 16 voitures électriques de la ligne vicinale de Mons à Bou-su.

N° XXII^{bis}. — *Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile.*

ANNÉES.	EFFECTIF des locomotives au 31 décembre. (1)	PUISSANCE moyenne de traction des locomotives figurant dans l'effectif au 31 décembre.	POIDS MOYEN des locomotives en service au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à bogie au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives équipées au frein Westinghouse au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives à surchauffe au 31 décembre.	NOMBRE de locomotives Compound au 31 décembre.	NOMBRE de chevaux-heures utiles développés par les locomotives pendant l'exercice considéré.
1889	1,811	Kg 4 618	Kg. 37,256	•	682	•	•	5 8,705,478
1890	1 925	4 709	37,559	•	698	•	•	529,119,15 •
1891	2,016	4,815	37,645	•	729	•	•	551 590,000
1892	2,057	4,826	37,877	•	756	•	•	520,274,785
1893	2,051	4,850	37 970	•	786	•	•	521,780,455
1894	2,079	4,828	38,120	•	818	•	•	526,177,591
1895	2,150	4,851	38,150	•	821	•	•	547,946,956
1896	2,157	4,900	38,509	•	827	•	•	561,268,261
1897	2,257	4,988	38,611	•	860	•	•	599,802,174
1898	2,571	5,070	39,016	5	950	•	•	420,642 608
1899	2,617	5,084	38,892	5	942	•	•	504,522,174
1900	2,680	5,009	39,160	60	1,001	•	•	558,105,217
1901	2,854	5,091	39,808	148	1,117	•	•	558,468,261
1902	2,967	5,216	40,616	197	1,292	•	•	596,050,135
1903	5,088	5,558	41,185	266	1,409	2	•	629,046,087
1904	5 186	5,507	41,900	310	1,484	5	•	655 267 591
1905	5,509	5,605	42,902	451	1,609	50	44	716,792,174
1906	5,425	5 706	45,450	445	1,694	65	55	778,805,045
1907	5,655	5,897	44,229	467	1,890	125	74	822,714,785
1908	5,910	6,027	44,754	501	2,165	256	79	815,155,578
1909	4,045	6,145	45 552	518	2,505	526	79	805 259,474
1910	4,174	6,292	46,075	586	2,414	411	79	855,254,587
1911	4,215	6,412	46,689	595	2,455	490	79	904,556,741

(1) Non compris les locomotives électriques et les voitures à vapeur.

N° XXIII. — *Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs, calculée tangentielle-ment aux roues motrices et exprimée en kilogrammes.*

DATES.	EN PLUS. KILOGRAMMES	EN MOINS. KILOGRAMMES.	BALANCE.
31 décembre 1874.			+ 232 659
— 1875.	"	20,328	+ 212 331
— 1876.	"	34,708	+ 177 623
— 1877.	"	19,662	+ 157 961
— 1878.	"	43,350	+ 114 611
— 1879.	74,342	"	+ 188 953
— 1880.	"	41,218	+ 147 735
— 1881.	138,136	"	+ 285 891
— 1882.	68 934	"	+ 354 825
— 1883.	"	22,274	+ 332 551
— 1884.	"	40 906	+ 291 645
— 1885.	103,053	"	+ 394 698
— 1886.	"	80,683	+ 314 015
— 1887.	"	158 460	+ 155 555
— 1888.	"	139 484	+ 16 071
— 1889.	96 478	"	+ 112 549
— 1890.	119 887	"	+ 232 436
— 1891.	254 464	"	+ 486 900
— 1892.	"	39 756	+ 447 144
— 1893.	19 396	"	+ 466 540
— 1894.	"	36 668	+ 429 872
— 1895.	79 700	"	+ 509 572
— 1896.	73 470	"	+ 583 042
— 1897.	215 008	"	+ 798 050
— 1898.	"	174 252	+ 623 798
— 1899.	"	166 230	+ 457 568
— 1900.	"	153 754	+ 301 814
— 1901.	"	30 386	+ 271 428
— 1902.	40 597	"	+ 312 025
— 1903.	"	325 900	+ 13 875
— 1904.	"	288 550	+ 302 425
— 1905.	432 800	"	+ 130 384
— 1906.	113 551	"	+ 243 935
— 1907.	229 893	"	+ 473 828
— 1908.	"	33 500	+ 440 328
— 1909.	69 397	"	+ 509 725
— 1910.	"	55 138	+ 454 587
— 1911.	87 816	"	+ 542 403
	2,216,951	1,907,207	
Balance (période de 1875 à 1911). 309,744			
Report des résultats au 31 déc. 1874. + 232,659			
Balance au 31 décembre 1911 . . . + 542,403			

La puissance de traction des moteurs, tangentielle-ment aux roues motrices, est calculée au moyen de la formule $\frac{6,714,5 P d^2 l}{D}$ dans laquelle : P représente la pression de marche, en atmosphères ;

d — le diamètre des cylindres, en mètres ;
l — la course des pistons, en mètres ;
D — le diamètre des roues motrices, en mètres.

Cette formule donne également le travail en kilogrammètres des moteurs, pour le parcours d'un mètre.

N° XXIV. — Balance de renouvellement du matériel. — Valeur « argent » (1)

ANNÉES. Pour les années antérieures à 1895 voir C.R. de 1896, annexes XXI et XXII.)	DÉMOLITION.				RENOUVELLEMENT.			BALANCE. — VALEUR en ARGENT.
	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel mis hors de service au cours de l'année.	MOINS-VALEUR du matériel transformé pour service de la route, des charbonnages, etc	Ensemble.	VALEUR d'achat du matériel fourni sur fonds budgé- taires antérieurement au 1 ^{er} janvier de l'année considérée.	VALEUR d'achat du matériel, fourni sur fonds de renouvellement, pendant l'année considérée.	Ensemble.	
	1	2	3	4	5	6	7	8
Matériel de traction.								
1880	42,002,988	597,690	»	42,600,678	46,014,073	483,800	46,494,873	+ 3,594,195
1885	45,251,404	4,930,094	»	47,484,498	49,447,050	2,389,521	24,836,574	+ 4,652,373
1890	23,498,326	285,509	»	23,480,835	24,022,952	2,466,408	26,189,060	+ 2,708,225
1895	26,256,704	4,243,521	»	27,500,225	30,262,403	4,832,750	32,095,153	+ 4,594,928
1896	27,500,225	4,327,243	»	28,827,468	32,095,453	4,387,700	33,482,853	+ 4,655,385
1897	28,827,468	4,440,362	»	29,937,830	33,482,853	2,960,330	36,443,183	+ 6,505,353
1898	29,937,830	2,405,653	»	32,043,483	36,443,183	486,044	36,629,227	+ 4,585,744
1899	32,043,483	2,408,355	»	34,451,838	36,629,227	232,285	36,861,512	+ 2,709,674
1900	34,451,838	2,439,840	»	36,591,648	36,861,512	549,672	37,411,184	+ 849,536
1901	36,591,648	2,078,222	»	38,669,870	37,411,184	4,045,648	39,356,802	+ 686,932
1902	38,669,870	4,068,202	»	42,733,072	39,356,802	4,976,075	44,332,877	+ 4,594,805
1903	42,733,072	4,437,065	»	47,175,137	44,332,877	»	44,332,877	— 2,842,260
1904	47,175,137	4,447,065	»	54,322,202	44,332,877	»	44,332,877	— 6,989,325
1905	54,322,202	2,691,089	»	54,013,291	44,332,877	7,672,010	52,004,887	— 2,008,404
1906	54,013,291	4,316,985	»	55,330,276	52,004,887	2,445,085	54,449,972	— 910,304
1907	55,330,276	737,274	»	56,067,550	54,449,972	2,881,244	57,301,216	+ 4,233,666
1908	56,067,550	621,623	»	56,689,173	57,301,216	275,295	57,576,511	+ 887,338
1909	56,689,173	920,480	»	57,609,653	57,576,511	4,562,330	59,138,841	+ 4,529,188
1910	57,609,653	4,368,418	»	58,978,071	59,138,841	733,860	59,872,701	+ 894,630
1911	58,978,071	4,219,423	»	60,497,494	59,872,701	2,034,860	61,904,561	+ (2) 1,707,367
Matériel de transport.								
1880	48,602,742	4,124,424	4,273,446	24,000,552	28,724,004	2,321,970	28,045,974	+ 7,045,419
1885	28,044,024	4,787,904	4,947,372	28,749,300	34,441,647	266,405	31,377,752	+ 2,628,452
1890	31,863,000	4,315,320	4,789,068	34,967,388	37,173,642	4,081,037	38,254,679	+ 3,287,291
1895	37,438,248	4,417,440	4,265,268	39,520,956	47,213,864	3,644,302	50,855,466	+ 14,334,240
1896	38,255,688	2,477,797	4,397,964	44,834,449	50,855,466	2,445,783	53,300,949	+ 14,469,500
1897	40,433,485	4,950,864	4,589,846	43,774,465	53,300,949	3,782,544	57,083,490	+ 13,300,325
1898	42,384,349	4,918,272	4,642,508	45,945,429	57,083,489	2,267,485	59,350,974	+ 13,405,845
1899	44,302,624	2,397,660	4,390,980	48,094,264	59,350,974	56,875	59,407,849	+ 11,316,588
1900	46,700,284	4,762,296	4,390,980	49,853,557	59,407,854	2,473,814	61,881,668	+ 12,028,111
1901	48,462,577	4,990,804	4,377,042	51,830,393	61,881,668	97,000	61,978,668	+ 10,148,275
1902	50,453,384	2,982,318	4,377,042	54,812,711	61,978,668	36,840	62,015,508	+ 7,202,797
1903	53,438,699	2,890,355	4,377,042	57,703,066	62,015,508	»	62,015,508	+ 4,312,442
1904	56,326,054	2,608,678	4,377,042	60,311,744	62,015,508	»	62,015,508	+ 1,703,764
1905	58,934,732	4,588,235	4,377,042	61,899,979	62,015,508	»	62,015,508	+ 445,529
1906	60,522,967	4,398,729	4,380,504	63,302,200	62,015,508	4,594,430	63,606,638	+ 304,438
1907	61,921,696	636,068	4,337,436	63,895,200	63,606,638	379,240	63,985,848	+ 90,648
1908	62,557,764	736,470	4,340,053	64,633,987	63,985,848	493,920	64,479,768	— 454,219
1909	63,293,934	992,466	4,350,203	65,636,603	64,479,768	5,089,780	69,269,548	+ 3,632,945
1910	64,286,400	946,217	4,370,805	66,605,420	69,269,548	2,917,800	72,187,548	+ 5,585,928
1911	65,232,617	866,590	4,425,854	67,225,061	72,187,548	3,993,360	76,180,708	+ (2) 8,955,647

(1) Les valeurs de remploi du matériel démolé sont versées à l'entretien ou au budget pour ordre, qui sert d'appoint au budget ordinaire pour l'entretien et le renouvellement.

(2) Au 31 décembre 1911, il restait à fournir, sur fonds de renouvellement, du matériel de traction d'une valeur de 4,446,900 francs et du matériel de transport d'une valeur de 4,090,790 francs.

ANNÉE.	DESIGNATION des COMBUSTIBLES.	ACHATS.			CONSUMMATIONS TOTALES.		
		QUANTITÉS	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.	QUANTITÉS.	PRIX MOYEN par TONNE.	VALEUR.
1911.	Charbon menu demi-gras.	Kilogrammes. 877,740,502	Fr. 13 08	Francs. 11,477,657 70	Kilogrammes. 879,483,000	Fr. 13 08	Francs. 11,503,837 64
	— menu gras.	220,444,463	13 34	2,937,385 51	220,567,000	13 34	2,942,363 78
	— menu maigre.	359,674,300	11 11	3,996,631 60	360,977,000	11 11	4,010,434 47
	— gailleteux.	66,250,000	17 03	1,129,229 39	70,794,000	17 03	1,205,621 82
	Briquettes, type I.	444,443,000	17 08	2,466,624 25	438,363,000	17 08	2,363,240 04
	Briquettes, type II.	466,801,000	19 48	8,953,710 55	468,732,000	19 48	8,990,279 76
	<i>Total des charbons menus et gailleteux, gailleteries et des briquettes.</i>	2,435,053,270	14 50	30,961,239 »	2,438,916,000	14 50	34,016,597 51
	Charbon « anthracite »	4,418,185	24 97	27,928 79	4,418,185	24 97	27,928 79
	— « grains lavés »	5,625,785	17 12	96,344 85	5,625,785	17 12	96,344 85
	— « têtes de moineaux lavées »	225,000	30 99	6,972 60	225,000	30 99	6,972 60
	— pour forges	43,388,000	15 96	213,722 80	43,388,000	15 96	213,722 80
	— gailletins	5,459,900	22 89	124,970 44	5,459,900	22 89	124,970 44
	— p ^r fours à réchauffer.	9,070,000	17 50	158,734 40	9,070,000	17 50	158,734 40
	Coke industriel	481,280	29 03	5,262 18	481,280	29 03	5,262 18
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	7,983,830	21 66	172,926 72	7,983,830	21 66	172,926 72
	Coke spécial lavé pour fonderie	3,785,000	28 31	107,147 39	3,785,000	28 31	107,147 39
	Ensemble.	2,184,890,250	14 61	31,875,248 84	2,485,752,980	14 61	31,929,607 35
	Charbon menu demi-gras.	919,820,161	12 46	14,457,457 37	884,206,000	12 46	11,017,206 76
	— menu gras.	226,135,626	13 29	3,004,488 90	214,264,000	13 29	2,847,568 56
	— menu maigre.	372,874,720	10 07	3,751,595 84	349,211,000	10 07	3,516,554 77
	— gailleteux.	67,135,010	17 54	1,177,303 63	69,252,000	17 54	1,214,680 08
	— gailleteries pour locomotives.	»	»	»	»	»	»
1910.	Briquettes, type I.	438,730,000	16 46	2,283,911 47	435,181,000	16 46	2,225,079 26
	— type II.	408,087,500	18 46	7,534,109 48	387,595,000	18 46	7,155,003 70
	<i>Total des charbons menus et gailleteux et des briquettes.</i>	2,132,483,017	13 70	29,208,866 39	2,039,709,000	13 72	27,976,093 43
	Charbon « anthracite »	4,068,500	27 30	29,153 04	4,068,500	27 30	29,153 04
	— « grains lavés »	4,480,000	16 63	74,532 50	4,480,000	16 63	74,532 50
	— « braisettes lavées »	330,000	16 24	5,357 50	330,000	16 24	5,357 50
	— « têtes de moineaux lavées »	415,000	31 00	3,565 »	415,000	31 00	3,565 »
	Charbon pour forges	42,629,000	15 95	201,450 50	42,629,000	15 95	201,450 50
	— gailletins	4,504,000	22 25	100,188 50	4,504,000	22 25	100,188 50
	— p ^r fours à réchauffer.	8,744,000	17 52	153,187 »	8,744,000	17 52	153,187 »
	— pour fours Budelet, 60 p.c. de gros.	470,000	18 74	3,185 »	470,000	18 74	3,185 »
	Coke industriel	239,200	23 21	5,552 97	239,200	23 21	5,552 97
	— pour réchauds, pour usines et pour trains légers.	7,200,405	20 90	150,434 36	7,200,405	20 90	150,434 36
	Coke spécial lavé pour fonderie	2,890,000	28 30	81,775 »	2,890,000	28 30	81,775 »
	Ensemble.	2,174,863,122	13 80	30,017,247 76	2,082,079,105	13 82	28,784,474 50

(1) Pour les parcours, voir pages 25 et 24.

de combustibles.

CONSOMMATION DES LOCOMOTIVES.								
QUANTITÉS.	PRIX MOYEN PAR TONNE.	VALEUR.	par train-kilomètre (1).		par locomotiv-kilomètre avec train (1).		par locomotiv-kilomètre en général (1).	
			Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Kilogrammes.	Fr.	Francs.	K.	L.	K.	L.	K.	F.
807,763,900	13 08	10,565,551 81						
206,789,000	13 34	2,758,565 26						
353.583,800	11 14	3,92 ,316 02						
1,271,600	17 03	21,655 35	25.27	0.366	21.29	0.308	16.26	0.235
136,064,400	17 08	2,323,979 95						
464,336,700	19 18	8,905,977 91						
1,969,809,400	14 47	28,504,046 30						
810,052,000	12 46	10,093,247 92						
200,010,000	13 29	2,658,132 90						
342,179,500	10 07	3,445,747 57						
3,675,300	17 54	64,464 76	24.61	0.336	20.87	0.285	16.02	0.219
132,731,500	16 46	2,184,760 49						
386,841,200	18 46	7,141,088 55						
1,875,489,500	13 64	25,587,442 19						

N° III. — Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES																				PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS	PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES.		
		A incandescence.												A arc.											
		de 8 bougies.	de 10 bougies	de 16 bougies	de 20 bougies.	de 25 bougies.	de 32 bougies	de 40 bougies.	de 50 bougies.	de 100 bougies.	de 200 bougies	Nernst de 65 bougies.	à valeur de incandesc.	Total.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.			de 25 ampères.	Total
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48	50	»	9	»	22	2	140	68	119,250	
1890	19	»	»	249	»	»	»	»	»	»	»	»	249	»	121	121	20	71	20	26	2	399	221	330,114	
1895	32	»	150	2,045	»	38	76	»	»	»	»	»	2,309	27	142	288	55	128	142	31	2	815	532	722,422	
1896	32	»	155	2,090	»	38	117	»	»	»	»	»	2,400	31	143	322	56	130	139	31	2	874	638	772,444	
1897	33	»	149	2,271	»	49	210	»	»	»	»	»	2,679	33	180	409	71	140	199	21	»	1,053	664	901,271	
1898	35	»	130	2,784	»	145	307	»	»	»	»	»	3,366	61	299	466	87	133	212	49	»	1,307	817	1,093,463	
1899	37	»	362	3,082	»	48	312	»	»	»	»	»	3,804	61	311	486	163	149	239	48	2	1,459	914	1,231,396	
1900	40	»	395	3,267	»	48	316	»	»	»	»	»	4,026	89	306	530	202	190	265	48	2	1,692	1,027	1,413,504	
1901	41	»	885	3,205	»	48	305	»	»	»	»	»	4,443	104	338	595	213	244	249	42	2	1,787	1,081	1,479,350	
1902	44	»	1,106	3,524	»	45	227	»	»	»	»	»	4,902	118	375	658	205	251	256	38	2	1,903	1,141	1,548,103	
1903	46	38	1,448	3,620	»	45	237	»	»	»	»	9	»	5,397	126	379	694	201	301	254	38	2	1,995	1,175	1,628,088
1904	50	66	1,741	4,341	»	23	249	»	»	»	»	22	»	6,442	135	588	726	215	312	266	34	2	2,278	1,346	1,795,547
1905	51	66	1,862	4,631	»	23	254	»	»	»	»	26	»	6,862	128	591	853	248	298	297	5	8	2,428	1,483	1,894,347
1906	56	66	2,052	5,139	»	32	265	»	»	»	»	29	»	7,603	122	623	980	294	458	292	4	9	2,782	1,647	2,200,687
1907	59	66	1,607	6,366	»	602	220	»	24	»	»	33	»	9,118	122	762	1,170	303	473	291	4	9	3,136	1,987	2,445,839
1908	62	66	1,627	7,694	»	608	273	»	27	»	»	35	34	10,364	122	824	1,390	309	506	279	4	7	3,441	2,075	2,666,393
1909	67	66	1,645	7,628	110	1,052	230	»	42	35	»	21	49	10,878	124	838	1,391	363	599	275	2	6	3,598	2,201	2,821,861
1910	73	66	1,461	8,005	217	2,614	199	431	784	136	62	15	51	13,741	127	775	1,586	381	633	258	2	6	3,768	2,343	2,964,344
1911	74	85	1,157	7,029	195	5,711	252	404	1,471	246	89	7	85	14,751	52	574	1,714	291	595	244	»	2	5,455	2,058	2,856,068

N° XXVI (suite). — *Éclairage des stations, ateliers et dépendances.*

B. — *Éclairage au gaz.*

ANNÉES.	NOMBRE DE BRULEURS				PUISSANCE luminieuse totale en bougies.	CONSOMMATION.		DÉPENSE par mètre cube.
	Voies et travaux.	Traction.	Transports.	TOTAL.		Quantités.	Dépenses.	
						Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.
1885	249	7,281	42,842	20,342	305,130	4,334,962	688,559 98	0.159
1890	597	8,496	43,950	23,043	345,645	5,477,043	754,704 31	0.138
1895	674	8,596	44,723	23,993	380,910	5,899,431	747,240 58	0.122
1896	709	8,781	44,985	24,475	388,140	5,823,578	696,143 48	0.420
1897	758	8,860	45,168	24,786	563,805	5,832,842	692,645 41	0.449
1898	787	9,199	45,517	25,503	589,545	5,865,453	682,204 48	0.416
1899	842	9,490	45,378	25,710	622,440	5,623,926	656,705 05	0.417
1900	4,050	9,649	45,340	26,039	864,885	5,423,075	659,322 54	0.122
1901	4,496	9,653	45,247	26,096	869,520	4,969,049	582,736 48	0.447
1902	4,217	9,731	45,100	26,048	928,020	4,561,330	555,691 30	0.122
1903	4,271	9,869	45,286	26,426	962,265	4,780,258	574,582 48	0.420
1904	4,409	10,588	44,911	26,909	994,070	5,001,239	613,223 22	0.123
1905	4,524	10,588	44,953	27,063	1,081,845	4,781,421	579,375 93	0.421
1906	4,393	10,840	44,999	27,232	1,074,660	4,702,049	573,656 »	0.122
1907	4,454	10,954	44,039	26,447	1,128,180	4,788,198	579,497 20	0.421
1908	4,530	10,837	44,179	26,566	1,146,330	4,786,230	589,275 46	0.123
1909	4,663	10,813	44,398	26,874	1,124,145	4,070,296	515,453 42	0.427
1910	4,609	10,588	43,991	26,188	1,045,548	4,006,796	505,350 47	0.126
1911	4,736	9,030	44,468	25,234	1,134,144	4,120,983	525,239 20	0.127

C. — *Éclairage au pétrole.*

ANNÉES.	LAMPES A MÈCHES					LAMPES A INCANDESCENCE				PUISSANCE luminieuse totale en bougies.
	Lampes à mèche plate de 15 mm (6 bougies).	Lampes à mèche plate de 22 mm (11 bougies).	Lampes intensives petit modèle (26 bougies).	Lampes intensives grand modèle (35 bougies).	Total.	Lampes réservoirs (700 bougies).	Lampes avec réservoirs indépendants (700 bougies).	Lampes pour wagons de secours (700 bougies).	Total.	
1905	5,354	9,724	9,339	11,293	35,714	»	18	»	18	789,801
1906	5,409	9,592	9,546	11,335	35,882	»	25	»	25	800,387
1907	5,422	9,618	9,848	11,821	36,679	46	109	»	155	915,833
1908	5,420	9,589	10,235	12,008	37,252	159	178	»	337	1,063,089
1909	5,427	9,604	10,446	12,212	37,689	387	258	19	644	1,258,022
1910	5,435	9,741	10,580	12,349	38,085	469	381	25	875	1,457,936
1911	5,451	9,829	10,773	12,523	38,576	448	557	23	1,028	1,579,828

N° XXVII. — *Éclairage des trains au gaz riche.*

ANNÉES.	NOMBRE de TRAINS ÉCLAIRÉS.	Consommation totale de G A Z.	DÉPENSE DE PRODUCTION DE GAZ en matières et salaires.		
			TOTALE.	ANNUELLE PAR TRAIN.	PAR MÈTRE CUBE
		Mètres cubes.	Fr. C.	Fr. C.	Fr. C.
1885	430	288,781	105,191 72	809 17	0.364
1890	455	362,490	115,996 80	748 37	0.320
1895	218	433,234	110,026 67	504 71	0.254
1896	217	480,430	116,755 16	538 04	0.243
1897	235	555,567	136,202 81	534 45	0.245
1898	290	624,026	152,254 86	525 02	0.242
1899	310	692,833	225,433 80	719 80	0.322
1900	348	861,412	298,887 67	858 87	0.347
1901	374	918,866	266,448 30	711 55	0.290
1902	395	958,074	220,950 »	559 37	0.231
1903	435	1,076,582	215,726 »	495 92	0.200
1904	478	1,192,779	279,092 »	583 87	0.234
1905	528	1,408,304	269,062 »	509 58	0.191
1906	521	1,554,870	322,543 06	619 08	0.207
1907	484	1,730,820	384,649 01	788 53	0.220
1908	489	1,684,430	397,943 74	813 79	0.236
1909	508	1,526,494	326,667 03	643 04	0.214
1910	513	1,673,234	272,737 44	531 65	0.163
1911	536	1,729,034	303,606 07	566 43	0.176

N° XXVIII. — *Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État.*

		PARCOURS UTILE.		PARCOURS POUR SERVICE.			ENSEMBLE.	EFFECTIF moyen des moteurs.	PARCOURS moyen par moteur (Kilom.)
		Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains de route.	A vide.	En manœuvres.			
a. LOCOMOTIVES DE L'ÉTAT.									
Matériel pour les lignes princi- pales.	Locomotives à voyageurs	34,502,064	854,010	44,783	1,146,415	1,843,200	38,380,472	1,085	35,383
	— mixtes	9,657,876	10,932,849	108,972	2,150,536	2,795,038	34,645,271	1,036	33,441
	— à marchandises	406,318	22,527,347	398,007	3,789,123	9,311,452	36,432,217	1,494	24,386
	— de gare	50,959	336,415	5,130	251,637	6,665,120	7,309,261	393	18,599
Matériel pour les lignes secon- daires.	Locomotives-tenders pour fortes rampes	2,317,306	86,894	2,914	138,378	365,911	2,911,403	102	28,543
	Locomotives-fourgons	321,720	223	20	35,656	55,549	413,178	28	14,756
	Voitures à vapeur	9,584	19	"	75	340	10,028	11	912
Locomotives assimilées aux moteurs légers		971,220	964	101	22,653	50,529	1,045,367	35	29,868
Ensemble pour 1911 (1)		(3) 48,237,057	43,738,721	559,927	7,534,383	21,087,139	(3) 121,157,227	4,184	28,957
		(3) 91,975,778		29,181,449					
Ensemble pour 1910		(4) 47,727,446	41,492,746	632,972	6,910,967	20,335,914	(4) 117,100,045	4,140	28,285
		(4) 89,220,192		27,879,853					
b. LOCOMOTIVES ÉTRANGÈRES.									
Sur le réseau de l'État. Ensemble pour 1911 (2)		497,211	63,081	"	50,267	"	610,549	"	"
		560,292		50,267					
— — Ensemble pour 1910		534,330	75,697	"	50,509	"	660,536	"	"
		610,027		50,509					
(1) Y compris . . .	la multiple trac- tion	3,865,035	10,531,386	1,056	"	"	14,398,477	"	"
	(sur le réseau de l'État . .	859	193,363	"	"	"	194,222	"	"
	sur les lignes étrangères . .	696,234	567,776	"	69,552	"	1,333,662	"	"
(2) Y compris la double traction		"	572	"	"	"	572	"	"

(3) Non compris 11,364 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 494,854 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

(4) Non compris 10,202 kilomètres se rapportant aux voitures électriques ayant circulé sur le réseau principal et 493,632 kilomètres se rapportant à la ligne à traction électrique de Mons à Boussu.

Observation. —, Précédemment, tous les trains mixtes indistinctement étaient compris sous la rubrique : *Trains de marchandises*. Depuis, le 1^{er} avril 1894, ils sont répartis entre les trains de voyageurs et ceux de marchandises, suivant qu'ils ont pour affectation principale l'un ou l'autre de ces transports.

N° XXIX. — *Approvisionnements et matériel en magasin.*

Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.

	APPROVISIONNEMENTS			CHIFFRES correspondants pour 1910 (tarif de 1911).
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1911 (tarif de 1911.)	re-stant à fournir en 1912 sur les marchés de 1911.	Totaux.	
<i>1° Approvisionnements et matériel en magasin, dans les dépôts, et restant à fournir sur les marchés de 1911.</i>				
<i>A. Matières et objets neufs.</i>				
Matériel, outils, meubles et ustensiles.	1,405,850 53	217,680 40	1,415,531 02	1,956,022 29
Combustibles	62,687 53	»	62,687 53	49,987 34
Huile d'éclairage	117,541 11	156,840 61	274,181 72	260,898 57
Huiles et matières de graissage	282,040 81	120,358 06	402,598 87	508,215 90
Bois de construction	1,467,629 19	598,902 40	2,066,531 59	1,932,894 95
Pièces de rechange neuves ou de rem- ploi pour locomotives, tenders, voitures et wagons	5,256,506 31	1,710,386 45	6,966,892 74	6,409,911 56
Aciers, fontes et fers divers	1,082,670 82	24,169 80	1,106,840 62	908,454 88
Cuivre, bronze, étain, nickel et autres métaux	2,655,120 54	172,542 89	2,807,665 25	2,645,519 62
Couleurs, vernis, drogueries et produits chimiques	168,644 55	12,505 60	181,150 15	169,042 06
Tissus, crins, fils, laines, cordages, toiles pour bâches, etc.	591,461 »	351,274 49	722,755 49	540,690 20
Matières et objets divers	4,102,241 45	572,591 75	4,674,655 21	4,559,627 85
<i>B. Matières et objets hors d'usage :</i>				
Mitrailles d'acier, de fer et de fonte (1) .	275,578 91	»	275,578 91	249,005 45
Mitrailles de cuivre, de bronze, d'étain, de nickel et autres métaux, vieilles matières diverses (1)	1,159,459 19	»	1,159,459 19	1,012,090 57
Total . . .	18,195,020 55	5,917,052 52	22,112,075 07	20,822,157 04
<i>2° Approvisionnements à la disposition des services consommateurs :</i>				
Stations et ateliers	8,415,157 59	»	8,415,157 59	7,741,558 95
Sections	69,920 72	»	69,920 72	73,669 57
Roues pour locomotives, tenders, voi- tures et wagons	9,157,024 »	»	9,157,024 »	8,920,505 »
Valeur totale des approvisionnements .	55,815,122 66	5,917,052 52	59,752,175 18	57,557,668 50

(1) Déchets, débris de pièces brisées, pièces de rechange hors modèle non utilisables.

N° XXX. — *Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours.*

ANNÉES	MOUVEMENT.			PARCOURS MOYEN par voyageur.			RECETTE TOTALE.		
	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.	Voyageurs en général.	Étudiants.	Ouvriers.
1872 . .	245,880	192,054	865,198	58.55	11.20	12.15	101,560 »	20,500 60	115,160 80
1873 . .	280,117	160,265	1,267,575	28.50	10.45	15. »	160,622 19	27,042 87	178,720 55
1874 . .	257,092	196,682	1,729,456	28.50	10.45	15. »	204,615 79	55,065 80	252,511 01
1875 . .	265,888	228,158	2,521,100	28.50	10.45	15. »	228,060 »	55,107 20	518,621 19
1876 . .	514,772	291,712	2,555,112	26.20	10.95	15.70	244,705 »	47,919 80	552,538 42
1877 . .	589,522	508,008	2,601,948	25.75	10.90	14.05	285,885 05	50,900 »	547,706 55
1878 . .	412,656	582,050	5,001,172	25.05	11.50	15.45	296,740 »	62,015 90	560,944 59
1879 (1) .	(2) 515,480	456,174	2,997,018	28.05	10.78	12.14	584,791 15	74,137 50	556,701 10
1880 (2) .	800,855	615,215	4 266,676	51.75	14.50	12.60	601,809 »	96,555 »	491,842 44
1881 . .	864,048	841,156	5,285,580	55.15	12.85	15.18	645,707 22	150,409 »	754,652 54
1882 . .	1,401,170	1,104,064	6,285,084	56.81	15.27	15.25	1,029,618 08	178,659 »	710,527 60
1885 (3) .	1,780,802	1,261,790	7 025,596	56.48	12.99	15.80	1,275,282 86	192,548 »	805,220 70
1884 . .	2,608,098	1,251,874	7,402,592	57.88	12.95	15.71	1,802,751 12	187,517 »	854,102 05
1885 . .	2,957,048	1,296,412	8,010,261	58.24	12.28	11.80	2,064,660 55	192,029 50	925,822 40
1886 . .	5,520,890	1,547,180	8,572,896	58.50	12.75	14.50	2,551,917 19	197,954 55	982,298 18
1887 . .	5,697,578	1,448,914	9,625,510	58.22	12.62	14.57	2,714,712 11	215,758 07	1,112,572 28
1888 . .	4,146,620	1,550,258	11,294,084	58.27	12.67	14.64	5,075,655 02	228,625 59	1,527,767 82
1889 . .	4,417,156	1,628,460	12,514,642	57.96	12.64	14.66	3,508,947 64	240,889 28	1,456,585 15
1890 . .	4,847,214	1,741,758	14,588,522	58.66	12.78	14.70	5,529,520 18	256,086 78	1,725,455 09
1891 . .	5,258,906	1,789,016	16,299,074	58.90	12.98	14.74	4,027,450 60	279,105 85	1,955,114 55
1892 . .	5,751,018	1,947,558	17,027,012	59.12	15. »	14.76	4,387,684 90	291,490 95	2,061,845 51
1895 (4) .	6,504,650	2,066,970	18,421,574	59.04	15.02	14.74	4,989,219 11	504,755 55	2,228,720 19
1894 . .	7,014,062	2,189,074	19,848,086	59.58	12.90	14.75	5,844,545 28	519,470 95	2,412,712 51
1895 . .	7,288,768	2,278,520	21,575,212	59.25	12.91	14.76	6,071,726 97	524,518 85	2,598,796 50
1896 . .	7,791,182	2,488,898	24,908,200	59.57	12.91	15.01	6,575,967 77	555,574 29	5,118,740 20
1897 (5) .	8,671,458	2,564,556	50,185,821	59.24	15.05	15.15	6,999,522 56	552,252 56	5,597,555 86
1898 . .	9,579,710	2,951,596	55,775,906	59.54	12.85	16.95	7,457,096 50	401,457 62	4,179,152 59
1899 . .	10,588,466	5,204,256	42,267,855	58.90	15.14	17.14	7,786,005 46	425,651 66	5,057,025 45
1900 . .	11,158,760	5,245,742	48,222,259	58.58	12.95	17.20	8,091,652 12	459,887 01	5,906,226 59
1901 . .	12,081,962	5,415,226	47,417,175	58.77	15.27	17.26	8,906,855 54	459,449 20	5,740,615 92
1902 . .	12,974,986	5,555,948	48,578,452	58.86	15.44	17.27	9,669,958 59	485,167 16	5,891,195 65
1905 (7) .	14,167,628	5,609,952	51,450,598	59.21	12.84	17.28	10,871,255 40	489,174 69	6,254,880 65
1904 . .	15,205,084	5,795,644	52,981,114	59.28	15.49	17.25	11,987,554 26	527,562 01	6,455,601 95
1905 . .	17,456,552	5,850,746	58,060,495	56.94	15.71	17.25	14,578,169 62	551,526 01	7,092,469 82
1906 . .	17,495,480	4,085,976	65,444,456	59.40	15.86	17.25	14,486,051 94	597,910 99	7,851,875 40
1907 . .	18,165,710	4,524,208	69,071,491	59.60	15.95	18.77	15,547,501 51	617,805 01	8,755,557 75
1908 . .	19,214,626	4,554,250	65,706,770	59.86	15.51	18.79	16,052,717 71	665,666 51	8,429,457 82
1909 . .	20,042,422	4,692,976	66,214,976	59.84	15.98	18.79	16,745,785 92	691,958 08	8,457,194 92
1910 . .	22,566,482	4,752,841	71,866,821	40.17	15.72	18.79	19,554,250 89	706,818 92	9,282,958 02
1911 . .	22,559,054	5 655,640	78,304,104	59 62	12 78	18.79	18,554,529 58	755,189 »	10,209,506 25

(1) A partir de 1879, les enfants des agents de l'Administration jouissent d'une réduction de 50 p. c. sur les prix d'abonnements. Il en est de même des agents autorisés à habiter temporairement en dehors de leur résidence de service.

(2) De 1879 à 1882 inclus, les voyageurs de commerce payaient moins que le public ordinaire, du chef des abonnements.

(3) Exposition nationale et extension des divers tarifs d'abonnements.

(4) Réduction du tarif d'abonnements et faculté pour l'abonné de prendre indifféremment les trains express et les trains ordinaires.

(5) Institution d'abonnements de quinze jours, à partir du 1er juin 1895. (Voir annexe suivante.)

(6) Augmentation des prix d'abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la 2^{me} classe et réduction de 10 p. c. du prix des abonnements ordinaires de 5^{me} classe ainsi que des abonnements pour ouvriers.

(7) Institution d'abonnements de cinq jours à partir du 1er août 1905. (Voir annexe suivante.)

N° XXXI. — Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours.

ANNÉES.	DURÉE des ABONNEMENTS.	MOUVEMENT (Nombre d'abonnements.)				RECETTES.			
		1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	Ensemble.	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.	Ensemble.
1895 (1)	15 jours	2,252	6,248	11,548	10,828	111,600	257,424	285,700	652,724
1894		4,888	15,769	25,840	46,497	241,575	599,222	646,000	1,489,597
1895		5,428	16,965	27,757	50,128	271,400	644,591	695,425	1,609,419
1896		6,500	19,515	31,009	57,024	324,525	741,551	775,225	1,841,501
1897 (2)		6,501	15,782	45,895	65,978	358,446	620,798	1,028,651	1,987,875
1898		5,506	15,461	48,715	69,682	302,850	618,440	1,120,445	2,041,715
1899		(5) 892	22,087	51,081	74,060	49,060	885,480	1,174,865	2,107,405
1900		"	25,640	49,504	72,944	"	945,600	1,155,992	2,079,592
1901		(4) 42	27,098	56,972	84,112	2,520	1,085,920	1,510,556	2,596,796
1902		1,524	27,725	65,255	92,280	79,440	1,108,920	1,454,559	2,642,719
1903 (5)	15 jours	1,405	25,492	58,755	85,692	87,900	1,019,680	1,350,905	2,438,485
1904	5 "	565	17,585	49,750	67,698	16,890	547,700	572,125	956,715
1904	15 "	1,838	22,469	51,479	75,604	99,560	898,760	1,181,017	2,182,137
1905	5 "	1,505	56,224	99,756	157,575	44,850	724,480	1,147,194	1,915,524
1905	15 "	2,906	27,601	56,879	87,386	174,509	1,105,479	1,507,496	2,585,285
1906	5 "	5,110	69,712	179,475	232,517	95,247	1,595,610	2,065,459	3,555,527
1906	15 "	2,456	20,055	59,570	88,059	144,555	1,020,095	1,535,217	2,528,644
1907	5 "	2,858	55,262	147,456	205,576	84,668	1,052,519	1,677,084	2,814,072
1907	15 "	2,819	27,799	60,255	90,855	167,025	1,098,060	1,570,546	2,655,452
1908	5 "	5,405	62,856	165,525	229,784	100,815	1,211,011	1,860,096	3,201,921
1908	15 "	2,658	27,592	62,190	92,450	159,581	1,092,020	1,450,570	2,681,771
1909	5 "	5,406	61,749	165,505	230,458	102,110	1,254,980	1,900,984	3,258,104
1909	15 "	2,957	27,770	64,518	95,025	176,000	1,110,720	1,479,514	2,766,054
1910	5 "	5,641	62,904	167,568	235,911	109,210	1,258,060	1,924,709	3,291,979
1910	15 "	5,474	51,480	72,588	108,042	208,520	1,279,200	1,669,524	3,157,044
1910	5 "	4,506	87,495	258,902	350,905	155,170	1,749,800	2,977,375	4,862,455
Janvier	15 jours	187	1,911	4,140	6,250	11,220	76,560	95,427	185,207
Janvier	5 "	259	5,477	7,455	11,151	7,470	69,510	85,502	162,215
Février	15 "	125	1,706	5,756	5,567	7,500	68,200	85,928	161,628
Février	5 "	240	5,548	7,425	11,011	7,200	66,960	85,564	159,524
Mars	15 "	157	1,977	4,781	6,915	9,420	79,080	109,965	198,465
Mars	5 "	242	5,517	7,095	11,782	7,260	70,950	91,919	170,109
Avril	15 "	200	1,911	4,564	6,675	11,950	76,410	104,972	195,562
Avril	5 "	526	4,824	11,552	16,702	9,780	96,180	152,818	259,108
Mai	15 "	228	2,219	5,251	7,698	15,680	88,710	120,775	225,195
Mai	5 "	517	4,678	11,401	16,426	10,410	95,560	151,111	255,081
Juin	15 "	508	2,555	5,611	8,274	18,460	94,200	129,055	241,715
Juin	5 "	425	6,209	16,025	22,657	12,690	124,170	184,287	321,147
Juillet	15 "	672	5,656	8,015	12,545	40,260	146,220	184,545	371,005
Juillet	5 "	501	8,505	24,120	32,926	15,050	166,100	277,580	458,510
Août	15 "	741	4,240	10,500	15,481	44,460	169,580	241,500	455,540
Août	5 "	588	10,720	44,169	55,477	17,640	214,590	307,945	539,975
Septembre	15 "	414	5,158	7,461	11,055	24,840	126,520	171,605	322,765
Septembre	5 "	558	9,559	50,208	60,165	16,140	187,180	548,082	851,402
Octobre	15 "	212	2,158	5,175	7,525	12,720	85,520	118,979	217,219
Octobre	5 "	556	4,791	12,011	17,158	10,080	95,820	158,126	264,026
Novembre	15 "	168	1,949	4,819	6,956	10,080	77,060	110,857	198,877
Novembre	5 "	285	5,861	8,818	12,962	8,490	77,220	101,407	187,117
Décembre	15 "	411	1,400	5,045	5,154	6,660	56,000	85,789	148,449
Décembre	5 "	240	5,665	8,769	12,672	7,200	75,260	100,845	181,505
Totaux	15 "	5,525	28,625	67,705	99,849	211,250	1,144,820	1,557,169	2,915,259
pour 1911	5 "	4,505	66,782	189,984	261,069	129,090	1,555,610	2,184,816	3,649,516

(1) A partir de juin 1895.
(2) Augmentation du prix des abonnements de 10 p. c. pour la 1^{re} classe et de 5 p. c. pour la deuxième. -- Réduction de 10 p. c. pour la 3^e classe.
(3) Suppression des abonnements de 1^{re} classe.
(4) Abonnements pour voitures-salons et compartiments réservés, à partir de décembre 1901.
(5) Création d'abonnements de 5 jours, au mois d'août 1905.

N° XXXII. — *Mouvement et recettes*

ANNÉES.	OUVRIERS DE L'INDUSTRIE PRIVÉE. — PRIX					
	UN VOYAGE SIMPLE PAR JOUR.			UN VOYAGE « ALLER ET RETOUR » PAR JOUR.		
	6 jours.	7 jours.	Total.	6 jours.	7 jours.	Total.
A. — Mouvement						
1896	5,206	108	5,514	1,551,456	151,002	1,685,458
1897.	6,585	101	6,486	1,885,667	156,668	2,042,555
1898.	11,056	496	11,552	2,552,008	189,995	2,522 005
1899.	21,178	885	22,063	2,712,756	264,129	2,976,865
1900.	21,155	925	22,088	5,167,565	265 575	5,452,958
1901.	21,515	1,027	25,542	5,125,966	242,880	5,566,846
1902	25,942	862	24,804	5,198,029	242,657	5,440,666
1905.	29,029	1,266	50,295	5,542,698	260,227	5,602 925
1904	51,678	1,594	55,272	5,422,059	249,557	5,671,576
1905.	52,441	1,605	54,044	5 744,615	280 701	4,025,516
1906.	55,655	1,598	55,051	4,151,954	295,185	4,425,119
1907.	51,626	1,555	55,959	4,595,855	286,089	4,879,944
1908.	56,140	1,996	58 156	4,552,055	255,591	4,787,644
1909.	54,566	1,618	56,181	4,545,118	276,615	4,819,751
1910.	55,154	1,669	56,865	4,920,486	518,452	5,247,958
1911.	57,659	1,212	58,851	5,589,151	516,509	5,755,440
B. — Re						
1896	5,859 60	90 50	5,949 90	2,425,554 25	207,705 10	2,651,257 55
1897.	4,504 25	81 65	4,585 90	2,785,645 61	218,165 70	5,095,809 51
1898.	11,048 55	850 95	11,899 50	5,105,207 69	551,112 65	5,456,520 54
1899.	14,569 05	770 65	15 559 70	5,692,671 84	425,278 50	4 115,950 14
1900.	15,990 45	750 80	14,741 25	4,576,510 59	451,916 98	4,808,427 57
1901	16 711 50	891 55	17,602 65	4,280,846 92	590 992 80	4,671,859 72
1902	15 654 45	698 45	16,552 90	4,591,047 55	586,650 67	4,777,677 40
1905.	19,409 15	1,054 60	20,445 75	4,608,188 70	412,775 82	5,020,962 52
1904.	21,014 15	1,282 70	22,296 85	4,726,155 92	597,449 20	5 125,905 12
1905.	21,196 50	1,274 75	22 471 05	5,187,652 85	451,682 69	5,659 515 52
1906.	21,751 45	1,100 85	22 855 30	5,758,495 54	468,770 74	6,207,264 28
1907.	22,585 20	1,085 40	25,470 60	6,400,795 16	457,504 47	6,858 299 65
1908.	21,850 15	1,842 45	26,692 60	6,550,911 58	409,792 76	6,710,704 14
1909.	22,257 04	1,424 15	25,681 19	6,541,892 75	442,708 55	6,784,701 26
1910.	22,924 89	1,540 25	24,465 12	6,915,476 68	515,229 79	7,450,706 47
1911.	26,108 96	1,055 85	27,142 81	7,614,562 57	557,096 86	8,171,459 45

des abonnements d'ouvriers.

NORMAUX.		AGRÉÉS ET OUVRIERS DE L'ADMINISTRATION. Demi-prix.				TOTAL GÉNÉRAL.
Un voyage «aller et retour» par semaine.	Total des prix entiers.	Un voyage simple par jour (6 ou 7 jours).	Un voyage « aller et retour » par jour (6 ou 7 jours.)	Un voyage « aller et retour » par semaine (12 déplacements).	Total des demi-prix.	
(nombre de billets).						
180,688	1,874,440	1,396	329,121	2,656	555,175	2,204,615
250,822	2,209,645	1,858	595,298	2,795	599,951	2,699,594
581,847	2,915,402	5,489	545,798	2,899	552,186	3,207,588
594,547	3,595,475	6,183	581,999	5,074	591,256	3,981,751
727,057	4,182,055	6,571	599,227	5,329	408,927	4,590,980
687,526	4,079,714	5,828	406,811	5,518	416,157	4,495,871
707,975	4,175,445	6,469	428,441	5,977	455,887	4,600,350
766,759	4,599,979	9,115	485,271	5,190	497,574	4,897,555
785,195	4,488,045	9,008	510,828	4,647	551,485	5,042,526
860,682	4,920,042	9,007	590,655	5,257	604,919	5,524,961
981,896	5,445,066	7,519	617,980	4,812	650,111	6,075,177
1,162,854	6,078,757	6,291	602,689	5,299	614,279	6,695,056
1,119,014	5,944,794	7,126	428,624	5,699	459,449	6,584,245
1,104,208	5,960,125	6,092	459,514	5,650	449,256	6,409,559
1,252,512	6,517,055	7,729	452,506	5,796	464,051	6,981,084
1,545,056	7,117,527	4,882	477,959	4,219	487,040	7,604,567

celles.

186,952 15	2,822,159 40	505 25	289,785 75	6,511 80	296,600 89	5,118,740 20
245,785 25	5,251,178 46	605 85	556,005 50	6,588 25	515,177 40	5,597,555 86
467,414 55	5,955,661 59	1,408 05	255,870 05	6,189 90	245,468 "	4,179,152 59
651,992 41	4,766,282 25	2,187 75	262,268 95	6,284 50	270,741 20	5,057,025 45
796,887 52	5,620,056 54	2,095 80	276,260 60	7,815 85	286,170 25	5,906,226 59
760,572 70	5,449,815 07	1,968 50	280,759 20	8,095 15	290,800 85	5,740,615 92
791,451 68	5,585,461 98	2,005 50	294,459 07	9,289 50	505,753 67	5,891,195 65
864,685 28	5,906,091 55	5,418 80	335,458 85	11,911 45	548,789 10	9,254,880 65
890,690 68	6,056,892 65	5,179 90	582,690 80	10,858 60	596,709 50	6,455,601 95
991,166 75	6,655,955 52	2,915 45	421,288 70	12,514 55	456,516 50	7,092,469 82
1,169,561 82	7,599,681 40	2,282 60	458,582 35	11,326 85	452,191 80	7,851,875 20
1,411,280 22	8,295,050 45	2,029 90	428,265 95	12,195 45	412,487 28	8,755,557 75
1,555,850 12	8,125,226 86	4,021 25	295,541 50	8,865 41	506,250 96	8,429,457 82
1,556,278 42	8,114,660 87	2,657 50	501,166 80	8,729 75	512,554 05	8,457,194 92
1,502,695 08	8,957,866 67	4,818 80	511,196 85	9,075 70	525,091 55	9,282,958 02
1,667,220 19	9,865,822 45	2,569 55	550,985 50	9,950 95	545,485 80	10,209,308 25

N° XXXIII. — *Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1911.*

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Acides chlorhydrique, muriatique, sulfurique	139,411	14 462	9,854	165,727
Acier { en lingots, en brames, en largets ou en bidons (4 ^e classe, T. sp. 15, 28 et 56).	207,269	1,551	61,661	270,481
	294,458	20,677	97,489	412,624
Ardoises pour toitures (4 ^e classe).	10,235	508	555	11,271
Betteraves { par 10 tonnes (4 ^e classe et T. sp. 58).	519,894	54,165	78,095	652,150
	8,051	»	15	8,066
Bières en fûts (5 ^e classe).	46,076	770	560	47,206
Bois { de construction, billes, clappes, douves, merrains, etc. (5 ^e classe).	462,971	54,198	11,455	508 624
	508,865	57 505	49,140	595,506
	217,675	26,977	21,446	266,098
Brai de goudron, de gaz, de houille, de bois, d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 22 et 40).	201,449	5 542	1,925	208,914
Briques { à bâtir (4 ^e classe, sp. 5)	200,409	17,472	17 580	225,261
	78,955	14,196	14,428	107,577
Carreaux et dalles { en ciment, en grès, en terre céra- mique, en pierre et marbre, etc. (5 ^e classe, sp. 12).	61,955	4,007	8,524	74,266
	7,570	155	177	7 682
Cendrées (4 ^e classe, sp. 56 et 57)	264,607	5,565	59,017	307,187
Céréales : avoine, escourgeon, froment, gruau, maïs, seigle, malt, riz, etc. (5 ^e classe, sp. 46).	755,486	48,795	57 560	821,841
Chaux et plâtre : chaux, cen- dres et poussière de chaux, plâtre et gypse.	556,594	50 580	70,255	657,429
	71,111	1,819	54,265	107,195
Chicorée { en racines fraîches (4 ^e classe).	4,567	60	52	4,479
	50,007	99	»	50,106
Chiffons (3 ^e classe et T. sp. 12)	69,894	1,841	5,787	78,522
Ciment (3 ^e classe, T. sp. et except ^{es})	525 406	20,520	25 055	570,979
Clous, pointes et vis (2 ^e classe T. sp. 9 et 56).	57,560	867	5	58,252
Colis vides (1 ^{re} classe)	55,069	44	55	55,148
A reporter.	5 554,916	518 546	582,505	6 255,567

NATURE DES MARCHANDISES	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report . . .	5,554,916	518,518	582,505	6,235,567
Combustibles mi- néraux: houille, { (4 ^e classe, sp. 1, 27, 29, 31, 32, 42).	2,564,842	526,654	280,153	3,171,911
{ (sp. 2)	251,057	1,050	2,660	254,727
{ (sp. 51)	156,081	35,855	2,610	174,526
{ (except. provisoire n° 6	1,587,558	47,914	144,106	1,779,588
{ (id. id. n° 31).	6,124,718	411,770	268,181	6,804,509
Coton brut en balles (2 ^e classe, sp. 18 et 45).	25,271	174	32	25,477
Cuir et peaux salés, verts ou secs en poils (2 ^e classe, sp. 8 et 18)	23,805	417	1,168	25,500
Déchets de carrières { (4 ^e classe, sp. 56).	88,196	4,518	5,818	98,562
{ (sp. 2, 5, 24 et 57)	1,180,261	115,458	100,784	1,596,485
Déchets de textiles, { déchets d'étoupe, de de fils d'étoupe, de chanvre, de lin (3 ^e cl. de chanvre, de laine, et sp. 12)	9,028	15	25	9,968
{ déchets de laine et de co- de lin et de coton. ton (2 ^e cl. et sp. 18).	21,118	96	625	21,857
Drèches, pulpes et résidus de distillerie (4 ^e cl. et sp. 56 et 59)	411,542	4,500	55,878	451,720
Eaux ammoniacales, eaux de suint, d'exosmose (4 ^e classe)	9,529	558	988	11,075
Épicerie et denrées coloniales (1 ^{re} classe)	4,885	41	"	4,896
Engrais divers { 4 ^e classe	89,957	2,001	1,917	95,885
{ sp. 5 et 56	604,757	97,625	94,288	796,650
{ sp. 2, 57 et 58.	214,018	4,466	54,529	275,215
Escarilles (4 ^e classe)	2 8 8	10	655	5,451
Étoupes (3 ^e classe).	12,695	"	10	12,705
Faïence et poterie commune en terre cuite (2 ^e classe, sp. 9)	16,155	517	121	16,601
Farine, féculé et son (3 ^e classe, sp. 46)	514,028	26,595	41,985	615,606
Fers en général. { Fers battus, en { (2 ^e classe).	16,617	1,785	4,104	22,504
{ barres, laminés, fendus, feuil- { (3 ^e cl., sp. 9 et 56)	155,728	15,075	11,260	182,061
{ lards, ferronne- { (4 ^e cl., sp. 12, { ries, fers ébau- 15 et 56)	117,559	1,002	1,004	119,565
Fils de laine, de coton, de soie, de lin, de chanvre et d'étoupe (1 ^{re} classe, sp. 6, 7 et 17)	15,867	54	140	16,061
Fontes { brutes et massives (4 ^e classe, sp. 15, 28, 43)	258,650	45,640	75,811	380,084
{ moulées et fontes pour ornements (2 ^e classe, sp. 9)	47,075	4,125	6,470	57,670
Fruits et légumes frais. { Pommes, poires, prunes fraî- { ches, etc. (2 ^e classe, sp. 9).	16,755	277	4,964	21,996
{ Oignons, pommes de terre, etc. (5 ^e classe, sp. 12, 60)	192,578	27,519	19,725	250,420
A reporter . . .	20,058,460	1,495,655	1,745,905	23,299,996

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTALS GÉNÉRAUX (Tonnes.)	
	INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.)	au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report.	20.058,460	1,495,655	1.745.905	25,295,996	
Glaces (avec ou sans tain) (1 ^{re} classe).	54,620	901	1.661	57,182	
Goudron de gaz, de houille et d'huiles minérales (4 ^e classe, sp. 40).	61,209	5,475	25,771	88.455	
Graines et semences fourragères (5 ^e classe).	12,678	827	650	14,155	
Huiles diverses.	Pétrole, naphle, huiles de palme de graines alimentaires (1 ^{re} classe, sp. 6, 17 et 18)	111,185	5,488	2,026	118,697
	Huile de graissage épurée, huiles légères minérales (2 ^e et 5 ^e cl.).	21,176	1,415	2,522	25,511
	Huiles lourdes, huiles de boghead, de chiste, de goudron, etc. (3 ^e et 4 ^e classes)	11,497	2,126	751	14,574
	Huiles brutes ou noires (3 ^e et 4 ^e cl.)	2.045	"	10	2,055
Laines.	Laine peignée ou cardée (1 ^{re} classe).	5.099	246	5	5,550
	Laine brute et laines autres que la laine peignée ou cardée (2 ^e classe).	50,952	119	854	51.905
Laitier en bloc ou granulé (4 ^e classe, sp. 2, 24, 56, 57).	181,502	4.744	69,510	255.556	
Lin	teillé (2 ^e classe)	20,065	7	79	20,149
	en tiges (4 ^e classe).	58,225	"	5,054	41,257
Machines et mécaniques montées ou démontées (1 ^{re} classe, sp. 9)	55,815	1,925	2,747	58,485	
Marbre	en tranches scellées ou non (1 ^{re} classe, sp. 12)	11,274	754	1,545	15,571
	en blocs (4 ^e classe)	21,754	9.774	707	52.255
Marne et craie brute (4 ^e cl., sp. 2, 5, 24, 56, 57)	189,288	18.591	585	208.464	
Mélasse ordinaire en fûts (5 ^e classe).	27,117	6	191	27,514	
Minerais	de fer, de manganèse et manganésifères (4 ^e classe, sp. 2, 5, 25, 24, 25 et 26)	507,268	506.605	7,458	621,551
	de zinc calamine, minerais de plomb (4 ^e classe, sp. 25).	211,505	86,555	74	297,752
	d'argent et autres non dénommés (2 ^e classe, sp. 25).	15.500	"	"	15,500
Mitraille et limaille	de fer, de fonte et d'acier. Ferrailles (4 ^e classe, sp. 15 et 28)	267.474	27,759	41,161	356,674
	d'autres métaux et déchets de métaux communs (2 ^e classe, sp. 8).	4,615	278	205	5,096
Moellons et pierres calcaires	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5, 24 et 56).	78,175	5,115	7,574	88,662
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2, 24, 26 et 57).	489,677	54,692	105.076	647,445
Paille et fourrages.	Fourrages verts et secs, fourrages condensés, paille en hottes (5 ^e cl.)	97,608	5.054	15,285	115,947
	Foin (4 ^e classe)	14,722	581	1,255	16,556
Areporter.	22,556,005	2.026,442	2,028,295	26,410,850	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État. (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX. (Tonnes.)	
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)		
Report	22,356,095	2,026,442	2,028,295	26,410,850	
Papier à écrire ou à imprimer, papier d'em- ballage et papiers peints (1 ^{re} cl., sp. 6, 7, 8).	62,701	481	3,965	67,147	
Pâte à papier, pâte de bois, de paille ou de chiffons (5 ^e classe).	41,775	2,207	5,891	49,871	
Pavés (4 ^e classe, sp. 2, 5)	455,085	62,970	25,219	541,272	
Pierres. {	Pierres brutes, bouchardées en grès artil. brutes sciées sur une face, meulrières, etc. (4 ^e cl., sp. 2, 5). . .	204,926	11,264	5,998	222,188
	Pierres en grès artif. taillées, sciées sur plusieurs faces, pierres tail- lées, etc. (5 ^e cl., sp. 12)	146,452	11,075	2,225	159,750
Planches et planchettes (3 ^e classe, sp. 21) . . .	70,274	6,100	8,095	84,469	
Plomb en saumons (2 ^e classe, sp. 9)	14,865	599	1,716	17,180	
Produits sidérur- giques. {	Câbles, chaînes, charpentes et pièces de pont, essieux, objets en fer ou fonte ouvrés, etc. (2 ^e cl., sp. 9).	185,828	15,570	26,469	227,867
	Bandages de roues, longe- rons.	65,550	6,559	65,988	155,057
	poutres et pontrelles, rails et locomotives, etc.	12,141	7	1,874	14,022
	accessoires, tuyaux en fonte, etc.	49,879	»	9,872	59,751
Pyrites et résidus de pyrites (4 ^e classe, sp. 25, 24, 23 et 26).	107,458	9,192	771	117,401	
Sable {	par 10 tonnes (4 ^e cl., sp. 5)	167,274	11,870	6,592	186,056
	par 50 tonnes (4 ^e cl., sp. 2 et 41). . . .	954,612	58,554	6,557	1,019,503
Scories de forges, de laminoirs, de puddlage et de réchauffage. Scories d'acier, etc. (4 ^e cl., sp. 4, 25, 24, 23 et 26)	111,770	52,756	7,952	152,458	
Sels {	brut et raffiné (4 ^e classe, sp. 16). . . .	25,479	1,125	414	27,016
	de soude (carbonate) (5 ^e classe, sp. 12).	59,894	1,574	1,911	45,579
Sucre {	raffiné et candi (1 ^{re} cl., sp. 6 et 17). .	25,520	11,176	50	54,526
	brut, sucre cristallisé (2 ^e cl., excep ^t prov. 15)	149,046	2,157	11,588	162,591
Sulfate {	de potasse et de soude (4 ^e classe) . .	45,245	5,726	1,006	49,977
	de baryte en pierres ou en poudre (4 ^e classe, sp. 5)	20,558	2,575	180	22,911
A reporter.	25,505,761	2,277,555	2,220,406	29,803,562	

NATURE DES MARCHANDISES.	SERVICES INTÉRIEUR et État vers État (Tonnes.)	SERVICES MIXTES RÉUNIS		TOTAUX GÉNÉRAUX (Tonnes.)
		au départ des stations de l'État. (Tonnes.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Tonnes.)	
Report	25 505,761	2,277,535	2,220,466	29,805,562
Tanins : { Algarobilla, valonées, myroholans, sumac, dividivi, écorces exoti- ques (5 ^e classe, sp. 12)	7,692	278	205	8,175
{ Écorces à tan indigènes (3 ^e classe, 4 ^e classe, sp. 12)	15,019	789	1,218	17,026
non dénommés (5 ^e classe)	19,171	11	84	19,266
terreau et terre de bruyère (4 ^e classe, sp. 36)	54 628	786	2,784	58,198
Terres et terrils. { Terres plastiques, à poterie, réfractaires, végétales par 10 t. (4 ^e cl. et sp. 5).	68 859	16,694	54,248	119,781
{ Terres à pipes, kaolin, china-clay, ball- clay, etc. par 50 t. (4 ^e cl. sp. 2, 11 et excep. prov. 31	60,014	6,625	12,552	79,171
{ Terrils { par 10 t. (4 ^e cl., sp. 1 et 36).	118,415	»	470	118,885
{ par 50 t. (sp. 24 et 57)	54,815	4,582	1,400	60,797
Tôles. { fines, polies et ordinaires (2 ^e classe, sp. 12, 15 et 56)	58,456	4,254	2,288	44,958
{ fortes et communes (2 ^e et 3 ^e classes, sp. 12, 15, 15 et 56)	151,410	8,787	54,722	194,919
Tourteaux (4 ^e classe)	122,579	2,809	165	125,555
Tuiles et pannes en ciment ou en terre cuite, (4 ^e classe, sp. 5)	68,726	5,578	1,078	75,382
Verrerie et gobeletterie. { (2 ^e classe)	8,546	476	2,420	11,242
{ (sp. 9 et 11)	14,518	197	11,084	25,799
Verres à vitres et verres spéciaux. { (2 ^e classe)	29,512	1,594	97	51,005
{ (sp. 9 et 12)	201,740	12,596	106	214,242
Zinc en barres, en feuilles, laminé, en plaques ou en saumons (2 ^e classe et sp. 9)	40,756	7,118	12,568	60,242
Marchandises autres	5,640,147	151,879	501,928	4,275,954
Ensemble des transports en services intérieur et mixtes	29,981 222	2,480,168	2,859,665	35 321,055

N° XXXIV. — *Mouvement général des GROSSES MARCHANDISES expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1911.*

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	»	»	»	»	»	
Acide sulfurique, nitrique . . .	63,626	956	»	75	64,657	
Amidon	127	115	»	»	242	
Ardoises { brutes pour toitures.	3,017	319	»	»	3,336	
{ en tables.	45	»	»	»	45	
Argile . { brute	92	12,185	54	92	12,423	
{ calcinée ou grillée. .	»	458	»	»	458	
Asphalte.	342	531	104	»	977	
Avoine.	40	3,098	314	»	3,422	
Bières en fûts.	»	17,536	32	300	17,868	
Bois { Bois d'essences ne faisant pas l'ob- jet d'une exploi- tation forestière et agricole en Europe centrale en grumes, bûches et rondins.	279	695	699	115	1,788	
	7	70	600	26	703	
	226	1,121	32	»	1,379	
	sciés.	143	1,448	2,509	73	4,173
	perches à houblon.	10	984	45	»	1,039
	pour mines.	44	3,539	45	»	3,628
	objets en bois.	467	1,113	108	719	2,407
Briques réfractaires	1,667	20,083	44	10,750	32,544	
Cacao	»	30	532	191	753	
Café.	»	»	905	»	905	
Céréales (sauf l'avoine).	1,587	8,336	10,373	10	20,306	
Céruse.	253	5	»	43	303	
Charbon de bois.	201	104	»	741	1,046	
Chaux	10,322	953	70	566	11,914	
Chicorée { en racines ou en cos- settes	33,549	2,620	5	70	36,244	
{ fabriquée.	175	30	»	10	215	
Chiffons	11,635	2,723	1,137	1,211	16,706	
Chlorure de calcium.	137	1,612	»	124	1,873	
Chlorure de chaux.	40	1,471	»	1,417	5,928	
Chromate et bichromate de po- tasse. — Chromate et bichro- mate de soude	60	59	»	»	119	
A reporter.	128,061	82,194	17,608	19,535	247,398	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Report	128,061	82,194	17,608	19,535	247,398
Ciment.	19,440	926	40	172	20,248
Combustibles	par 40 tonnes	62,631	1,036,682	4,366	1,103,659
	par 45 —	„	288,363	1,800	290,163
	par 50 —	9,533	„	„	9,533
	par 100 —	7,668	„	„	7,668
	par 200 à 300 t.	„	107,622	490,181	597,803
Coton brut et déchets de coton.	2,337	2,261	20,534	341	25,443
Crasses de hauts-fourneaux . .	5,418	4,125	„	61	6,604
Créosote	436	63	„	36	235
Cuir et peaux	verts et salés ainsi que séchés. tannés.	4,599 77	2,763 249	10,641 26	16,023 352
Dégras.	„	„	„	35	35
Eau minérale.	24	2,882	44	928	3,845
Engrais.	Phosphates minéraux et superphosphates. Scories Thomas (sco- ries phosphatées). .	45,487 5,012	364 4,207	214 6	83 45,635
	Guano	4,845	1,002	„	2,847
	Salpêtre du Chili (ni- trate de soude). . .	208	239	24,906	444
	Autres engrais . . .	4,147	41,643	455	2,397
	Farines alimentaires.	199	116	487	238
Fers, fonte et aciers.	Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les poutrel- les).	3,788	46,362	2,156	230,077
	Tuyaux en fer	572	4,898	355	33,463
	Fonte brute, mitraille.	49,535	66,302	41,428	23,103
	Machines agricoles . .	498	274	51	26
	Autres machines et pièces de machines.	3,022	23,964	3,715	22,594
	Poutrelles.	„	434	„	„
	Fuel économiseurs, ra- diateurs.	„	230	126	„
	Fers et aciers ouvrés (autres).	3,390	45,269	200	133,519
	Fibres brutes.	40	55	71	„
	de coton, de laine . .	4,058	437	225	14
Fils	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'é- toupes	5,327	482	292	11
Foin.	786	124	739	„	1,649
Fromages	2	„	86	„	83
A reporter.	301,235	4,728,206	94,010	980,051	3,403,502

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite).					
Report	301,235	1,728,206	94,010	980,051	3,103,502
Fruits frais.	13,931	66	6,440	43	20,430
Glace (eau congelée).	"	6	"	12	18
Goudron minéral	257	5,390	2,513	8	8,193
Graines { de betteraves	12	1,806	"	"	1,818
{ fourragères	175	74	196	"	445
Graisses { cambouis, saindoux	5	35	1,331	"	1,371
{ suif et autres graisses.	324	28	748	"	1,100
Groupages	228	4,779	530	5,280	10,817
Houblon	218	560	97	1,132	2,017
{ végétales	569	46	2,271	10	2,896
{ de goudron de houille.	135	994	"	453	1,592
{ minérales lourdes.	47	268	477	9	801
Huiles { minérales demi-lourdes	6	22	92	"	120
{ minérales à graisser	201	197	6,373	"	6,771
{ de pétrole raffiné et naphte.	328	2,232	5,519	"	8,079
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire.	"	1,367	40	3,081	4,488
Laines { brutes lavées et dé- chets de laine.	10,600	2,044	6,576	446	19,636
{ laine peignée	9,176	74	466	40	9,426
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	"	40	"	"	40
Lard, jambons	"	20	"	5	25
Légumes secs.	130	5	2,880	"	3,015
Lins, filasses de lin, d'étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fils de caret de chanvre	2,230	533	127	"	2,890
Marbres { en blocs	2,749	115	7,403	12	10,279
{ en tranches.	395	5	"	"	400
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail.	"	"	40	"	40
{ de fer et de (10 tonnes.	5,093	1,031	446	10	6,580
{ manganèse Pyrites de fer (45 ou 50 tonnes.	5,837	344	12,889	"	19,270
Minerais { de zinc et de (10 tonnes.	3,757	552	3,182	"	7,491
{ plomb (45 ou 50 tonnes.	2,602	616	33,808	"	37,056
{ autres (10 tonnes.	20	115	384	1	540
{ (45 ou 50 tonnes.	20	46	1,016	"	1,082
Nitrate de potasse (salpêtre).	406	"	75	40	521
Oufs	204	917	1,416	"	2,567
A reporter.	360,890	1,752,793	191,075	990,580	3,295,338

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Allemagne (suite).						
Report	360,890	1,782,795	191,075	990,580	5,293,338	
Oignons comestibles.	1,615	15	461	7	2,098	
Objets en ciment	»	304	87	105	496	
Os concassés	2,459	99	1,688	»	4,246	
Paille	121	866	5	»	992	
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.	41	3,295	1,522	66	4,724	
brutes ou de construction	22,374	5,722	506	288	20,500	
Pierres.	ouvrées et pierres taillées de toute espèce	4,004	117	»	4,121	
	meulières et meules à aigu- ser ou à émoudre	621	1,114	»	1,789	
	lithographiques	»	168	10	260	
	Pavés	2,783	167	»	2,960	
	Pierrailles, macadam	1,757	572	»	2,409	
	Moellons bruts	1,585	201	»	1,787	
	Castines	80	20	»	100	
Plâtre	1,857	6,505	»	435	8,475	
Plomb.	1,050	1,242	49	416	2,776	
Pommes de terre	54,708	50,550	151	156	85,251	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	42	555	29	2,047	2,671
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	2,400	1,662	»	1,328	5,590
	Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artifi- ciel ou en faïence	407	2,520	52	5,692	8,651
	Briques de revêtement.	»	2,147	»	50	2,197
Radicelles	1,243	11	58	»	1,292	
Résines.	Colophane (brai sec végétal)	150	74	2,426	22	2,652
	Térébenthine	15	198	202	»	415
Riz brisé, pelé et déchets de riz.	488	175	566	»	1,029	
Sels.	Chlorure de sodium (sel gemme).	6	6,826	56	56	6,944
	Sel de glauber (sulfate de soude).	30	40,815	15	187	41,047
Scories autres que pour engrais	7,734	684	6	»	8,444	
Son	5,103	160	5,288	»	8,551	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bicar- bonate de soude)	»	35	20	717	772	
Stéarine	108	10	»	»	118	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	20	87	205	»	510	
Tabacs.	10	15	58	5	88	
A reporter.	473,246	1,857,200	201,893	1,202,511	5,554,619	

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Allemagne (suite)						
	Report . . .	475,246	1,857,209	201,895	1,002,511	3,554,659
Tanins .	{ Eau de tan. . .	104	18	60	»	182
	{ Écorces à tan . .	2,216	11	687	»	2,914
	{ Tanins divers . .	1,352	27	864	»	2,245
Teinture	{ Bois de teinture et racines de bois de teinture . .	87	11	107	»	205
	{ Extrait de bois de teinture, extrait de chataignier. .	88	36	752	»	856
	{ Alizarine, cachou, gambier.	»	22	475	»	497
Terres	{ Terres à porcelaine (kaolin, china-clay).	29	282	920	507	1,558
	{ Terres ordinaires et terres réfractaires.	2,747	14,810	115	168	17,840
	{ Terres à couleurs.	690	1,556	151	675	2,852
	{ Sable	4 661	4,572	»	610	9,645
Tissus	22	114	40	805	981	
Verres .	{ Verres à vitres . . .	7,265	284	15	218	7,778
	{ Verrerie creuse . . .	588	7,076	111	3,575	11,750
Vins.	24	95	250	»	549	
Vitriol de fer (vitriol vert) . .	5	522	»	24	551	
Zinc.	15,024	554	175	5,770	19,505	
Marchandises autres	60,115	65,855	56,435	29,657	192,062	
Ensemble des transports de et vers l'Allemagne		566,061	1,955,214	242,988	1,044,120	3,808,385

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.						
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	106	"	"	"	106	
Acide sulfurique, nitrique . .	209	"	12	"	221	
Amidon	"	"	50	"	50	
Ardoises { brutes pour toitures.	5,128	"	24	25	5,175	
{ en tables.	20	"	"	"	20	
Argile { brute	5	"	"	"	5	
{ calcinée ou grillée . .	"	"	"	"	"	
Asphalte	"	175	172	46	593	
Avoine.	50	61	2,594	"	2,705	
Bières en fûts.	"	"	"	5	5	
Bois { d'essences ne faisant pas l'objet d'une exploitation forestière et agricole en Europe centrale.	en poutres, en madriers ou en bloc.	"	5	"	5	
	en planches.	"	"	"	"	
	en grume, bûches et rondins.	58	7,702	48	11	7,817
	sciés.	186	1,452	1,866	145	3,549
perches à bouillon.	"	101	"	"	101	
pour mines.	"	1,611	"	"	1,611	
objets en bois.	"	105	112	551	568	
Briques réfractaires	45	54	11 284	48	11,429	
Cacao	"	"	454	"	454	
Café.	27	"	687	"	714	
Céréales (sauf l'avoine).	579	131	59,919	"	40,629	
Céruse.	241	"	20	14	275	
Charbon de bois.	770	"	"	"	770	
Chaux.	149,019	515	"	"	149,532	
Chicorée { en racines ou en cossettes	1,555	"	"	"	1,555	
{ fabriquée.	2,001	"	"	64	2,065	
Chiffons	566	121	10	500	1,197	
Chlorure de calcium.	72	52	"	11	115	
Chlorure de chaux.	"	"	5	11	16	
Chromate et bichromate de potasse. — Chromate et bichromate de soude	60	5	6	"	71	
Ciment	15,598	1,460	11	40	16,809	
A reporter.	174,271	12,725	57,259	1,269	245,502	

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.		174,271	12,725	57,250	1,269	245,302
Combustibles	{ par 40 tonnes	785,414	190	405	-	784,009
	{ — 50 —	5,794	"	"	"	58,794
	{ — 100 —	91,535	"	"	"	91,535
	{ — 250 —	5,640	"	"	"	5,640
	{ — 600 —	5,468	"	"	"	5,468
Coton brut et déchets de coton.		27	870	1,400	10	2,495
Crasses de hauts-fourneaux.		10	"	"	"	10
Créosote		481	"	"	"	481
Cuirset peaux	{ verts et salés, ainsi que séchés	926	518	5,444	455	6,423
	{ tannés	15	10	15	"	40
Dégras		"	"	"	"	"
Eau minérale		"	464	"	21	485
Engrais.	{ Phosphates minéraux et su- perphosphates	6,007	15	554	"	6,576
	{ Scories Thomas (scories phosphatées)	885	5,075	10	76,731	81,597
	{ Guano	25	"	"	"	25
	{ Salpêtre du Chili (nitrate de soude).	1,488	"	6,556	882	8,726
	{ Autres engrais	581	1,529	94	"	2,004
Farines alimentaires		210	"	50	"	260
Fers et aciers laminés, etc. (sauf les tuyaux en fer et les pou- treilles).		514	42,212	5,568	791,905	837,799
Tuyaux en fer		47	1,400	1,557	8,017	10,801
Fonte brute, mitraille		167	251,802	2,038	55,057	509,664
Machines agricoles		50	10	31	"	71
Autres machines et pièces de ma- chines.		746	1,777	3,450	6,160	12,155
Poutrelles		"	181	"	55,259	55,440
Fuel économiseurs, radiateurs.		20	"	118	"	138
Fers et aciers ouvrés (autres).		622	1,498	2,456	11,710	16,286
Fibres brutes		"	"	120	"	120
Fils de coton, de laine.		202	"	277	58	517
Fils de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.		105	"	96	"	199
Foin.		775	15	"	"	790
Fromages.		"	"	5	6,071	6,076
Fruits frais		5	181	695	21	900
Glace (eau congelée).		519	"	"	"	519
Goudrou minéral		80	501	50	"	611
Graines de betteraves		"	"	25	"	25
A reporter.		1,110,505	519,469	85,417	992,186	2,507,577

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report.	1,110,505	519,469	85,417	992,186	2,507,577
Graines fourragères.	49	51	575	5	480
Graisses, cambouis, saindoux.	12	»	2,055	107	2,174
Graisses, suif et autres graisses.	42	»	151	»	175
Groupages	1,159	1,592	18,052	9,008	29,611
Houblon	204	624	52	158	1,038
Huiles végétales	1,864	25	555	»	2,442
— de goudron de houille	12	111	»	»	123
— minérales lourdes.	»	»	12	»	12
— minérales demi-lourdes.	»	»	65	»	65
— minérales à graisser.	100	»	6,195	»	6,295
— de pétrole raffiné et naphte	141	78	4,562	»	4,781
Jouets et autres articles de Thu- ringe, Bohême, Nuremberg et Forêt-Noire	»	»	»	»	»
Laines brutes lavées et déchets de laine.	702	468	9,555	»	10,525
Laines peignées.	2,856	»	54	»	2,890
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée	10	»	20	9,018	9,048
Lard, jambons	»	»	517	»	517
Légumes secs.	121	166	3,289	»	3,576
Lins, filasses de lin, étoupes, chanvre, filasses de chanvre et fil de caret de chanvre	5	»	274	10	319
Marbres en blocs	474	»	115	»	589
— en tranches.	115	»	5	»	120
Mélasse préparée pour l'alimen- tation du bétail	20	»	45	»	65
Minerais de fer } 10 tonnes et de manganèse pyrites de fer } 45 ou 50 tonnes.	» 15	10 1,117,060	11,585 104,077	» »	11,595 1,281,152
Minerais de zinc } 10 tonnes et de plomb } 45 ou 50 tonnes.	» »	» »	» »	» »	» »
Minerais autres } 10 tonnes } 45 ou 50 tonnes	10 »	162 »	» »	» »	172 »
Nitrate de potasse (salpêtre)	10	»	50	»	40
A reporter.	1,118,456	1,459,614	508,455	1,010,492	5,874,977

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).					
Report	1,118,436	1,439,614	306,435	1,010,492	3,874,977
Œufs	40	»	88	»	98
Oignons comestibles.	260	»	215	»	475
Objets en ciment	18	»	43	»	31
Os concassés	»	»	20	»	20
Paille	734	6	309	»	1,049
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille	25	»	402	»	427
Pierres brutes ou de construction	2,974	3,726	15	211	6,926
— ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	120	49	40	»	179
— meulières et meules à aiguiser ou à émoudre	43	550	5	68	636
— lithographiques	44	»	»	»	44
Pavés	49	1,935	»	»	1,954
Pierrailles, macadam	»	55	»	»	55
Moellons bruts	2,983	40	»	»	3,023
Castines	»	45	»	»	45
Plâtre	43	697	»	»	740
Plomb	25	20	»	»	45
Pommes de terre	31,798	103	85	»	31,986
Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	13	278	346	498	1,135
Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	1,021	267	219	911	2,418
Pavés, dalles et carreaux en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence.	491	43	40	427	976
Briques de revêtement.	45	42	»	»	27
Radicelles	404	»	»	»	404
Résines { Colophane (brai sec vé- gétal)	43	»	107	»	120
	— Térébenthine	»	44	»	44
Riz brisé, pelé et débets de riz.	292	»	627	»	919
Sels { Chlorure de sodium (sel gomme)	»	5,427	20	»	5,447
	— Sel de glauber (sulfate de soude)	40	»	240	250
A reporter.	4,159,425	4,432,842	309,000	1,012,847	3,934,114

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFIC LOCAL		TRAFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg (suite).						
Report.	1,459,425.	1,452,842	309,000	1,012,347	3,934,114	
Scories autres que pour engrais.	30,512	62	40	»	30,584	
Son	4,631	301	1,221	»	6,153	
Soude brute, calcinée, caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude).	40	»	»	489	499	
Stéarine	20	»	»	»	20	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	440	»	478	»	288	
Tabacs.	»	»	408	23	431	
Tanins. {	Eau de tan	1,159	»	239	1,398	
	Écorces à tan	»	420	33	453	
	Tanins divers	852	5	483	»	1,340
Teinture {	Bois de teinture et racines de bois de teinture	»	»	40	40	
	Extrait de bois de teinture, extrait de châtaignier	»	»	80	80	
	Alizarine, cachou, gambier	»	»	»	»	»
Terres. {	Terres à porcelaine (kaolin, china-clay)	10	»	1,356	1,366	
	Terres ordinaires et terres réfractaires.	84	87	36	207	
	Terres à couleurs . .	22	41	50	1,303	1,446
	Sable	28,439	20	»	»	28,459
Tissus	478	»	685	930	1,813	
Verres {	Verres à vitres	3,344	»	50	3,394	
	Verrerie creuse	95	5	33	1,423	1,556
Vins.	21	15	718	29	783	
Vitriol de fer (vitriol vert) . . .	40	»	»	»	40	
Zinc	381	29	5	15	430	
Marchandises autres ,	15,571	4,052	7,925	3,724	31,272	
Ensemble des transports de et vers l'Alsace-Lorraine et le Grand-Duché de Luxembourg.	1,244,894	1,437,879	322,320	1,020,803	4,016,096	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Autriche-Hongrie					
Amidon	»	»	»	»	»
Arbres et arbustes.	103	»	5	»	113
Bière.	»	2,579	»	59	2,638
Bois.	92	250	10	459	811
Briques réfractaires	30	264	»	»	294
Cellulose.	»	»	»	»	»
Chicorée en racines et cossettes.	1,985	»	»	»	1,985
Combustibles.	213	»	»	»	213
Cuir et peaux	»	142	96	507	745
Eaux minérales	»	305	»	10	315
Écorces à tan.	»	»	»	»	»
Engrais	»	10	»	»	10
Fers et aciers.	204	412	48	284	948
Fils	365	142	1,311	»	1,818
Fruits et marmelades	»	247	»	103	350
Graines et semences.	»	105	»	21	126
Graisse et lard	»	»	»	»	»
Graphite	»	50	»	»	50
Groupages	7	393	1,140	145	1,685
Houblon	10	119	»	6	135
Huiles	80	10	53	»	143
Lait condensé, lait conservé, fa- rine lactée.	»	»	»	692	692
Laines } brutes lavées et débets } de laine	4,151	53	292	16	4,512
} peignées	906	7	92	»	1,005
Machines.	»	»	»	»	»
Malt.	»	692	»	10	702
Matières textiles	91	133	»	»	224
Meubles	28	683	5	126	842
Minerais de fer et de manganèse, pyrites de fer.	»	»	»	»	»
Œufs	»	33	»	305	338
Papiers et cartons.	»	227	»	164	391
Pétrole et naphle	»	1,013	»	40	1,053
Pierres et marbre	2,583	88	»	25	2,696
Sable.	»	»	»	30	30
Tabac	»	663	10	90	763
Verres, glaces et verrerie creuse.	2,070	167	»	32	2,269
Vin	10	44	10	»	73
Volailles et gibiers tués	»	37	»	721	758
Marchandises autres.	348	517	442	71	1,378
Ensemble des transports de et vers l'Autriche-Hongrie	43,283	9,417	3,533	3,916	30,169

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la France.						
Acides	pyroligneux. Vinaigre de bois	1,259	2,594	25	6	5,684
	sulfurique et nitrique.	9,598	3,590	898	295	14,579
Asphalte, goudron et résines . .		9,905	655	1,971	217	12,728
Betteraves		675	2,150	"	"	2,805
Bois	à brûler.	255	4,842	"	"	5,097
	de construction de toute espèce	575	45,939	520	250	46,862
	de teinture et racine de bois de teinture .	"	38	"	"	38
	autres.	5,991	57,785	1,518	5,644	68,756
Briques	à bâtir	12,251	2,192	651	281	15,555
	réfractaires	9,944	1,624	2,450	120	14,177
Carreaux en ciment et en terre cuite.		1,515	1,055	"	691	5,259
Céréales et farine.		5,545	9,147	71 620	545	86,855
Chiffons et drilles.		5,941	18,576	140	2,766	27,425
Chaux		251,600	1,805	24	150	253,557
Ciment.		51,052	1,500	"	5,715	56,276
Combustibles	40 tonnes. . . .	1,479,581	255,559	1,158	565	1,714,865
	50 tonnes. . . .	658,594	115,098	271	60	752,025
	100 tonnes et plus	617,250	25,865	227	"	641,542
Coton brut et déchets de coton .		5,242	4,818	5,899	1,520	13,279
Cuirs et peaux		4,551	8,254	1,195	775	14,575
Déchets de carrière et gravier. (Matériaux pour la construc- tion et la réparation des routes)		670,171	2,600	960	4,480	677,911
Engrais		65,651	45,640	2,291	6,997	118,550
Faïences et poteries		5,115	1,255	1,291	5,089	10,728
Fil de coton, de jute et de lin. .		658	1,854	255	1,216	5,961
A reporter. . . .		5,808,491	586,158	90,952	32,847	4,518,448

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.		
De et vers la France (suite).						
Report	5,808,491	586,158	90,952	32,847	4,518,448	
Fontes et mitrailles	25,578	102,701	4,534	7,524	158,157	
Fruits et légumes frais.	2,658	11,885	596	150	15,067	
Glaces avec ou sans tain	914	915	"	1 121	2,048	
Graines et semences.	1,647	1,565	749	745	4,704	
Laine brute et déchets de laine.	6,259	55,225	16,486	1,406	57,576	
Légumes secs.	1,789	266	12,959	19	15,015	
Lin, chanvre et étoupes	11,655	50,188	55,518	969	96,528	
Machines et mécaniques	4,069	2,005	5,872	2,654	12,600	
Minerais	4,568	1,791,180	58,540	2,190	1,856,278	
Paille et fourrage	1,068	11,050	1,524	52	15,674	
Papiers et pâtes à papier.	7,156	576	1,206	1,248	10,186	
Pierres {	de construction, moellons, etc.	68,091	12,956	585	5,440	85,052
	Marbres.	9,825	1,548	6,079	605	17,855
	Pavés.	64,178	54	"	"	64,212
	calcaire, dolomie, castine, etc.	22,558	465	"	"	23,021
Pommes de terre	78,275	5,050	5,459	287	87,051	
Produits métallurgiques	57,915	29,711	4,165	116,847	188,656	
Pulpes et drèches	47,691	1,505	9	90	49,095	
Scories de forges et de laminoirs.	5,415	66,514	382	2,055	74,566	
Sels et soude	623	15,798	419	18,580	35,420	
Sucre	9,716	469	447	56	10,668	
Terres {	en général.	164,552	9,458	7,547	459	181,756
	réfractaires	45,652	8,456	425	117	52,650
Tourteaux	16,553	15,659	601	"	50,815	
Verreries et gobeletteries.	4,968	5,006	50	5,114	15,118	
Vins.	10	5,545	19	7,116	10,488	
Plomb, zinc et crasses de zinc. .	17,412	5,416	197	2,205	25,228	
Marchandises autres	79,625	72,894	25,401	17,755	195,671	
Ensemble des transports de et vers la France	4,544,467	2,855,550	254,281	225,585	7,850,861	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse.					
Acide pyroligneux (vinaigre de bois).	527	"	"	"	527
Acide sulfurique, nitrique . . .	"	"	"	5	5
Amidon	"	"	"	"	"
Ardoises brutes pour toitures. .	154	"	"	"	154
Argile brute	"	"	"	"	"
Asphalte	"	507	"	"	507
Avoine.	"	"	"	"	"
Bières en fûts.	"	"	"	"	"
Bois en grume bûches, et rondins.	"	"	"	"	"
— sciés	"	55	19	12	66
— (objets en bois)	10	14	55	"	59
Briques réfractaires	11	"	195	"	206
Cacao	"	"	55	"	55
Café.	"	"	85	"	85
Céréales	12	"	"	"	12
Chicorée { en racines ou en cos- settes	440	"	"	"	440
fabriquée	"	"	"	"	"
Chiffons	55	25	"	"	80
Chlorure de calcium.	16	"	"	"	16
Chlorure de chaux.	"	"	"	"	"
Charbon de bois	"	"	"	"	"
{ par 40 tonnes.	51,645	"	"	"	51,645
— 50 —	12,782	"	"	"	12,782
Combustibles { — 400 —	12,814	"	"	"	12,814
— 250 —	1,661	"	"	"	1,661
— 600 —	51,266	"	"	"	51,266
Coton brut et déchets de coton .	60	5	182	"	247
Cuir { verts et salés, ainsi et que séchés	10	45	20	285	558
peaux { tannés	5	"	8	"	15
Eaux minérales.	"	16	"	"	16
Engrais. { Phosphates minéraux et superphosphates.	2,777	"	"	80	2,857
Salpêtre du Chili	"	"	741	"	741
Autres engrais.	40	"	10	150	180
Farines alimentaires.	"	"	10	"	10
Fers, { Fers et aciers laminés, et etc. (sauf les tuyaux en et fer et les poutrelles)	495	37	982	55	1,549
Tuyaux en fer	89	"	855	56	960
Fonte brute, mitraille	19	"	592	154	545
Machines agricoles	"	"	57	"	57
A reporter.	91,666	684	5,604	715	99,669

NATURE DES MARCHANDISES.		TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
		au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers la Suisse (suite).						
Report.		91,660	684	5,604	715	99,669
Fers fontes et aciers.	Autres machines et pièces de machines.	585	547	867	2,534	4,535
	Fuel économiseurs, radiateurs.	"	"	"	12	12
	Pontrelles.	"	"	"	"	"
	Fers et aciers ouvrés (autres).	159	118	80	419	776
Fibres brutes.		"	"	21	"	21
Fils	de coton, de laine.	11	"	5	"	16
	de lin, de chanvre, de jute, de twist et d'étoupes.	56	"	"	"	56
Fromages.		"	"	"	521	521
Fruits frais.		"	"	"	10	10
Graines fourragères.		"	"	45	"	45
Graisses	Cambouis saindoux.	"	"	95	"	95
	Suif et autres graisses.	"	5	64	"	69
Groupages.		1,704	1,487	2,592	507	6,090
Huiles	végétales.	396	"	67	"	463
	de goudron de houille.	"	"	"	"	"
	minérales lourdes.	30	"	"	"	30
	— à graisser.	20	"	145	5	170
de pétrole raffiné.		"	"	"	"	"
Laines	brutes, lavées et déchets de laine.	81	5	1,258	25	1,547
	Laine peignée.	18	"	"	"	18
Lait condensé, lait conservé, farine lactée.		"	"	"	3,206	3,206
Lard, jambons.		"	"	"	"	"
Lins, flasses de lin, étoupes et chanvre, flasses de chanvre et fils de carot de chanvre.		25	"	"	"	25
Marbres	en blocs.	67	"	"	"	67
	en tranches.	71	"	"	"	71
Mélasses préparée pour l'alimentation du bétail.		"	"	15	"	15
Minerais de fer et de manganèse.		"	"	"	"	"
Min. de zinc et de plomb 45 ou 50%.		"	405	"	"	405
Nitrate de potasse.		"	"	"	"	"
Œufs.		"	"	"	"	"
Objets en ciment.		"	"	"	"	"
Oignons comestibles.		"	"	"	"	"
Pâte de bois et cellulose de bois, pâte de paille et cellulose de paille.		"	"	"	"	"
Pierres	brutes ou de construction.	64	"	"	"	64
	Pavés.	51	"	"	"	51
	ouvrées et pierres taillées de toute espèce.	27	"	"	"	27
	moulières et meules à aiguiser ou à émoudre.	"	10	"	"	10
A reporter.		97,791	5,259	8,656	7,752	117,458

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.	
	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.	au départ des stations de l'Etat.	à l'arrivée aux stations de l'Etat.		
De et vers la Suisse (suite).						
Report	97,791	3,259	8,636	7,752	117,438	
Plomb	"	"	"	"	"	
Pommes de terre	25	"	"	"	25	
Poterie et faïence.	Poterie fine en terre cuite, en grès artificiel ou en faïence	45	"	26	"	71
	Poterie ordinaire en terre cuite ou en grès artificiel	247	"	290	"	507
	Pavés, dalles en terre cuite	23	"	"	"	23
	Briques de revêtement.	"	"	"	"	"
Riz	"	"	"	"	"	
Térébenthine.	"	"	"	"	"	
Sel de glauber (sulfate de soude) .	"	"	"	"	"	
Soude brute, calcinée caustique et cristallisée (excepté le bi- carbonate de soude)	"	"	"	"	"	
Stéarine	40	"	"	"	40	
Sucre brut, sucre de betteraves et de canne.	46	"	"	"	46	
Tabacs.	"	"	"	"	"	
Tanins. {	Eau de tan.	"	"	"	"	
	Tanins divers	"	"	"	"	
Teinture : alizarine, cachou, gambier	"	"	"	"	"	
Teinture (bois de).	"	"	"	"	"	
Terres à couleurs	"	"	"	"	"	
Terres à porcelaine (kaolin, china- clay).	20	"	1,391	"	1,411	
Terres ordinaires et terres réfrac- taires.	40	45	22	"	107	
Sable	25	"	"	"	25	
Tissus	333	"	432	37	802	
Verres à vitres	2,425	"	"	"	2,425	
Verrerie creuse.	36	"	"	"	36	
Vins.	"	"	"	"	"	
Zinc.	135	"	"	14	146	
Marchandises autres	1,891	778	597	1,426	4,392	
Ensemble des transports de et vers la Suisse.	103,062	4,032	11,094	8,926	127,164	

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TRAFFIC MARITIME		TOTAUX.
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers l'Italie.					
Ail et oignons	»	224	»	40	234
Briques réfractaires	480	»	»	»	480
Chicorée en cossettes ou en racines.	3,277	»	»	»	3,277
Combustibles.	4,010	»	»	»	4,010
Comestibles { beurre, fromages } { fruits secs, œufs, } { poissons, etc. }	»	4,030	964	5,552	10,546
Dentrées alimentaires non spécialement dénommées	»	39	543	425	1,007
Pers. aciers et fontes {	laminés	942	»	267	1,209
	ouvrés.	4,012	40	139	4,228
	Fontes brutes et mitrailles	529	»	57	586
	Machines agricoles.	5	»	2,217	2,222
Fils {	Machines autres et pièces de machines	595	125	4,491	5,333
	de chanvre, d'étoupe, de jute et de lin	»	»	464	464
	de coton et de laine	»	»	»	»
	divers	3,350	138	129	3,617
Huile végétale comestible	468	»	»	»	468
Laines {	brutes, lavées et déchets de laine	1,494	453	561	2,208
	peignées.	1,250	47	64	1,331
Mal. textiles {	Chanvre brut ou teillé.	»	292	»	292
	Lin brut ou teillé	508	»	623	1,131
	Étoupe et autres textiles.	366	579	70	1,015
Marbres {	en blocs	46	456	32	234
	en tranches.	44	»	99	410
Pommes de terre	»	3,696	»	»	3,696
Poterie et faïence	5	»	»	»	5
Terres ordinaire ou réfractaire.	57	»	»	»	57
Tissus	»	»	»	»	»
Tresses de paille	»	»	»	479	479
Verres à vitre.	790	»	»	»	790
Verrerie creuse	88	»	»	5	93
Volatiles vivantes	»	1,184	»	»	1,184
Vins	»	51	7	40	68
Marchandises autres	5,325	4,438	5,521	3,639	18,923
Ensemble des transports de et vers l'Italie.	21,608	42,132	45,653	40,904	60,297

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		TOTALS. (Tonnes.)
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	
De et vers les Pays-Bas.			
Acides, chlorhydrique (muriatique), sulfurique, nitrique, etc.	40,766	2,243	43,009
Asphalte, { Bitumé	14	218	232
{ bitume, { Asphalte	342	904	1,346
{ résines. { Goudron minéral	235	1,115	1,350
Amidon et féculs	423	2,993	3,416
Ardoises { en tranches scellées	43	"	43
{ pour toitures	4,385	80	4,465
Betteraves	4,295	3,727	5,022
Pulpes	49	9,932	9,981
Beurre naturel, artificiel et beurre de { 1 ^{re} s ^{on}	"	59	59
margarine. { sp. VIII.	"	80	80
Bière en fûts	"	762	762
Blende, { 3 ^e s ^{on} , sp. II, XVII et XVIII	3,438	"	3,438
minerais { de zinc. { par 50 T., sp. XXI	25,002	"	25,002
Bois { de construction, de charbon, en grume, etc. 1 ^{re} s ^{on} , sp. XVIII.	4,891	9,855	14,746
{ de chauffage, de houillères et mines, perches, etc., 3 ^e s ^{on} , sp. II	2,635	54,295	56,930
Bouteilles vides	417	3,524	3,641
Briques à bâtir et réfractaires	8,559	7,962	16,521
Café	78	4,029	4,107
Cercles en bois	6	787	793
Céréales, farine, son et riz { 3 ^e s ^{on} , sp. XV et XVI	43,849	40,786	54,605
{ Exc. prov. A	10	610	620
Chicorée en racines	601	210	811
Chiffons et drilles	372	3,479	3,851
Ciment, { Calcaires broyés, pierres à chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	4,401	5	4,406
{ ciment, plâtre et chaux, 3 ^e s ^{on} , sp. II	92,317	4,274	93,591
{ — — — par 50 T., sp. XXIV.	32,984	"	32,984
{ — — — par 50 T., sp. XXVI	"	75	75
Clous, boulons, pointes, rivets { 3 ^e s ^{on}	4,377	603	4,980
{ sp. IV et XVIII	4,473	244	4,444
Colis vides	4,270	532	4,802
Combustibles minéraux { 3 ^e section, sp. II	69,626	221,638	291,264
{ par 50 T. sp. XIX, XXVIII	176,737	104,538	281,275
{ par 100 T. sp. XXV.	4,912	711	2,623
A reporter	542,974	444,267	957,241

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'Étal.	à l'arrivée aux stations de l'Étal.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	512,974	444,267	957,241
Coton brut } 3 ^e s ^{on}	4,963	4,040	3,003
et déchets } de coton } sp. XXII	4,299	5	4,304
Cuir et peaux.	3,497	3,361	6,858
Déchets } 3 ^e s ^{on} , sp. II.	2,642	94	2,736
de carrières } et gravier. } par 50 T., sp. XXIV	47,137	"	47,137
Eaux ammoniacales	"	4,402	4,402
Engrais {	non dénommés	2,765	978
	dénommés	21,008	2,334
	Scories en poudre ou en morceaux, par 50 T.	4,373	"
Faïence et poterie	2,636	42,880	45,516
Fils d'étoupe, de jute, etc.	2,080	333	2,413
Fontes, } Fonte ouvree.	2,384	504	2,888
mitrilles et } scories. } — brute, mitrilles, scories	6,464	24,599	30,763
Fromages } 2 ^e s ^{on}	"	4,743	4,743
	secs } sp. XII	40	3,837
Fruits frais : Pommes, poires, prunes.	40,075	4,335	44,410
Glaces, 1 ^{re} section	4,074	"	4,074
Graines et semences	746	847	1,593
Graisses, suif, } Graisses, suif, etc., 2 ^e s ^{on}	68	37	105
	oléine, etc. } Oléine, stéarine, 3 ^e s ^{on}	407	431
	sp. X	40	6
	2 ^e s ^{on}	6	142
Harengs } sp. XII	57	4,949	2,006
	sp. XIV	"	"
	Huile lourde, 2 ^e s ^{on}	5	5
Huiles miné- } rales et végétales. } Pétrole raffiné, huiles maigres, etc., 3 ^e s ^{on}	2,291	885	3,176
	— brut et résidus d'huile, sp. XIII, XX.	65	"
	Mazout par 50 T., sp. XXVII.	96	"
Laine brute et déchets de laine	783	447	930
Légumes secs	434	372	806
Lin {	teillé	33	359
	en tiges.	82	8,957
Paille.	406	6,633	6,789
Papier et pâte à papier	4,106	40,291	44,397
A reporter.	601,346	529,513	1,130,859

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers les Pays-Bas (suite).			
Report.	694,346	529,513	1,130,859
Pavés et moellons { 3 ^e son, sp. II	10,511	152	10,663
{ par 50 T., sp. XXIV.	5,233	48	5,281
Pierres { Pierres taillées, gradinées, sciées sur plusieurs faces, marbres en tranches	35,334	174	35,508
et marbres. { Pierres brutes, bouchardées, sciées sur une face, marbres en blocs	6,818	1,195	8,013
Marbres en blocs par 50 T.	4,744	99	4,843
Poissons salés non dénommés	»	»	»
Potasse et sel de potasse.	209	840	1,049
Pommes de terre.	1,122	23,609	24,731
Produits sidérurgiques. { Acier ouvré, 2 ^e son	143	»	143
{ Chandronnerie, ferronnerie, objets en fer ou- vrés, feuillards, tubes, machines, etc.	15,670	4,031	19,701
Charpenterie, pièces de ponts, tôles fines, etc.	789	56	845
Acier laminé, fers battus et laminés cornières	46,151	2,212	48,363
Poutres, rails et accessoires, tôles fortes, etc.	»	10	10
Roseaux et rotins. { Rotins, sparte, 3 ^e son.	717	1,215	1,932
{ Roseaux, 3 ^e son, sp. IV.	18	178	196
Soude et sel de soude.	3,696	10	3,706
Sucre { brut	282	23	305
cristallisé non raffiné.	2,002	»	2,002
Tabac en feuilles.	352	277	629
Tanins { Myrobolans valonnées, etc.	688	12	700
Écorces à tan.	3,422	90	3,512
Terres { non dénommées, terres ferrugineuses.	15	70	85
argile, kaolin, etc.	1,229	17	1,246
à poterie	650	42	701
plastiques et réfractaires	8,456	319	8,775
Tourbe { combustible	240	21,553	21,793
Litière de tourbe	21	21,151	21,175
Tourteaux.	4,338	2,909	7,247
Verres à vitres.	15,298	»	15,298
Vius	94	31	125
Zinc et plomb	13,405	1,776	15,181
Marchandises autres	23,159	55,395	80,554
Ensemble des transports de et vers les Pays-Bas	808,161	667,010	1,475,171

NATURE DES MARCHANDISES.	TRAFFIC LOCAL		
	au départ des stations de l'État.	à l'arrivée aux stations de l'État.	TOTAUX.
De et vers l'Angleterre.			
Laine.	»	432	432
Divers	»	1,098	1,098
Ensemble des transports de et vers l'Angleterre	»	1,230	1,230
De et vers la Russie.			
Briques réfractaires	146	»	146
Chiffons.	273	»	273
Fers, fontes et aciers	laminés	5	5
	fonte brute	94	94
	Machines agricoles	»	»
	Pièces de machines	69	69
Laines	brutes, lavées et déchets de laine	2,008	2,008
	peignées.	537	537
Pierrailles et macadam	25	»	25
Marchandises autres	719	»	719
Ensemble des transports de et vers la Russie	3,876	»	3,876

N° XXXV. — Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1911

Détail par pays de provenance et de destination

DÉSIGNATION.		GROSSES MARCHANDISES.									CHEVAUX et BESTIAUX. (Nombre d'expéditions)	
		CLASSES GÉNÉRALES.						TARIFS spéciaux.	TARIFS exceptionnels.	TOTAUX. (Tonnes.)		
		A ¹ .	A ² .	B	1.	2.	3.					4.
Allemagne et au delà vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	10,032	»	40,032	»
	France	3,455	8,074	5,544	386	108	»	»	137,435	69,152	223,854	»
	Pays-Bas	»	»	»	220	420	450	461	2,614	46,581	20,146	»
	Grand Duché de Luxembourg (P. H.) . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Angleterre vers l'Allemagne et au delà		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
France vers	Allemagne et au delà	6,419	4,927	2,613	»	»	»	»	30,117	4,119	48,255	»
	Pays-Bas	»	»	»	4,308	1,571	6,393	2,379	44,067	5,491	31,209	23
Grand-Duché de Luxembourg vers	Pays-Bas	»	»	»	6	»	»	»	»	37,305	37,311	»
	France	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Pays-Bas vers	France	»	»	»	3,748	2,609	43,346	13,525	27,756	5,161	66,145	»
	Suisse	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Italie vers	Angleterre	»	»	»	»	»	»	»	»	3,258	3,258	»
	Pays-Bas	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Suisse vers Pays-Bas		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Totaux généraux du transit de et vers pays étrangers, par la Belgique avec emprunt des lignes de l'État . .		9,904	43,001	8,487	8,668	4,703	49,859	16,065	221,721	141,067	443,180	23

(142)

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises en transit par
les lignes de l'État. — Année 1911.*

Détails par réseau de provenance et de destination.

N° XXXVI. — *Mouvement des transports de marchandises*

Détail par réseaux de prove

DÉSIGNATION.	TARIF N° 5		
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.	3 ^e classe.
Transports échangés entre compagnies belges (tous services réunis et dans les deux sens).	3,567	9,489	12,284
	Classes générales.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels.
Lignes concédées belges (tous services réunis), vers			
Allemagne	5,519	81,176	106,270
Autriche-Hongrie	"	"	2,030
France	164,293	894	52,688
Italie	619	3,872	275
Pays-Bas	15,580	104,207	39,071
Grand-Duché de Luxembourg	13	72,241	8,708
Russie	"	"	"
Suisse	853	462	1,015
Totaux	184,486	262,852	215,875
Allemagne	4,898	148,719	95,328
Autriche-Hongrie	54	451	"
France	35,510	1,551,425	12,654
Italie	"	"	472
Pays-Bas	16,906	124,168	44,906
Grand-Duché de Luxem- bourg	41	40,269	374,853
Russie	"	"	"
Suisse	71	"	139
Totaux	55,549	1,868,052	526,432
Totaux généraux du transit entre lignes con- cédées belges et lignes étrangères (dans les deux sens	239,945	2,127,884	740,307

en transit par les lignes de l'État. — Année 1911.

nance et de destination.

GROSSES MARCHANDISES.			
4 ^e classe.	Tarifs spéciaux.	Tarifs exceptionnels et conventionnels.	TOTAL. (Tonnes.)
44,178	89,465	553	139,514
Combustibles.	TOTAUX.	Chevaux et bestiaux.	Moutons. (Nombre.)
18,573	212,158	106	»
»	2,630	»	»
65,166	281,241	2	»
»	4,766	»	»
»	156,687	414	»
18,125	99,987	»	»
»	»	»	»
11,518	16,616	»	»
111,982	773,195	522	»
828,134	1,075,079	104	»
»	505	»	»
60	1,597,658	»	»
»	472	»	»
»	185,980	226	»
»	415,255	»	»
»	»	»	»
»	210	»	»
828,194	5,275,117	330	»
940,176	4,048,512	852	»

N° XXXVII. — *Mouvement général des transports
et État vers État et en services mixtes et internationaux,*

DÉSIGNATION.		SERVICES	SERVICES MIXTES			ALLEMAGNE		
		INTÉRIEUR	RÉUNIS			et au delà		
		et État vers État. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	TOTAUX. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)
Chevaux, poulains, poneys, ânes et mulets.	Grande vitesse (têtes).	5.605	70	141	211	»	»	»
	Petite vitesse —	52,057	2.142	1,077	3,219	17,723	1,333	19,058
	Totaux (têtes).	57,660	2,212	1,218	3,430	17,723	1,333	19,058
Destiaux, etc.	1 ^{re} catégorie. { Gros bétail (expéd.)	7.227	225	280	505	»	»	»
	{ Petit — —	3,996	165	20	185	14	715	729
	2 ^e catégorie. { Gros — —	5,575	241	558	599	»	»	»
	{ Petit — —	5,860	165	54	219	»	»	»
	3 ^e catégorie. { Gros — —	13,048	514	616	930	»	»	»
	{ Petit — —	12,971	245	200	445	»	»	»
	3 ^e catégorie avec majoration. { Gros bétail . . .	12,949	410	461	871	»	»	»
	{ Petit — —	6.419	64	95	157	»	»	»
Totaux (expéd.).		70.045	1,827	2,082	3,909	14	715	729

*de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur
au départ et à l'arrivée. (Tarifs directs.) — Année 1911.*

FRANCE			PAYS-BAS			ENSEMBLE. (Nombre.)	TOTAUX généraux (Nombre.)
au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)	au départ des stations de l'État. (Nombre.)	à l'arrivée aux stations de l'État. (Nombre.)	Totaux. (Nombre.)		
»	»	»	60	106	256	256	6,070
1,418	507	1,725	1,196	2,556	3,552	24,555	79,591
1,418	507	1,725	1,256	2,552	3,808	24,501	85,061
»	»	»	6	51	37	57	7,769
5,740	»	5,740	»	20	20	6,489	12,668
»	»	»	4	118	122	122	6,206
»	»	»	»	101	101	101	6,180
»	»	»	12	632	664	664	14,642
»	»	»	1	444	445	445	15,861
»	»	»	4	1,531	1,535	1,555	15,355
»	»	»	2	1,270	1,272	1,272	7,848
5,740	»	5,740	29	4,167	4,196	10,065	81,619

(128)

NATURE DES MARCHANDISES.	Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																						Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX.				
	Services Intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.						
				Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis (3).				Trafic local (3).	Trafic local (3).		Trafic local (3).	Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis (3).
Acide chlorhydrique (muriatique et sulfurique et autres produits chimiques).	Départ (1).	»	20,561	»	64,121	»	64,121	698	43	744	»	»	»	10,857	923	11,780	343	»	343	»	»	»	40,975	»	»	416,994	966	417,960	»	»	
	Arrivée (2).	»	11,040	»	4,625	4,625	2,310	37	36	75	»	»	»	5,984	299	6,283	»	5	5	»	»	»	3,083	»	»	43,729	5,025	48,754	»	»	
Totaux		205,014	31,601	236,615 (0.670)	68,746	4,685	73,431 (1.930)	735	79	814 (0.020)	»	»	»	16,841	1,222	18,063 (0.230)	343	5	348 (0.274)	»	»	»	44,058 (2.987)	»	»	130,723	5,991	136,714 (0.785)	367,338 (0.741)	373,329 (0.708)	
Bières et autres boissons	Départ (1).	»	770	»	48	273	321	21	718	739	10	19	29	40	19	29	»	»	»	»	7	7	94	»	»	183	1,036	1,219	»	»	
	Arrivée (2).	»	360	»	20,513	1,228	21,741	479	55	534	2,928	69	2,997	3,343	7,116	10,459	16	»	16	51	10	61	793	»	»	28,123	8,478	36,601	»	»	
Totaux		46,076	1,130	47,206 (0.134)	20,561	1,501	22,062 (0.580)	500	773	1,273 (0.031)	2,938	88	3,026 (10.030)	3,353	7,135	10,488 (0.133)	16	»	16 (0.013)	51	17	68 (0.113)	887 (0.060)	»	»	28,306	9,514	37,820 (0.217)	75,512 (0.152)	85,026 (0.161)	
Bois de construction	Départ (1).	»	40,298	»	286	1,299	1,585	»	5	5	92	10	102	373	320	693	»	»	»	»	»	4,891	»	»	5,642	1,634	7,276	»	»		
	Arrivée (2).	»	19,550	»	765	141	906	»	»	»	250	459	709	45,939	230	46,169	»	»	»	»	»	2,855	»	»	56,809	830	57,639	»	»		
Totaux		533,245	59,848	593,093 (1.679)	1,051	1,440	2,491 (0.065)	»	5	5 (0.001)	342	469	811 (2.688)	46,312	550	46,862 (0.536)	»	»	»	»	»	14,746 (1.000)	»	»	62,451	2,464	64,915 (0.373)	655,544 (1.323)	658,008 (1.248)		
Bois divers	Départ (1).	»	65,547	»	4,633	5,604	10,237	1,094	2,632	3,726	108	5	113	6,246	1,318	7,564	10	51	61	»	»	7,486	»	»	19,577	9,613	29,190	»	»		
	Arrivée (2).	»	72,009	»	8,312	792	9,104	11,096	507	11,603	»	»	»	62,663	3,644	66,307	49	12	61	»	»	56,577	»	»	138,697	4,955	143,652	»	»		
Totaux		750,147	137,556	887,703 (2.513)	12,945	6,396	19,341 (0.508)	12,190	3,139	45,329 (0.379)	108	5	113 (0.375)	68,909	4,962	73,871 (0.940)	59	66	125 (0.098)	»	»	64,063 (4.313)	»	»	158,274	14,568	172,842 (0.993)	1,045,977 (2.110)	1,060,545 (2.011)		
Briques	Départ (1).	»	31,668	»	1,667	44	1,711	43	11,284	11,327	30	»	30	22,195	3,111	25,306	11	195	206	480	»	480	8,559	»	446	33,131	14,634	47,765	»	»	
	Arrivée (2).	»	31,808	»	20,083	10,750	30,833	54	48	102	264	»	264	3,816	410	4,226	»	»	»	»	»	7,962	»	»	32,179	11,208	43,387	»	»		
Totaux		339,362	63,476	402,838 (1.141)	21,750	10,794	32,544 (0.855)	97	11,332	11,429 (0.282)	204	»	204 (0.975)	26,011	3,521	29,532 (0.376)	11	195	206 (0.162)	480	»	480 (0.796)	16,521 (1.120)	»	446 (3.767)	65,310	25,842	91,152 (0.524)	468,148 (0.945)	493,990 (0.937)	
Chaux, plâtre et ciment.	Départ (1).	»	52,919	»	30,999	80	31,079	164,660	11	164,671	»	»	»	262,652	24	262,676	»	»	»	»	»	126,702	»	»	585,013	115	585,128	»	»		
	Arrivée (2).	»	129,571	»	8,382	1,171	9,553	2,170	40	2,210	»	»	»	3,312	3,845	7,157	»	»	»	»	»	1,354	»	»	15,218	5,056	20,274	»	»		
Totaux		1,133,141	182,490	1,315,631 (3.725)	39,581	1,251	40,632 (1.068)	166,830	51	166,881 (4.124)	»	»	»	265,964	3,869	269,833 (3.433)	»	»	»	»	»	128,056 (8.681)	»	»	600,231	5,171	605,402 (3.477)	1,915,832 (3.865)	1,921,003 (3.613)		
Chicorée	Départ (1).	»	159	»	33,724	5	33,729	3,536	»	3,536	1,985	»	1,985	»	»	»	440	»	440	3,277	»	3,277	601	»	»	43,563	5	43,568	»	»	
	Arrivée (2).	»	52	»	2,650	80	2,730	»	64	64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	210	»	»	2,860	144	3,004	»	»		
Totaux		34,374	211	34,585 (0.098)	36,374	85	36,459 (0.958)	3,536	64	3,600 (0.089)	1,985	»	1,985 (6.580)	»	»	»	440	»	440 (0.346)	3,277	»	3,277 (5.435)	811 (0.055)	»	»	46,423	149	46,572 (0.267)	81,008 (0.163)	81,157 (0.154)	
Chiffons et pâtes à papier	Départ (1).	»	4,048	»	11,676	2,459	14,135	566	412	978	»	»	»	5,941	140	6,081	35	»	35	»	»	372	»	273	18,863	3,011	21,874	»	»		
	Arrivée (2).	»	9,678	»	6,018	1,277	7,295	121	500	621	»	»	»	18,576	2,766	21,342	25	»	25	»	»	3,479	»	»	28,219	4,543	32,762	»	»		
Totaux		111,667	13,726	125,393 (0.355)	17,694	3,736	21,430 (0.563)	687	912	1,599 (0.040)	»	»	»	21,517	2,906	27,423 (0.349)	60	»	60 (0.047)	»	»	3,851 (0.261)	»	273 (7.043)	47,082	8,554	54,636 (0.314)	172,475 (0.348)	180,029 (0.341)		
Combustibles	Départ (1).	»	823,213	»	80,033	»	80,033	923,441	405	923,846	215	»	215	2,735,425	1,656	2,737,081	90,166	»	90,166	1,010	»	1,010	248,275	»	»	4,078,565	2,061	4,080,626	»	»	
	Arrivée (2).	»	698,292	»	1,432,751	497,088	1,929,839	190	»	190	»	»	»	370,522	625	371,147	»	»	»	»	»	326,887	»	»	2,430,350	497,713	2,628,063	»	»		
Totaux		10,644,246	1,521,505	12,165,751 (34.443)	1,512,784	497,088	2,009,872 (52.802)	923,631	405	924,036 (22.838)	215	»	215 (0.713)	3,105,947	2,281	3,108,228 (39.546)	90,166	»	90,166 (70.905)	1,010	»	1,010 (1.675)	575,162 (38.990)	»	»	6,208,915	499,774	6,708,689 (38.533)	18,374,666 (37.070)	18,874,440 (35.794)	
A reporter.	Départ (1).	13,797,242	1,039,183	12,808,785	227,187	9,764	236,951	1,094,059	15,510	1,109,569	2,440	34	2,474	3,043,699	7,514	3,051,210	91,005	249	91,254	4,767	7	4,774	437,955	»	419	4,901,531	33,075	4,934,606	3,156,500	23,727,527	
	Arrivée (2).	972,360	»	1,504,099	517,212	2,021,311	14,147	1,250	15,397	3,442	528	3,970	514,155	18,935	533,090	90	17	107	51	10	61	410,200	»	»	2,446,184	537,932	2,984,136	»	»		

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.		Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																								Services intérieurs mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux.			
		Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.	Russie.	Totaux des services internationaux.							
					Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis(3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis. (3)	Trafic local.	Trafic maritime.	Trafics local et maritime réunis. (3)				Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).			Trafics locaux.	Trafics maritimes.	Trafics locaux et maritimes réunis. (3)
Report.	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	13,797,242 972,560	1,039,183 972,560	15,808,785	227,187 1,504,099	9,764 517,212	236,951 2,021,311	1,094,059 14,147	45,510 1,250	1,109,569 15,397	2,440 3,442	34 528	2,474 3,970	3,043,699 514,155	7,511 18,935	3,051,210 533,090	91,005 90	249 17	91,254 107	4,767 51	7 40	4,774 61	437,955 410,200	» »	419 »	4,901,531 2,446,184	33,075 537,952	4,934,606 2,984,136	23,156,500	23,727,527			
Cuir et peaux	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	417 1,168	» »	1,676 3,012	10,667 1,022	12,343 4,034	241 328	5,459 435	5,700 763	» 142	96 507	96 649	4,351 8,254	4,195 775	5,546 9,029	15 45	28 283	43 328	» »	» »	» »	3,497 3,361	» »	» »	9,780 15,112	17,445 3,022	27,225 18,164	» »	» »			
	Totaux . . .	23,805	1,585	25,390 (0.072)	4,688	11,689	16,377 (0.430)	569	5,894	6,465 (0.160)	142	603	745 (2.469)	12,605	4,970	14,575 (0.485)	60	311	371 (0.292)	»	»	»	6,858 (0.465)	»	»	24,922	20,467	45,389 (0.261)	50,312 (0.102)	70,779 (0.134)			
	Engrais divers	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	109,150 187,630	» »	30,807 44,562	27,382 18,634	58,189 63,196	9,095 5,317	6,864 77,613	15,959 82,930	» 10	» 10	» 10	113,322 44,945	2,300 7,087	115,622 52,032	2,817 »	751 210	3,568 210	» »	» »	» »	28,195 14,646	» »	» »	181,236 109,480	37,297 103,544	221,533 213,024	» »	» »		
Totaux . . .		1,329,763	296,780	1,626,543 (4.605)	75,369	46,016	121,385 (3.489)	14,412	84,477	98,889 (2.444)	40	»	10 (0.033)	158,267	9,387	167,654 (2.133)	2,817	961	3,778 (2.971)	»	»	»	42,841 (2.904)	»	»	293,716	140,841	434,557 (2.496)	1,920,259 (3.874)	2,061,100 (3.909)			
Huiles diverses		{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	9,227 5,309	» »	1,394 3,769	14,732 482	16,126 4,251	2,137 212	11,389 »	13,526 212	80 1,055	53 40	133 1,095	» »	» »	» »	456 »	212 5	668 5	468 »	» »	468 »	2,874 1,027	» »	» »	7,409 6,063	26,386 527	33,795 6,590	» »	» »		
	Totaux . . .	145,901	14,536	160,437 (0.454)	5,163	15,214	20,377 (0.535)	2,349	11,389	13,738 (0.340)	1,135	93	1,228 (4.070)	»	»	»	456	217	673 (0.529)	468	»	468 (0.776)	3,901 (0.264)	»	»	13,472	26,913	40,385 (0.232)	173,909 (0.351)	200,822 (0.381)			
	Machines et mécaniques	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	1,923 2,747	» »	3,220 24,235	3,766 22,620	6,986 46,855	776 1,787	6,055 6,160	6,831 7,947	» »	» »	» »	4,069 2,005	3,872 2,654	7,941 4,659	385 547	924 2,534	1,309 3,081	600 125	6,708 122	7,308 247	» »	» »	69 »	9,119 28,699	21,325 34,090	30,444 62,789	» »	» »		
Totaux . . .		33,813	4,670	38,483 (0.109)	27,455	26,386	53,841 (1.415)	2,563	12,215	14,778 (0.365)	»	»	»	6,074	6,526	12,600 (0.160)	932	3,458	4,390 (3.452)	725	6,830	7,555 (12.529)	»	»	69 (1.782)	37,818	55,415	93,233 (0.536)	76,301 (0.154)	131,716 (0.250)			
Matières bitumineuses		{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	7,015 25,694	» »	880 6,256	5,275 65	6,155 6,319	574 676	353 46	927 722	» »	» »	» »	9,905 635	1,971 217	11,876 852	» 507	» »	» 507	» »	» »	» »	688 2,237	» »	» »	12,047 10,311	7,599 326	19,646 10,637	» »	» »		
	Totaux . . .	262,658	32,709	295,367 (0.836)	7,136	5,338	12,474 (0.328)	1,250	399	1,649 (0.041)	»	»	»	10,540	2,188	12,728 (0.162)	507	»	507 (0.399)	»	»	»	2,925 (0.198)	»	»	22,358	7,925	30,283 (0.174)	317,725 (0.611)	325,650 (0.617)			
	Marne et craie brute	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	18,591 585	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »		
Totaux . . .		189,288	19,176	208,464 (0.590)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	208,464 (0.421)	208,464 (0.395)		
Minerais		{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	402,152 8,203	» »	17,329 2,934	51,725 31	69,054 2,965	25 1,117,232	175,462 »	175,487 1,117,232	» »	» »	» »	4,568 1,791,180	38,340 2,190	42,908 1,793,370	» 403	» »	» 403	» »	» »	» »	28,440 »	» »	» »	50,362 2,911,749	265,527 2,221	315,889 2,913,970	» »	» »		
	Totaux . . .	611,509	410,455	1,021,964 (2.978)	20,263	51,756	72,019 (1.892)	1,117,257	175,462	1,292,719 (31.950)	»	»	»	1,795,748	40,530	1,836,278 (23.363)	403	»	403 (0.317)	»	»	»	28,440 (1.928)	»	»	2,962,111	267,748	3,229,859 (18.551)	4,014,075 (8.098)	4,281,823 (8.120)			
	Papiers et cartons	{ Départ (1) . Arrivée (2) .	» »	481 5,965	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» »	» 227	» 164	» 391	7,156 576	1,206 1,248	8,362 1,824	» »	» »	» »	» »	» »	» »	4,106 10,291	» »	» »	11,262 11,094	1,206 1,412	12,468 12,506	» »	» »		
Totaux . . .		62,701	4,446	67,147 (0.190)	»	»	»	»	»	»	227	164	591 (1.296)	7,732	2,454	10,186 (0.130)	»	»	»	»	»	»	14,397 (0.976)	»	»	22,356	2,618	24,974 (0.143)	89,503 (0.181)	92,121 (0.175)			
A reporter.		{ Départ (1) . Arrivée (2) .	16,486,680 1,207,761	1,588,139 1,207,761	19,282,580	282,493 1,588,867	123,311 560,064	405,804 2,148,931	1,106,907 1,159,699	921,092 85,504	1,327,999 1,225,203	2,520 4,876	183 1,239	2,703 6,115	3,187,070 2,361,750	56,395 33,106	3,243,465 2,394,856	91,678 1,592	2,164 3,049	96,842 4,641	5,835 176	6,715 132	12,550 308	505,755 441,762	» »	488 »	5,185,716 5,538,722	409,860 683,094	5,595,606 6,221,816	30,007,048	31,400,002		

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.				Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieur, mixtes et internationaux.		TOTAUX GÉNÉRAUX	
				Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne.			Alsace-Lorraine et Grand-Duché de Luxembourg.			Autriche-Hongrie.			France.			Suisse.			Italie.			Pays-Bas.	Angleterre.				
							Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritime réunis (3).			Trafic local (3).	Trafic local (3).	Trafic local (3).	Traffics locaux.
Report.	Départ (1).	25,162,314	2,287,124	29,723,696	463,615	168,844	632,459	1,218,733	281,883	1,500,616	5,317	231	5,548	4,202,895	167,694	4,370,589	96,336	5,101	101,437	8,380	8,685	17,065	741,409	»	612	6,737,297	632,438	7,369,735	42,955,233	45,805,025
	Arrivée (2).	2,274,258	»	»	1,838,356	999,483	2,837,839	4,450,964	1,004,314	2,455,278	6,659	3,436	10,095	2,636,630	496,092	2,832,722	1,762	7,233	8,995	9,545	6,796	16,341	550,354	»	»	6,494,240	2,217,354	8,711,594	»	»
Sucres et mélasses	Départ (1).	»	13,339	»	20	243	263	130	221	351	»	»	»	9,716	447	10,163	46	43	59	»	»	»	2,284	»	»	12,196	924	13,120	»	»
	Arrivée (2).	»	11,609	»	87	»	87	»	»	»	»	»	»	469	36	505	»	»	»	»	»	»	23	»	»	579	36	615	»	»
Totaux		199,483	24,948	224,431 (0.635)	107	243	350 (0.009)	130	221	351 (0.009)	»	»	»	10,185	483	10,668 (0.136)	46	43	59 (0.046)	»	»	»	2,307 (0.156)	»	»	12,775	960	13,735 (0.079)	237,206 (0.479)	238,166 (0.452)
Tabac	Départ (1).	»	»	»	10	58	68	»	408	408	»	10	40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	352	»	»	362	476	838	»	»
	Arrivée (2).	»	»	»	15	5	20	»	23	23	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	277	»	»	555	118	1,073	»	»	
Totaux		»	»	»	25	63	88 (0.002)	»	431	431 (0.011)	663	100	763 (2.529)	»	»	»	»	»	»	»	»	629 (0.043)	»	»	1,317	594	1,911 (0.011)	1,317 (0.003)	1,911 (0.004)	
Terres et terrains	Départ (1).	»	28,698	»	3,558	1,220	4,778	121	1,442	1,563	»	»	»	207,984	7,972	215,956	60	1,413	1,473	87	»	57	10,359	»	»	222,139	12,047	234,186	»	»
	Arrivée (2).	»	51,518	»	29,074	1,242	30,313	128	1,303	1,431	»	16	16	17,874	536	18,410	45	»	45	»	»	»	448	»	»	47,566	3,117	50,683	»	»
Totaux		355,880	80,216	436,096 (1.235)	32,629	2,462	35,091 (0.922)	249	2,745	2,994 (0.074)	»	16	16 (0.053)	225,858	8,528	234,386 (2.982)	105	1,413	1,518 (1.194)	57	»	57 (0.094)	10,807 (0.732)	»	»	269,703	15,164	284,869 (1.636)	705,801 (1.424)	720,965 (1.367)
Textiles	Départ (1).	»	711	»	30,760	35,434	66,194	4,263	12,267	16,530	5,513	1,725	7,238	21,812	54,136	75,948	564	1,378	2,142	6,968	1,447	8,415	6,240	»	2,545	78,665	106,587	185,252	»	»
	Arrivée (2).	»	4,782	»	5,700	1,567	7,267	1,338	1,008	2,346	335	»	335	90,085	4,911	94,996	10	60	70	1,179	464	1,643	10,844	132	»	109,620	8,040	117,660	»	»
Totaux		177,214	5,493	182,707 (0.517)	36,460	37,001	73,461 (1.930)	5,601	13,275	18,876 (0.466)	5,848	1,725	7,573 (25.102)	111,897	59,047	170,944 (2.175)	574	1,638	2,212 (1.740)	8,147	1,911	10,058 (16.680)	17,081 (1.158)	132 (10.732)	2,545 (65.663)	188,285	114,597	302,882 (1.740)	370,992 (0.748)	485,589 (0.921)
Tourbe.	Départ (1).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	261	»	»	261	»	261	»	»	
	Arrivée (2).	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,707	»	»	42,707	»	42,707	»	»	
Totaux		»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	42,968 (2.912)	»	»	42,968	»	42,968 (0.247)	42,968 (0.087)	42,968 (0.081)	
Tourteaux	Départ (1).	»	2,809	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	16,555	601	17,156	»	»	»	»	»	1,338	»	»	20,893	601	21,494	»	»	
	Arrivée (2).	»	165	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	13,659	»	13,659	»	»	»	»	»	2,909	»	»	16,568	»	16,568	»	»	
Totaux		122,579	2,974	125,553 (0.556)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	30,214	601	30,815 (0.392)	»	»	»	»	»	7,247 (0.491)	»	»	37,461	601	38,062 (0.249)	163,014 (0.329)	163,615 (0.310)	
Verreries	Départ (1).	»	15,564	»	7,651	124	7,775	3,439	83	3,522	2,070	»	2,070	5,882	30	5,912	2,461	»	2,461	878	»	878	16,489	»	»	38,870	237	39,107	»	»
	Arrivée (2).	»	15,368	»	7,960	3,793	11,753	5	1,423	1,428	167	32	199	3,919	6,233	10,154	»	»	»	»	5	5	3,524	»	»	15,573	11,488	27,063	»	»
Totaux		288,536	30,932	319,468 (0.904)	15,611	3,917	19,528 (0.513)	3,444	1,506	4,950 (0.122)	2,237	32	2,269 (7.521)	9,801	6,265	16,066 (0.204)	2,461	»	2,461 (1.935)	878	5	883 (1.466)	20,013 (1.356)	»	»	51,445	11,725	66,170 (0.380)	373,913 (0.734)	385,638 (0.731)
Marchandises autres	Départ (1).	»	131,923	»	60,447	37,065	97,512	18,208	26,216	44,424	383	1,587	1,970	79,623	23,401	103,024	3,595	2,989	6,584	5,325	5,521	10,846	26,429	»	719	194,729	96,779	291,508	»	»
	Arrivée (2).	»	504,963	»	72,025	38,030	110,055	5,444	12,732	18,176	1,593	342	1,935	72,894	17,753	90,647	2,265	1,633	3,898	1,438	3,639	5,077	55,927	1,098	»	212,684	74,129	286,813	»	»
Totaux		3,675,216	633,886	4,309,102 (12.201)	132,472	75,095	207,567 (5.453)	23,652	38,948	62,600 (1.547)	1,976	1,929	3,905 (12.944)	152,517	41,151	193,671 (2.464)	5,860	4,622	10,482 (8.243)	6,763	9,160	15,923 (26.407)	82,356 (5.553)	1,098 (89.268)	719 (18.550)	407,413	170,908	578,321 (3.321)	4,716,515 (9.515)	4,887,423 (9.269)
Totaux.	Départ (1).	»	2,480,168	»	566,061	242,988	809,049	1,244,894	392,520	1,567,414	13,283	3,553	16,836	4,544,467	254,281	4,798,748	103,062	11,094	114,156	21,608	15,653	37,261	808,161	»	3,876	7,305,412	850,089	8,155,501	49,566,959	52,731,300
	Arrivée (2).	»	2,859,663	»	1,953,214	1,044,120	2,997,334	1,457,879	1,020,803	2,478,682	9,417	3,916	13,333	2,835,530	225,583	3,061,113	4,082	8,926	13,008	12,132	10,904	23,036	667,010	1,230	»	6,940,494	2,314,252	9,254,746	»	»
Totaux		29,981,222	5,339,831	35,321,053	2,519,275	1,287,108	3,806,383	2,702,773	1,343,323	4,046,096	22,700	7,469	30,165	7,379,997	479,864	7,859,861	107,144	20,020	127,164	33,740	26,557	60,297	1,475,171	1,230	3,876	14,245,906	3,164,341	17,410,247	49,566,959	52,731,300

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

NATURE DES MARCHANDISES.		Services intérieur et mixtes réunis.			SERVICES INTERNATIONAUX.																				Services intérieurs, mixtes et internationaux.	TOTAUX GÉNÉRAUX. Services intérieurs, mixtes et internationaux.				
		Services intérieur et État vers État.	Services mixtes.	Totaux des services intérieur et mixtes (3).	Allemagne			Alsace-Lorraine et Grand Duché de Luxembourg			Autriche-Hongrie			France.			Suisse.			Italie.			Pays Bas.	Angleterre.			Russie.	Totaux des services internationaux		
					Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).	Trafic local.	Trafic maritime.	Traffics local et maritimes réunis (3).			Trafic local (3).	Trafic local (3).		Trafic local (3).	Traffics locaux maritimes.	Traffics locaux et maritimes réunis (3).
Report.	Départ (1) .	16,486,680	1,588,139	19,282,580	282,493	123,311	405,804	1,106,907	221,092	1,327,999	2,520	483	2,703	5,487,070	56,395	3,243,463	94,678	2,164	96,842	5,835	6,715	12,550	505,755	»	488	5,183,746	409,860	5,595,606	30,007,048	31,400,002
	Arrivée (2) .	1,207,761	1,588,867	2,796,628	560,063	2,448,931	1,139,699	84,504	1,225,203	4,876	1,230	6,115	2,361,730	33,106	2,394,836	1,592	3,049	4,641	176	132	308	441,762	»	»	5,538,722	683,094	6,221,816	»	»	
Produits alimentaires.	Départ (1) .	»	26,606	»	6,607	12,009	18,616	5,400	8,954	14,354	»	»	»	1,789	12,939	14,728	»	287	287	»	1,507	1,507	1,076	»	»	14,872	35,696	50,568	»	»
	Arrivée (2) .	»	44,985	»	1,671	434	2,105	467	15,196	15,663	317	1,821	2,438	266	19	285	5	3,527	3,532	5,253	5,977	11,230	12,241	»	»	20,220	26,974	47,194	»	»
Totaux . . .		548,913	71,589	620,502 (1.757)	8,278	12,443	20,721 (0.544)	5,867	24,150	30,017 (0.742)	317	1,821	2,138 (7.087)	2,055	12,958	15,013 (0.191)	5	3,814	3,819 (3.003)	5,253	7,484	12,737 (21.123)	13,317 (0.903)	»	»	35,092	62,670	97,762 (0.562)	655,594 (1.323)	718,264 (1.362)
Produits céramiques	Départ (1) .	»	8,067	»	2,819	418	2,997	1,558	618	2,176	»	»	»	1,628	1,291	5,919	285	316	601	5	»	5	2,636	»	»	11,961	2,373	14,334	»	»
	Arrivée (2) .	»	9,700	»	7,186	9,222	16,408	575	1,836	2,411	»	»	»	2,268	5,780	8,048	»	»	»	»	»	12,880	»	»	22,909	16,838	39,747	»	»	
Totaux . . .		154,164	17,767	171,931 (0.487)	10,035	9,370	19,405 (0.510)	2,133	2,454	4,587 (0.113)	»	»	»	6,896	7,071	13,967 (0.178)	285	316	601 (0.473)	5	»	5 (0.008)	15,516 (1.052)	»	»	31,870	19,211	51,081 (0.311)	206,801 (0.417)	226,012 (0.429)
Produits de carrières.	Départ (1) .	»	274,133	»	39,288	316	39,604	9,857	59	9,916	2,583	»	2,583	831,823	7,624	812,447	414	»	414	57	»	57	83,847	»	25	970,894	7,999	978,893	»	»
	Arrivée (2) .	»	251,075	»	6,323	416	6,769	6,400	302	6,702	138	25	163	17,381	8,223	25,604	10	»	10	156	131	287	1,842	»	»	32,250	9,127	41,377	»	»
Totaux . . .		2,684,011	525,208	3,209,219 (9.086)	45,611	762	46,373 (1.218)	16,257	361	46,618 (0.411)	2,721	25	2,746 (9.102)	852,204	15,847	868,051 (11.044)	424	»	424 (0.333)	213	131	344 (0.372)	85,689 (5.809)	»	25 (0.644)	1,003,144	17,126	1,020,270 (5.860)	4,212,363 (8.498)	4,229,489 (8.021)
Produits de l'agriculture.	Départ (1) .	»	114,816	»	73,161	18,776	91,937	34,454	41,267	78,721	10	»	10	89,844	79,728	169,572	37	45	82	»	»	»	57,143	»	»	254,649	142,816	397,465	»	»
	Arrivée (2) .	»	155,523	»	45,181	1,308	46,489	1,172	184	1,356	916	37	953	38,823	1,755	40,580	»	10	10	3,920	489	4,409	47,587	»	»	137,601	3,783	141,384	»	»
Totaux . . .		1,597,572	270,339	1,867,911 (5.288)	118,342	20,084	138,426 (3.636)	35,626	44,451	80,077 (1.979)	926	37	963 (3.192)	128,669	81,483	210,152 (2.674)	37	55	92 (0.072)	3,920	489	4,409 (7.312)	104,730 (7.100)	»	»	392,250	146,599	538,849 (3.095)	2,260,161 (4.560)	2,406,760 (4.564)
Produits métallurgiques	Départ (1) .	»	161,189	»	41,318	14,187	55,505	1,576	6,863	8,439	201	48	252	78,703	8,916	87,619	897	2,289	3,186	2,483	463	2,946	87,256	»	99	212,566	32,766	245,332	»	»
	Arrivée (2) .	»	172,770	»	133,271	126,378	561,649	297,142	900,563	1,197,705	412	284	696	135,828	126,571	262,402	155	647	802	10	67	77	34,032	»	»	602,850	1,454,513	2,057,363	»	»
Totaux . . .		1,943,928	633,959	2,577,187 (7.296)	176,619	410,565	617,184 (16.216)	298,718	907,426	1,206,144 (29.810)	616	332	918 (3.142)	214,531	135,190	350,021 (4.453)	1,052	2,936	3,988 (3.136)	2,493	530	3,023 (5.014)	121,288 (8.222)	»	99 (2.551)	815,416	1,487,279	2,302,695 (13.226)	3,392,603 (6.844)	4,879,882 (9.254)
Sable	Départ (1) .	»	70,424	»	4,661	»	4,661	28,439	»	28,439	»	»	»	»	»	»	25	»	25	»	»	»	»	»	»	33,125	»	33,125	»	»
	Arrivée (2) .	»	13,229	»	4,372	610	4,982	20	»	20	»	30	30	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,392	640	5,032	»	»
Totaux . . .		1,421,886	83,653	1,205,539 (3.413)	9,033	610	9,643 (0.253)	28,459	»	28,459 (0.703)	»	30	30 (0.099)	»	»	»	25	»	25 (0.020)	»	»	»	»	»	»	37,517	610	38,127 (0.219)	1,213,056 (2.508)	1,213,696 (2.359)
Scories.	Départ (1) .	»	11,053	»	13,172	6	13,178	30,522	10	30,532	»	»	»	5,415	382	5,797	»	»	»	»	»	»	»	»	»	49,109	398	49,507	»	»
	Arrivée (2) .	»	116,892	»	1,809	61	1,870	62	»	62	»	»	»	66,514	2,055	68,569	»	»	»	»	»	»	»	»	»	68,335	2,116	70,501	»	»
Totaux . . .		560,487	157,945	718,432 (2.031)	14,981	67	15,048 (0.395)	30,584	10	30,594 (0.756)	»	»	»	71,929	2,437	74,366 (0.946)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	117,494	2,514	120,008 (0.689)	835,926 (1.686)	838,440 (1.390)
Sels	Départ (1) .	»	2,697	»	36	91	127	20	20	40	»	»	»	623	419	1,042	»	»	»	»	»	3,696	»	»	»	4,375	550	4,905	»	»
	Arrivée (2) .	»	2,325	»	47,676	960	48,636	5,427	729	6,156	»	»	»	13,798	18,580	32,378	»	»	»	»	»	10	»	»	»	66,911	20,269	87,180	»	»
Totaux . . .		65,373	5,022	70,395 (0.199)	47,712	1,051	48,763 (1.281)	5,447	749	6,196 (0.153)	»	»	»	14,421	18,999	33,420 (0.425)	»	»	»	»	»	3,706 (0.251)	»	»	»	71,286	20,799	92,085 (0.529)	141,681 (0.286)	162,480 (0.308)
A reporter . . .	Départ (1) .	25,162,314	2,287,124	29,723,696	463,615	168,814	632,459	1,218,733	281,883	1,500,616	5,317	231	5,548	4,202,895	167,694	4,370,589	96,336	5,101	101,437	8,380	8,685	17,065	741,409	»	612	6,737,297	632,438	7,369,735	42,955,233	45,805,025
	Arrivée (2) .	2,274,258	1,538,356	2,999,483	2,837,839	1,450,964	1,004,514	2,455,278	6,659	3,436	10,095	2,636,630	196,092	2,832,722	1,762	7,233	8,995	9,516	6,796	16,311	550,351	»	»	»	6,494,210	2,217,354	8,711,564	»	»	

(1) Au départ des stations de l'État. — (2) A l'arrivée aux stations de l'État. — (3) Les chiffres entre parenthèses indiquent la proportion des tonnages partiels par rapport au mouvement global de la colonne.

N° XXXIX. — *Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 3, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1911.*

Coupures de distances	Tonnes transportées.	Tonnes-kilomètres (1).
Kilomètres.		
1 à 10	6,723,582	50,989,604
11 à 20	5,001,521	78,453,576
21 à 30	5,881,906	98,990,133
31 à 40	4,443,867	137,737,279
41 à 50	3,723,782	169,523,081
51 à 60	3,901,146	221,508,603
61 à 70	2,260,668	215,573,731
71 à 80	1,501,561	117,897,856
81 à 90	3,017,925	258,052,588
91 à 100	2,128,057	203,227,534
101 à 110	2,488,705	262,517,378
111 à 120	1,877,216	216,818,448
121 à 130	2,552,992	317,890,496
131 à 140	1,070,506	143,033,563
141 à 150	936,591	136,275,991
151 à 160	1,205,570	187,466,153
161 à 170	2,564,608	424,442,624
171 à 180	1,150,645	198,427,847
181 à 190	1,255,032	252,808,456
191 à 200	335,091	65,295,241
201 à 210	459,091	94,466,501
211 à 220	582,906	123,616,243
221 à 230	462,525	104,254,288
231 à 240	301,079	70,904,105
241 à 250	234,331	57,579,841
251 à 260	1,555,477	392,314,574
261 à 270	112,586	29,801,585
271 à 280	41,930	11,557,225
281 à 290	71,821	20,504,896
291 à 300	10,118	2,989,869
301 à 310	114,140	34,872,320
311 à 320	55,929	11,555,600
321 à 330	221,769	72,135,810
331 à 340	5,331	1,795,261
341 à 350	665	229,738
351 à 360	50	10,605
TOTAUX.	37,582,106	4,773,286,705

Parcours moyen d'une tonne : 83^k.2.

(1) Ces nombres ont été obtenus en multipliant les nombres de tonnes transportées par la longueur moyenne de chaque coupure.

N° XL. — Collisions et déraillements

Réseau exploité par l'État.

NATURE.	NATURE.	CAUSES DES COLLISIONS													
		VOIE.						MATÉRIEL ROULANT							
		Rails cassés.	Insuffisance des appareils spéciaux de la voie.	Défectuosité du tracé de la voie; surhaussément mal établi (variation trop brusque dans le niveau relatif des deux files de rails).	Imprévisions commises lors des travaux de réparation de la voie (absence ou insuffisance de signaux).	Mauvais état général de la voie dû aux fortes pluies, au dégel ou à d'autres circonstances.	Atelages rompus ou défectueux.	Avaries aux essieux.	Avaries ou dérangements au mécanisme des freins.	Avaries aux bandages; décalages de roues ou de bandages; lavis de roues.	Mauvaise répartition de la charge sur les essieux de la locomotive.	Avaries survenues aux ressorts ou aux colonnes des ressorts de suspension.	Autres insuffisances ou avaries au matériel roulant.	Fausse position manœuvre intentionnelle des aiguilles placées dans la voie par erreur par le train ou donnant accès à cette voie.	Voie principale occupée et non protégée ou protégée irrégulièrement par des signaux fixes ou à la main.
1	Collisions aux stations . . .	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	11	11
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	10
2	Collisions aux bifurcations . . .	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	Collisions de trains se suivant sur la même voie, en dehors de la zone protégée par les signaux fixes des stations ou des bifurcations.	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	5
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
4	Rencontres de trains marchant en sens opposé, en dehors de la même zone.	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
5	Collisions entre les parties d'un même train, par suite de rupture d'attelages.	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
6	Collisions en pleine voie avec des wagons du service de la route ou des wagons échappés.	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Déraillements dans une station où le train a fait ou doit faire arrêt.	1911.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	18	18
		1910.	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	16	16
8	Déraillements en pleine voie ou dans une station où le train ne doit pas faire arrêt.	1911.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	7
		1910.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	7
Ensemble.		1911.	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	50	50
		1910.	6	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	26	26

de trains. — Accidents de personnes y relatifs.

Années 1910 et 1911.

ET DERAILLEMENTS.										NOMBRE de collisions et déraillements en général.			COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS AYANT FAIT DES VICTIMES.											
EXECUTION DU SERVICE.													PERSONNES ATTEINTES (1).											
Autres fautes commises dans la manœuvre des signaux fixes.	Mauvais fonctionnement des appareils de signaux ou d'enclenchement.	Signaux d'arrêt complètement donnés, mais non respectés par le train.	Fautes commises dans les manœuvres de gare mise en marche de machines sans ordre régulier, inobservation des signaux ou arrêt tardif.	Trains entrant en gare avec trop de vitesse, ou dépassant, pour tout autre motif, leur point de stationnement habituel.	Collisions avec des véhicules placés trop près d'un croisement, sur une voie convergente.	Autres négligences.	Causes diverses et indéterminées.	Nombre de cas où les circonstances atténuantes ont influé sur la production des accidents.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises, machines à vide, etc.	Ensemble.	VOYAGEURS.												
												Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	
3	1	16	17	1	8	4	0	2	17	57	34	32	0	73	1	76	3	55	8	16	5	110	9	122
6	2	5	10	5	11	5	2	1	24	28	32	16	1	16	5	22	0	15	20	55	1	29	25	55
1	1	0	0	0	0	1	0	1	0	5	5	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	
0	1	2	0	0	0	0	0	1	1	2	5	1	0	2	0	2	7	0	0	2	9	0	11	
0	0	0	0	0	0	2	0	5	1	4	5	2	0	7	0	7	2	0	2	0	9	0	9	
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	5	5	1	0	0	0	0	0	5	5	0	0	5	5	
1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	5	5	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	8	0	8	2	0	2	0	50	0	10	
0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	8	8	1	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	
0	0	1	1	2	0	0	0	0	1	2	5	2	0	11	0	11	0	1	1	0	11	1	12	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	0	0	0	0	0	1	21	1	24	56	60	15	0	26	12	58	1	12	5	16	1	54	15	54
0	0	0	0	0	0	2	20	1	22	38	60	12	0	5	1	4	0	5	11	16	0	8	12	20
0	0	0	0	0	0	5	15	1	9	22	31	2	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	2	
0	0	0	0	0	0	1	9	1	15	12	35	1	0	0	0	0	2	0	2	0	12	0	2	
7	2	17	17	1	8	15	57	10	51	114	165	42	0	108	15	121	4	52	15	69	4	160	26	190
9	5	6	20	5	11	7	51	5	62	86	142	54	1	40	6	47	2	29	55	66	5	69	41	115

N° XII. — *Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains.*

Année 1911.

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des personnes atteintes. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction au règlement de la police des chemins de fer.)				Accidents attribués à la faute des agents de l'administration.				Accidents attribués à des défauts d'installation ou à des défectuosités du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
A. Accidents survenus aux voyageurs :																
En descendant d'un train ou en y montant aux stations	2	4	64	70	1	19	20	20	2	3	83	90	2	3	83	90
En tombant ou en sautant d'un train en pleine voie	7	3	1	11	1	1	1	3	7	3	2	12	7	3	2	12
En circulant à l'intérieur des stations.	3	3	4	10	1	1	1	3	3	3	4	10	3	3	4	10
Lors de la fermeture des portières.	1	1	88	88	1	28	28	28	1	1	116	116	1	1	116	116
Dans d'autres circonstances.	1	1	1	3	1	44	44	44	1	1	50	51	1	1	50	51
TOTAUX.	12	11	163	186	4	92	95	95	12	12	253	279	12	12	253	279
B. Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :																
En traversant le railway à des passages à niveau gardés	1	1	1	3	3	3	3	11	1	1	6	14	1	1	6	14
En traversant le railway à des passages à niveau non gardés.	10	5	2	17	1	1	1	3	10	5	3	18	10	5	3	18
En circulant dans les rues, places ou quais où existent des voies de chemins de fer.	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3
En circulant dans les stations	1	1	2	4	1	1	1	3	1	1	2	4	1	1	2	4
— le long de la voie	10	4	1	15	1	1	1	3	10	4	1	15	10	4	1	15
Dans les opérations de chargement et de déchargement ou en aidant aux manœuvres	3	4	1	8	2	9	11	22	3	6	20	29	3	6	20	29
En d'autres circonstances	1	1	4	6	1	5	5	11	1	1	7	9	1	1	7	9
Ivresse, folie, suicide	29	1	1	31	1	1	1	3	29	1	1	31	29	1	1	31
TOTAUX.	54	18	22	94	5	7	10	22	54	25	38	120	54	25	38	120

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints. (Imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infractions aux instructions ;				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel.				ENSEMBLE.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
C. Accidents survenus aux agents de l'Administration :																
1° Dans les stations :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente, ou à des obstacles fixes	1	»	12	13	»	»	1	1	»	»	»	»	1	»	13	14
En passant au-dessus des buttoirs, ou en se tenant sur ceux-ci pendant les manœuvres	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	»	»	»	»	1	1
En descendant ou en tombant de véhicules en mouvement ou en y montant	1	1	14	16	1	»	5	4	»	»	»	»	2	1	17	20
Pris entre les buttoirs en passant ou en se trouvant entre des véhicules, en dehors des opérations d'accrochage et de décrochage	4	2	8	14	»	»	»	»	»	»	»	»	4	2	8	14
Accidents survenus en d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	20	18	41	82	1	2	10	13	»	»	»	»	21	20	34	93
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus pendant les opérations de chargement, de déchargement ou de transbordement des marchandises	»	»	9	9	»	»	7	7	»	»	2	2	»	»	18	18
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules et survenus dans d'autres circonstances	»	»	55	55	»	»	20	20	»	»	»	»	»	»	35	55
TOTAUX	28	21	122	169	2	2	42	46	»	»	2	2	28	25	166	217
2° Dans les ateliers :																
En se trouvant sur des véhicules en mouvement et en se heurtant ainsi à d'autres véhicules placés sur une voie adjacente ou à des obstacles fixes	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Accidents survenus dans d'autres circonstances, occasionnés ou aggravés par le déplacement de véhicules	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
TOTAUX	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1
3° En accrochant des véhicules	6	4	62	68	»	2	14	16	»	»	»	»	6	2	78	81
4° En décrochant des véhicules	1	5	29	35	»	1	14	15	»	»	»	»	1	4	43	48
5° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-barrière	3	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	3
6° Atteints par des véhicules en mouvement en faisant le service de garde-route	2	»	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	»	2

NATURE DES ACCIDENTS.	Accidents exclusivement attribués à la faute des agents atteints : imprudence, imprévoyance, défaut de précaution et infraction aux instructions.				Accidents inhérents au travail spécial des agents et qu'aucune mesure ne pourrait guère prévenir.				Accidents attribués à des défauts d'installation, d'outillage ou à des défectuosités du matériel.				ENSEMBLE		
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
7° Gardes chargés du contrôle des coupons :															
Tombés d'un train en marche en ouvrant ou en fermant une portière, en sortant d'une voiture ou d'un fourgon, ou en y entrant	1	1	1	3	2	2	1	5	1	1	1	3	2	2	4
Blessés, sans chute, dans les mêmes circonstances	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	2	1	1	4	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
TOTAUX	5	4	4	13	5	5	4	14	4	4	4	12	5	5	10
8° Autres agents de trains : chefs-gardes, gardes-bagages, machinistes, chauffeurs, etc. :															
Tombés d'un train en marche	1	1	4	6	1	1	1	3	1	1	1	3	2	3	5
Atteints en se heurtant à des obstacles fixes	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Atteints en se heurtant à d'autres trains ou véhicules	7	1	12	20	1	1	29	31	1	1	1	3	7	1	8
Tombés ou blessés en descendant d'un train ou en y montant aux stations	2	2	1	5	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Atteints dans d'autres circonstances	1	1	18	20	1	1	2	4	1	1	1	3	1	1	2
TOTAUX	12	6	36	54	5	5	33	43	5	5	5	15	12	12	24
9° Agents atteints en dehors de tout service :															
En descendant ou en montant de véhicules en mouvement, ou en y montant	2	5	1	8	1	1	1	3	1	1	1	3	2	2	4
Atteints par des véhicules en mouvement en circulant sans nécessité dans les voies	1	6	1	8	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Accidents divers	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
TOTAUX	4	12	3	19	3	3	3	9	3	3	3	9	4	4	8
10° Agents atteints en réparant les voies ou bâtiments :															
Par des véhicules en mouvement, en circulant ou en se tenant dans les voies ou près des voies, pour des travaux à effectuer aux bâtiments, voies et dépendances	8	1	1	10	1	1	1	3	1	1	1	3	8	1	9
Accidents divers occasionnés ou aggravés par le mouvement des véhicules	8	1	1	10	1	1	1	3	1	1	1	3	8	1	9
Accidents indépendants de toute mise en mouvement de véhicules	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
TOTAUX	17	3	3	23	3	3	3	9	3	3	3	9	17	3	20
11° Agents d'autres administrations :															
Postes, télégraphes, marine, etc.	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
Agents des stations communes	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	1	3	1	1	2
TOTAUX	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	2	6	2	2	4
Ensemble pour le littéra C	76	45	250	371	21	21	41	83	21	21	21	63	78	54	132

(189)

N° XLII. — *Dénombrement des accidents de personnes depuis 1835.*

ANNÉES	Longueur moyenne exploitée par l'Etat (1).	Voyageurs.						Employés et ouvriers.						Personnes		
		Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.			Par leur propre fait, embarras et débarquement, etc. (1).			Par le fait du service, collisions et déraillements de trains.			Par leur propre fait, imprudence dans les manœuvres, les chargements, la circulation sur les voies (1).			Circulation imprudente sur la voie et dans les stations, traversées des passages à niveau, etc.		
		TOTAL.			TOTAL.			TOTAL.			TOTAL.					
		Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.	Ensemble.	Tués.	Blessés et contusionnés.	
1853	15			1		1	1									
1854	56				1		1									
1857	91				1		1									
1858	205	2			4		6	3				1			1	
1859	275				12		12	6				5			10	
1860	525	2					2	9				6			15	
1861	344	4			4		8	4				6			11	2
1862	500	2			1		3	5				2			13	1
1863	485	1			15		16	18				4			8	2
1864	580	9			2		11	14				7			11	5
1865	580				7		19	9				5			12	2
1866	500				4		4	4				11			16	4
1867	570				5		5	5				17			22	8
1868	595							5				17			22	6
1869	625											11			15	5
1870	715	2	40	5	16	7	65	72	4	12	74	175	78	187	265	68
1871	745				1		1	1				18			55	0
1872	746				3		4	4				25			54	15
1873	747						6	6				15			22	10
1874	749						1	5				21			52	8
1875	749	1			5		6	5				36			40	11
1876	749	2			4		6	7				50			44	12
1877	749				1		5	6				25			50	9
1878	749				5		5	8				50			55	7
1879	749				5		5	8				50			55	7
1880	749				5		5	8				50			55	7
1881	749				5		5	8				50			55	7
1882	749				5		5	8				50			55	7
1883	749				5		5	8				50			55	7
1884	749				5		5	8				50			55	7
1885	749				5		5	8				50			55	7
1886	749				5		5	8				50			55	7
1887	749				5		5	8				50			55	7
1888	749				5		5	8				50			55	7
1889	749				5		5	8				50			55	7
1890	749				5		5	8				50			55	7
1891	749				5		5	8				50			55	7
1892	749				5		5	8				50			55	7
1893	749				5		5	8				50			55	7
1894	749				5		5	8				50			55	7
1895	749				5		5	8				50			55	7
1896	749				5		5	8				50			55	7
1897	749				5		5	8				50			55	7
1898	749				5		5	8				50			55	7
1899	749				5		5	8				50			55	7
1900	749				5		5	8				50			55	7
1901	749				5		5	8				50			55	7
1902	749				5		5	8				50			55	7
1903	749				5		5	8				50			55	7
1904	749				5		5	8				50			55	7
1905	749				5		5	8				50			55	7
1906	749				5		5	8				50			55	7
1907	749				5		5	8				50			55	7
1908	749				5		5	8				50			55	7
1909	749				5		5	8				50			55	7
1910	749				5		5	8				50			55	7
1911	749				5		5	8				50			55	7
1912	749				5		5	8				50			55	7
1913	749				5		5	8				50			55	7
1914	749				5		5	8				50			55	7
1915	749				5		5	8				50			55	7
1916	749				5		5	8				50			55	7
1917	749				5		5	8				50			55	7
1918	749				5		5	8				50			55	7
1919	749				5		5	8				50			55	7
1920	749				5		5	8				50			55	7
1921	749				5		5	8				50			55	7
1922	749				5		5	8				50			55	7
1923	749				5		5	8				50			55	7
1924	749				5		5	8				50			55	7
1925	749				5		5	8				50			55	7
1926	749				5		5	8				50			55	7
1927	749				5		5	8				50			55	7
1928	749				5		5	8				50			55	7
1929	749				5		5	8				50			55	7
1930	749				5		5	8				50			55	7
1931	749				5		5	8				50			55	7
1932	749				5		5	8				50			55	7
1933	749				5		5	8				50			55	7
1934	749				5		5	8				50			55	7
1935	749				5		5	8				50			55	7
1936	749				5		5	8				50			55	7
1937	749				5		5	8				50			55	7
1938	749				5		5	8				50			55	7
1939	749				5		5	8				50			55	7
1940	749				5		5	8				50			55	7
1941	749				5		5	8				50			55	7
1942	749				5		5	8				50			55	7
1943	749				5		5	8				50			55	7
1944	749				5		5	8				50			55	7
1945	749				5		5	8				50			55	7
1946	749				5		5	8				50			55	7
1947	749				5		5	8				50			55	7
1948	749				5		5	8				50			55	7
1949	749				5		5	8				50			55	7
1950	749				5		5	8				50			55	7
1951	749				5		5	8				50			55	7
1952	749				5		5	8				50			55	7
1953	749				5		5	8				50			55	7
1954	749				5		5	8				50			55	7
1955	749				5		5	8				50			55	7
1956	749				5		5	8				50			55	7
1957	749				5		5	8				50			55	7
1958	749				5		5	8				50			55	7
1959	749				5		5	8				50			55	7
1960	749				5		5	8				50			55	7
1961	749				5		5	8				50			55	7
1962	749				5		5	8				50			55	7
1963	749				5		5	8				50			55	7
1964	749				5		5	8				50			55	7
1965	749				5		5	8				50			55	7
1966	749				5		5	8				50			55	7
1967	749				5		5	8				50			55	7
1968	749				5		5	8				50			55	7
1969	749				5		5	8				50			55	7
1970	749				5		5	8				50			55	7
1971	749				5		5	8				50			55	7
1972	749				5		5	8				50			55	7
1973	749				5		5	8				50			55	7
1974	749				5		5	8				50			55	7
1975	749				5		5	8				50			55	7
1976	749				5		5	8				50			55	7
1977	749				5		5	8				50			55	7
1978	749				5		5	8				50			55	7
1979	749				5		5	8				50			55	7
1980	749				5		5	8				50			55	7
1981	749				5		5									

* Non compris les sections appartenant à des compagnies et parcourues en transit par des trains de l'Etat, ni les lignes rachetées en 1896, en 1897, en 1907 et en 1908, aussi longtemps qu'elles ont été exploitées pour compte de l'Etat.

(c) Pour l'année 1911, l'annexe XLII donne les détails circonstanciés au sujet de ces accidents.

de personnes depuis 1855.

étrangères à l'Administration, autres que des voyageurs.			NOMBRE TOTAL			VOYAGEURS			TRAINS-	TRAINS-
folie, suicide.			DES			EMBARQUÉS.			KILOMÈTRES.	KILOMÈTRES.
TOTAL.			VICTIMES.						—	VOYAGEURS
									VOYAGEURS.	et marchandises
										RÉUNIS.
Tués.	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	Tués	Blessés et contu- sionnés.	Ensemble	26	27	28		
0	0	0	0	1	1	421,459	50,370	50,370		
0	0	0	0	1	1	871,507	147,805	147,805		
0	0	0	0	5	5	1,584,577	307,970	307,970		
0	0	0	0	5	11	2,258,305	618,775	648,775		
0	0	0	0	7	11	1,952,751	651,420	872,785		
0	0	0	0	9	9	2,199,519	855,507	1,181,105		
5	0	4	0	4	7	2,659,744	1,010,120	1,491,065		
1	0	0	0	5	7	2,724,104	1,170,050	1,589,090		
0	0	0	0	0	12	5,085,540	1,596,485	1,877,170		
5	0	7	0	9	12	5,581,529	1,672,135	2,485,505		
2	0	7	0	9	15	5,470,078	1,512,775	2,726,510		
0	0	10	0	16	15	5,700,111	1,624,525	3,262,110		
1	0	7	0	10	12	5,746,590	1,762,725	3,809,070		
5	0	8	0	12	11	5,058,965	1,599,810	2,866,985		
98	0	96	55	152	181	508	489	(2)		
4	0	15	11	24	25	55	58	6,458,424		
2	0	17	11	28	26	40	61	2,555,732		
4	0	14	6	20	27	54	61	2,645,754		
0	0	8	12	20	15	50	52	2,075,950		
0	0	15	14	27	24	55	70	2,850,890		
2	0	14	8	22	26	44	70	2,911,550		
2	0	11	10	21	35	43	78	3,076,146		
2	0	9	8	17	40	48	88	3,408,597		
1	0	22	18	40	70	75	145	3,741,405		
5	0	25	19	42	68	114	183	4,614,985		
9	0	31	14	45	70	79	149	5,571,532		
4	0	25	19	42	55	100	155	4,844,224		
0	0	23	18	40	65	74	159	4,817,081		
4	0	20	26	52	64	114	149	5,069,601		
8	0	47	36	85	90	106	196	5,177,104		
9	0	50	50	69	101	157	258	5,177,104		
9	0	49	51	100	151	216	350	6,952,702		
11	13	50	58	108	122	248	370	7,569,475		
11	8	49	55	84	122	189	311	9,010,477		
16	12	63	55	118	151	235	356	9,579,707		
15	2	45	52	73	109	196	305	10,081,999		
25	8	65	58	105	124	208	332	10,024,442		
18	0	50	16	66	132	234	406	10,621,524		
31	5	65	45	108	176	456	632	11,561,529		
25	5	65	49	112	202	589	791	12,707,689		
27	0	65	55	96	188	721	909	14,857,925		
12	1	47	55	102	140	354	604	16,227,096		
16	1	45	45	86	125	440	565	17,706,457		
25	6	59	49	108	128	358	580	16,696,592		
21	4	55	51	84	114	391	595	16,917,734		
19	5	55	50	105	97	458	555	17,516,850		
19	2	55	47	100	118	627	745	17,946,659		
25	5	65	65	126	111	924	1,085	19,400,746		
20	5	50	58	108	118	902	1,020	20,777,880		
22	2	55	47	102	151	962	1,095	21,545,450		
29	2	50	52	82	104	992	1,066	22,552,541		
51	0	55	41	94	108	915	1,021	22,029,514		
29	1	50	50	109	101	959	1,060	22,880,657		
25	2	51	43	96	121	1,186	1,507	22,954,885		
25	0	51	45	94	109	1,305	1,414	23,960,196		
52	5	55	64	119	111	1,214	1,525	24,810,341		
41	1	60	59	99	115	1,157	1,250	25,676,592		
40	5	79	68	147	158	1,758	1,898	26,359,845		
58	5	69	57	126	127	1,685	1,812	26,957,754		
29	2	54	50	115	109	1,258	1,547	27,858,225		
55	1	58	72	150	97	1,280	1,577	28,710,046		
52	2	56	55	112	90	1,051	1,141	29,454,401		
27	5	48	86	151	85	1,187	1,270	30,644,092		
50	5	50	70	120	97	1,061	1,158	30,409,599		
22	2	52	90	142	108	1,115	1,225	31,471,024		
28	4	60	82	142	129	1,026	1,155	32,557,944		
51	5	69	75	142	160	1,587	1,747	33,184,555		
26	5	49	85	151	97	1,065	1,160	34,514,594		
52	1	70	81	151	152	950	1,082	35,915,212		
29	2	57	65	120	151	965	1,116	37,512,510		
1 070	151	2,675	2 415	5,116	5 975	54,265	40,256	180,840,180		

2^e section. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

N° XLIII. — Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1911

DÉSIGNATION DES LIGNES.	LONGUEUR EFFECTIVE EXPLOITÉE A LA FIN DE L'ANNÉE.										SUBDIVISION DE LA LONGUEUR TOTALE.				
	Lignes appartenant aux compagnies exploitantes			Sections de lignes empruntées par les compagnies exploitantes et appartenant à			Longueur totale exploitée		Ensemble		Parties établies		Parties affectées au service des		
	sur territoire belge.	sur territoire étranger.	ensemble	l'État.	d'autres compagnies		ensemble	en territoire belge	en territoire étranger.	par ligne.	par exploitation.	à double voie.	à simple voie.	voyageurs et des marchandises.	marchandises seulement.
					sur territoire belge.	sur territoire étranger.									
	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.	Mét. courr.
Chimay (Hastière à la frontière vers Anor-France)	57,860	»	57,860	1,238	(1)	»	1,823	89,685	»	»	50,685	»	50,685	50,685	»
Gand à Terneuzen	15,700	9,610	25,310	10,788	»	4,980	15,768	26,488	14,590	»	41,078	15,768	25,310	41,078	»
Hasselt à Maeseyck	40,567	»	40,567	»	»	»	»	40,567	»	»	40,567	»	40,567	40,567	»
Malines à Terneuzen (Pays-Bas)	50,559	18,625	57,984	4,807	»	4,981	9,768	41,146	25,580	»	67,732	9,768	57,964	67,752	»
Nord-Belge. } Charleroy à Erquennes	27,580	556	27,756	4,268	»	»	4,268	31,618	556	32,004	171,981	32,004	»	50,524	1,480
} Mons à la frontière vers Hautmont .	15,856	»	15,856	1,011	»	»	1,041	16,597	»	16,597		15,860	757	16,507	»
} Namur à Liège	71,019	»	71,019	2,576	»	»	2,576	75,625	»	75,625		75,625	»	75,142	483
} Namur à Givet (France)	45,617	5,415	49,050	725	»	»	725	46,542	5,415	49,755		44,504	58,281	49,755	»
Taviers à Embresin (chemin de fer d'intérêt local)	9,455	»	9,455	»	»	»	»	9,455	»	»	9,455	»	9,455	9,455	»
Longueur totale exploitée	522,501	52,004	554,505	25,465	567	9,941	35,911	548,551	41,945	590,476		158,520	251,947	358,515	1,983
												590,476		390,476	

(1) Commun avec la Compagnie du Nord.

(2) Non compris une longueur de voie de 5,898 mètres exploitée par la Compagnie du Nord entre Hastière et Anor.

N° XLIV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1911.

DÉSIGNATION		NOMBRE DE BUREAUX OUVERTS AU SERVICE.						NOMBRE DE RACCORDEMENTS industriels reliés aux railways		
des COMPAGNIES.	du TERRITOIRE sur lequel LES STATIONS, ETC., SONT ÉTABLIES.	STATIONS EXPLOITÉES			Haltes.	Points d'arrêt.	Total (Colonnes 5, 6 et 7.)	en pleine voie (gares privées).	aux stations.	Total. (Colonnes 9 et 10.)
		en commun avec une ou plusieurs autres administrations.	exclusivement par la Compagnie concernée.	Ensemble (Colonnes 3 et 4.)						
Chimay	Belge	4	40	44	»	4	48	3	3	6
	Étranger . .	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	Ensemble.	4	40	44	»	4	48	3	3	6
Gand à Terneuzen.	Belge	5	3	8	4	»	9	2	3	7
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	3	3
	Ensemble.	7	6	13	4	»	14	2	8	10
Hasselt à Maeseyck	Belge	4	6	7	»	(1) 4	8	2	5	7
Malines à Terneuzen.	Belge	6	4	10	2	2	14	»	4	4
	Étranger . .	2	3	5	»	»	5	»	1	1
	Ensemble.	8	7	15	2	2	19	»	5	5
Nord-Belge	Belge	19	28	47	6	34	87	31	72	103
	Étranger . .	4	»	4	»	»	4	»	»	»
	Ensemble.	20	28	48	6	34	91	31	72	103
Taviers à Embresin	Belge	»	»	»	5	4	9	5	5	10
TOTALS.	Belge	35	51	86	14	45	145	43	94	137
	Étranger . .	5	6	11	»	»	11	»	4	4
	Ensemble.	40	57	97	14	45	156	43	98	141

(1) Ce point d'arrêt est supprimé du 15 octobre au 30 avril.

N° XLV. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Matériel roulant
Effectif au 31 décembre 1911.

Comparaison des années 1910 et 1911.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.							
	Chimay.	Gand à Tereuzen.	Hasselt à Maaseyck.	Malines à Tereuzen.	Nord-Beige.	Torina à Embresin.	Ensemble.
Matériel de traction.							
Locomotives.	8	12	6	20	196	3	245
en 1910	8	12	6	20	204	3	253
en 1911	8	12	6	20	204	3	253
Différences pour 1911	0	0	0	0	+ 8	0	+ 8
Tenders.	4	13	0	19	119	0	155
en 1910	4	13	0	19	117	0	153
en 1911	4	13	0	19	117	0	153
Différences pour 1911	0	0	0	0	- 2	0	- 2
Voitures à vapeur	0	0	0	0	0	0	0
en 1910	0	0	0	0	0	0	0
en 1911	0	0	0	0	0	0	0
Différences pour 1911	0	0	0	0	0	0	0
Matériel de transport.							
Voitures à voyageurs	0	2	0	3	19	0	24
de 1 ^{re} classe	0	2	0	7	21	0	30
de 2 ^e —	9	16	8	26	94	0	153
de 3 ^e —	8	2	5	8	(1) 92	6	124
mixtes	17	22	13	44	226	6	328
Ensemble	17	22	13	44	226	6	328
Fourgons à bagages	7	9	4	16	110	3	179
Wagons à marchandises	194	262	85	865	5,688	61	7,155
découverts	48	52	18	6	775	0	869
fermés	0	3	2	1	10	0	16
pour chevaux	3	9	12	71	50	4	152
pour bétail	215	326	117	946	6,523	65	8,192
Ensemble	215	326	117	946	6,523	65	8,192
Véhicules divers	4	4	0	9	(2) 18	0	32
TOTAUX (véhicules de transport)	238	341	132	985	6,485	74	8,255
en 1910	240	361	151	1,015	6,907	74	8,731
en 1911	240	361	151	1,015	6,907	74	8,731
Différences pour 1911	+ 2	+ 20	+ 2	+ 30	+ 422	0	+ 476

(1) Dont 80 affectées au service spécial des trains-tramways.

(2) Y compris 2 tapisseries pour le transport des meubles à domicile.

N° XLVI. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Parcours kilométrique
des trains en 1911.

Comparaison des années 1910 et 1911.

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES.	PARCOURS KILOMÉTRIQUE DES TRAINS (1)											
	sur les lignes exploitées par la Compagnie (en Belgique et à l'étranger).				sur les lignes aboutissantes ou étrangères exploitées exclusive- ment par d'autres administrations				ENSEMBLE.			
	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.	Voyageurs.	Marchandises.	Mixtes.	TOTAL.
Chimay	(2)	(3) 122,030	210,377	341,407	"	11,316	33,580	44,896	(2)	(3) 133,346	252,957	386,303
Gand à Terneuzen	100,995	67,935	71,361	240,291	"	"	"	"	100,995	67,935	71,361	240,291
Hasselt à Moeseyck	140,154	58,163	13,146	211,463	"	"	"	"	140,154	58,163	13,146	211,463
Malines à Terneuzen	170,334	328,512	101,049	599,895	"	"	"	"	170,334	328,512	101,049	599,895
Nord-Belge	2,465,510	1,524,835	"	3,990,345	"	"	"	"	2,465,510	1,524,835	"	3,990,345
Taviers à Embresay	"	"	40,000	40,000	"	"	"	"	"	"	40,000	40,000
Totaux pour 1911	2,876,993	2,101,475	444,931	5,423,401	"	11,316	33,580	44,896	2,876,993	2,112,791	476,513	5,468,297
— pour 1910	2,868,654	1,980,658	444,435	5,293,747	"	8,721	33,580	42,301	2,868,654	1,980,382	475,015	5,328,051
Différences pour 1911	+ 8,339	+ 120,817	+ 496	+ 129,654	"	+ 2,592	"	+ 2,592	+ 8,339	+ 123,409	+ 498	+ 132,246

(1) Non compris le parcours des trains de route, à vide et en manœuvres.

(2) 1,262 kilomètres effectués par trains de la Compagnie du Nord, ayant transité entre la frontière et Hastières.

(3) Non compris 2,150 kilomètres effectués par des trains de ballast.

N° XLVII. — Chemins de fer exploités par des compagnies. — Mouvement

NATURE DES TRANSPORTS.		DÉSIGNATION					
		CHIMAY.		GAND A TIERCEZIN.		HASSELT A MAREUYCK.	
		Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.
Voyageurs	1 ^{re} classe. . (nombre)	1,415	2,192	1,591	1,736	1,644	2,696
	2 ^e — . . . (—)	49,742	20,064	47,931	18,361	44,526	13,813
	3 ^e — . . . (—)	423,361	198,149	319,275	255,334	462,652	89,420
	Ensemble. . . (—)	444,518	220,405	338,820	275,631	478,822	105,929
Bagages	taxés au minimum (colis)	»	»	2,206	3,254	2,676	4,238
	— au poids (quintaux)	1,818	5,433	7,486	—	826	4,777
	Ensemble	—	5,433	—	3,254	—	3,035
Petites marchandises	taxées au minimum (expéditions)	»	»	8,263	4,193	237	172
	— au poids (quintaux)	21,436	54,747	21,185	24,855	19,847	41,471
	Ensemble.	—	54,747	—	26,048	—	41,643
Grosses marchandises	taxées au minimum (expéditions).	»	»	4,438	4,334	4,942	2,447
	— au poids (tonnes).	500,514	696,620	632,196	452,189	96,918	162,463
	Ensemble	—	696,620	—	453,543	—	164,910
Finances (groupes).		»	»	582	824	46	14
Equipages	transportés à grande vitesse (nombre).	»	»	»	»	»	»
	— à petite — (—)	45	207	»	»	»	»
	Ensemble (—)	45	207	»	»	»	»
Chevaux et bestiaux (*)	transportés à grande vitesse (nombre)	30	464	»	»	»	»
	— à petite — (—)	1,323	43,670	882	4,739	322	3,849
	Ensemble. . . (—)	4,553	44,134	882	4,739	322	3,849
Produits extraordinaires (fr.).		—	32,535	—	25,384	—	(*) 38,458
Recettes brutes d'exploitation . . . Totaux (fr.).		—	1,023,798	—	789,421	—	(*) 357,537
Dépenses — (fr.).		—	536,246	—	503,546	—	(*) 301,340
Excédents des recettes sur les dépenses . . . (fr.).		—	467,552	—	285,875	—	(*) 56,207
Rapport proportionnel des dépenses aux recettes brutes de l'exploitation.		—	54.33 p. c.	—	63.79 p. c.	—	84.28 p. c.

(1) Les chiffres partiels de la recette ne sont qu'approximatifs pour les transports de petites marchandises, de grosses marchandises, d'équipages, actuellement opérés sur la totalité des frais de transport, sans distinction de tarifs; dès lors, il n'est plus possible d'indiquer séparément le chiffre.

(2) Pour le chemin de fer Nord-Belge, le mouvement des transports d'animaux est exprimé par le nombre de têtes; pour les autres lignes

(3) 249 envois taxés par expédition.

(4) 4.196 id. — — et 15,500 par tête.

(5) 4.445 id. — — idem id.

(6) Y compris une somme de 51,797 francs représentant la redevance payée par la Compagnie du chemin de fer du Nord du chef de

(7) Y compris une somme de 15,730 francs dépensée en combustibles par la Compagnie de Chimay pour l'exploitation du tronçon dont il est

(8) Ces sommes ne sont pas définitives; toutefois, l'écart avec les chiffres exacts sera minime.

et recette (1). — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1911.

DES COMPAGNIES								PROPORTION P. C. relativement A LA RECETTE	
MAINES A TERNEUZEN.		VOUD-DEGE.		TAVIEUX A EMMEHIN.		ENSEMBLE		DE CHAQUE TARIF.	GÉNÉRALE.
Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.	Mouvement.	Recette.		
17,127	44,444	399,656	787,247	310	476	421,736	805,491	10.58	2.37
244,520	445,354	2,499,600	4,770,027	60,086	16,314	2,553,425	4,953,927	25.66	5.76
1,292,972	389,633	12,876,436	3,922,477	»	»	15,074,396	4,854,813	63.76	14.32
4,551,619	516,328	15,475,382	6,479,451	60,396	46,487	18,049,557	7,614,231	100.00	22.45
6,389	3,580	»	»	»	»	41,274	375,749	400.00	1.11
3,126	3,984	108,158	356,643	65	98	121,479			
—	7,566	—	356,643	—	98	—			
74,080	67,635	»	»	»	»	82,580	2,148,937	100.00	6.34
59,429		1,100,200	4,955,500	2,425	3,683	1,214,522			
—	67,635	—	4,955,500	—	3,663	—	2,148,937	100.00	6.34
42,485	46,450	»	»	»	»	45,565	20,287,968	400.00	59.83
4,156,217	1,481,915	16,992,370	17,443,094	30,603	31,437	19,403,817			
—	4,498,365	—	17,443,094	—	31,437	—			
22,285	4,304	79,800	48,100	»	»	102,683	23,231	100.00	0.07
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
33	536	4,600	40,400	»	»	4,648	40,843	400.00	0.42
33	536	—	40,400	»	»	4,648	40,843	400.00	0.42
219	4,143	»	»	»	»	(3)	4,604	5.42	0.01
4,469	44,837	15,500	43,200	»	»	(4)	80,291	94.58	0.24
1,688	18,980	—	43,200	»	»	(5)	84,899	400.00	0.25
—	307,933	—	2,927,525	—	2,229	—	3,334,064	400.00	9.83
—	2,424,644	—	19,263,610	—	53,914	—	33,909,926	—	100.00
—	4,439,247	—	11,313,884	—	37,210	—	14,151,463	—	—
—	982,399	—	17,949,721	—	16,704	—	19,758,463	—	—
—	59,43 p. c.	—	18.66 p. c.	—	69.02 p. c.	—	44.73 p. c.	—	—

pages et d'animaux. — Le partage des taxes appliquées aux expéditions effectuées en service commun avec les administrations belges est exact des recettes afférentes à chacune de ces catégories de transports.
concedées, ce mouvement est représenté par le nombre d'expéditions ou de wagons.

L'exploitation de la section française de Monignies-frontière à Anor, par les trains et le personnel de la Compagnie de Chimay.
question dans le renvoi 6 ci-dessus.

N° XLVIII. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU PERSONNEL.	Chimay.
A. Fonctionnaires et employés de tous grades.		
1	Chefs de l'exploitation (administrateurs délégués, administrateurs directeurs, inspecteurs généraux, directeurs gérants ou directeurs)	4
2	Chefs de service (inspecteurs principaux, inspecteurs, ingénieurs en chef, ingénieurs, etc.) . .	4
3	Inspecteurs, ingénieurs, chefs de division, sous-inspecteurs, inspecteurs adjoints, etc. . . .	"
4	Agents commerciaux.	"
5	Chefs de la comptabilité ou du contrôle, chefs de bureau, sous-chefs de service, conduc- teurs de travaux, contrôleurs, sous-chefs de bureau, chefs et sous-chefs de dépôt (magasins), surveillants principaux, commis-chefs, vérificateurs, etc.	5
6	Chefs, sous-chefs et assistants de station; chefs de halte	10
7	Chefs-comptables, comptables, receveurs, caissiers, etc.	4
8	Chefs de traction, surveillants du service des locomotives et des trains, etc.	"
9	Chefs et sous-chefs de section ou de district, surveillants de route ou de la voie, etc.	4
10	Commis et employés de toutes catégories, agents spéciaux, dessinateurs, télégraphistes, commis agréés, surnuméraires, etc.	27
11	Chefs-facteurs et facteurs de station, surveillants de gare, etc.	4
12	Premiers chefs-gardes, chefs-gardes, conducteurs ou gardes-convois et serre-freins	13
Ensemble (rubrique A). . . .		63
B. Agents divers et ouvriers.		
13	Agents du service de la traction et du matériel et hommes de métier (chefs et sous-chefs d'atelier ou de dépôt ou premiers ajusteurs, chefs de remise, contremaitres, chefs et sous-chefs ouvriers, chefs-machinistes, machinistes, chauffeurs, graisseurs, visiteurs, chefs-mécaniciens, mécaniciens, élèves-mécaniciens, ajusteurs, forgerons, aides-forgerons, mouleurs, tourneurs, chaudronniers, fondeurs, terblantiers, menuisiers, charpentiers, scieurs, peintres, garnisseurs, manœuvres, etc.)	48
14	Agents de la route (chefs et ouvriers piqueurs, chefs et ouvriers piocheurs, chefs cantonniers, cantonniers, gardes et gardiennes de barrières, pontonniers, gardes-route, gardes-cabine, gardes-signaux ou signaleurs, paveurs, etc.)	78
15	Ouvriers de station (annotateurs ou pointeurs, aiguilleurs, gardes-excentriques, gardes-salles, recoileurs de coupons, magasiniers, peseurs, chargeurs, transbordeurs, camionneurs, veil- leurs, nettoyeurs, lampistes, porteurs d'avis ou de télégrammes, chefs et hommes d'équipes, maçons, manœuvres, etc.)	26
16	Gens de service (huissiers, messagers, concierges, portiers, garçons de bureau, etc.)	4
Ensemble (rubrique B). . . .		153
TOTAUX (rubriques A et B) pour 1911. . .		246
— — — — — pour 1910 . .		215
Différences pour 1911. . .		+ 4

— *Personnel. — Effectif au 31 décembre 1911.*
années 1911 et 1910.

DESIGNATION DES COMPAGNIES.					TOTAUX.	
Gand à Terneuzen.	Hasselt à Maeseyck.	Malines à Terneuzen.	Nord-Beige.	Taviers à Embresin.	1911.	1910.
2	2	4	1	1	8	8
4	4	5	2	1	16	14
1	1	4	19	1	26	19
2	1	1	1	1	6	6
6	3	4	56	1	70	62
10	7	19	65	1	112	106
1	4	1	100	1	107	101
1	1	1	1	1	4	4
1	2	1	14	1	18	19
16	9	51	299	1	402	408
7	1	17	86	1	112	119
23	4	34	232	3	309	286
73	29	133	874	7	1,179	1,146
69	32	228	1,443	4	1,824	1,783
59	72	207	519	4	939	860
30	20	136	602	3	817	808
5	1	3	112	1	122	121
163	125	574	2,670	11	3,702	3,572
236	154	707	3,550	18	4,881	4,718
236	152	680	3,417	18	4,718	—
»	+ 2	+ 27	+ 133	»	+ 163	—

N° XLIX. — Chemins de fer exploités par des compagnies.

Comparaison des

Désignation des COMPAGNIES.	NATURE ET CAUSE DES ACCIDENTS.															
	PAR LE FAIT DU SERVICE. (Collisions et déraillements.)												PAR LE FAIT DES VICTIMES OU (Imprudence, circulation sur la voie,			
	Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères (autres que des voyageurs).				Ensemble.			
	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
Chimay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3
Gand à Terneuzen.	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	»
Hasselt à Maeseyck	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Malines à Terneuzen.	»	»	98	98	»	»	2	2	»	»	»	»	100	100	»	3
Nord-Belge. . . .	»	»	8	8	1	»	1	2	»	»	»	»	9	10	2	33
Taviers à Embresin.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
TOTAUX pour 1911	»	»	106	106	1	1	3	5	»	»	»	1	109	111	2	39
TOTAUX pour 1910.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Différence pour 1911.	»	+106	+106	+1	+1	+3	+5	»	»	»	»	+1	+109	+111	+2	+39

— Accidents survenus aux personnes. — Année 1911.

années 1911 et 1910.

TOTAUX GÉNÉRAUX DES VICTIMES.																							
DE CIRCONSTANCES DIVERSES. (mauvaises manœuvres des trains, ivresse, suicide, etc.)																							
Personnes étrangères (autres que des voyageurs)				Ensemble.				Voyageurs.				Agents des compagnies.				Personnes étrangères au service, autres que des voyageurs.				Ensemble.			
Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.	Tués.	Blessés.	Contusionnés.	Total.
»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	3	3	»	»	»	»	»	»	3	3
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	1	»	»	»	»	»	»	1	1
1	»	»	1	1	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	1	1	»	»	1
»	2	»	2	»	5	»	5	»	»	98	98	»	3	2	5	»	2	»	2	»	5	100	105
7	7	6	20	11	30	48	59	2	4	8	14	3	49	43	35	7	7	6	20	11	30	27	69
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
8	9	6	23	12	35	21	68	2	4	106	112	3	23	48	44	8	9	6	23	12	36	430	479
10	4	»	44	16	23	26	65	»	4	3	4	6	48	23	47	10	4	»	44	16	23	26	65
-2	+5	+6	+9	-4	+12	-5	+3	+2	+3	+103	+108	-3	+5	-6	-3	-2	+5	+6	+9	-3	+13	+104	+113

99)

CHEMIN DE FER
DE
L'ÉTAT BELGE

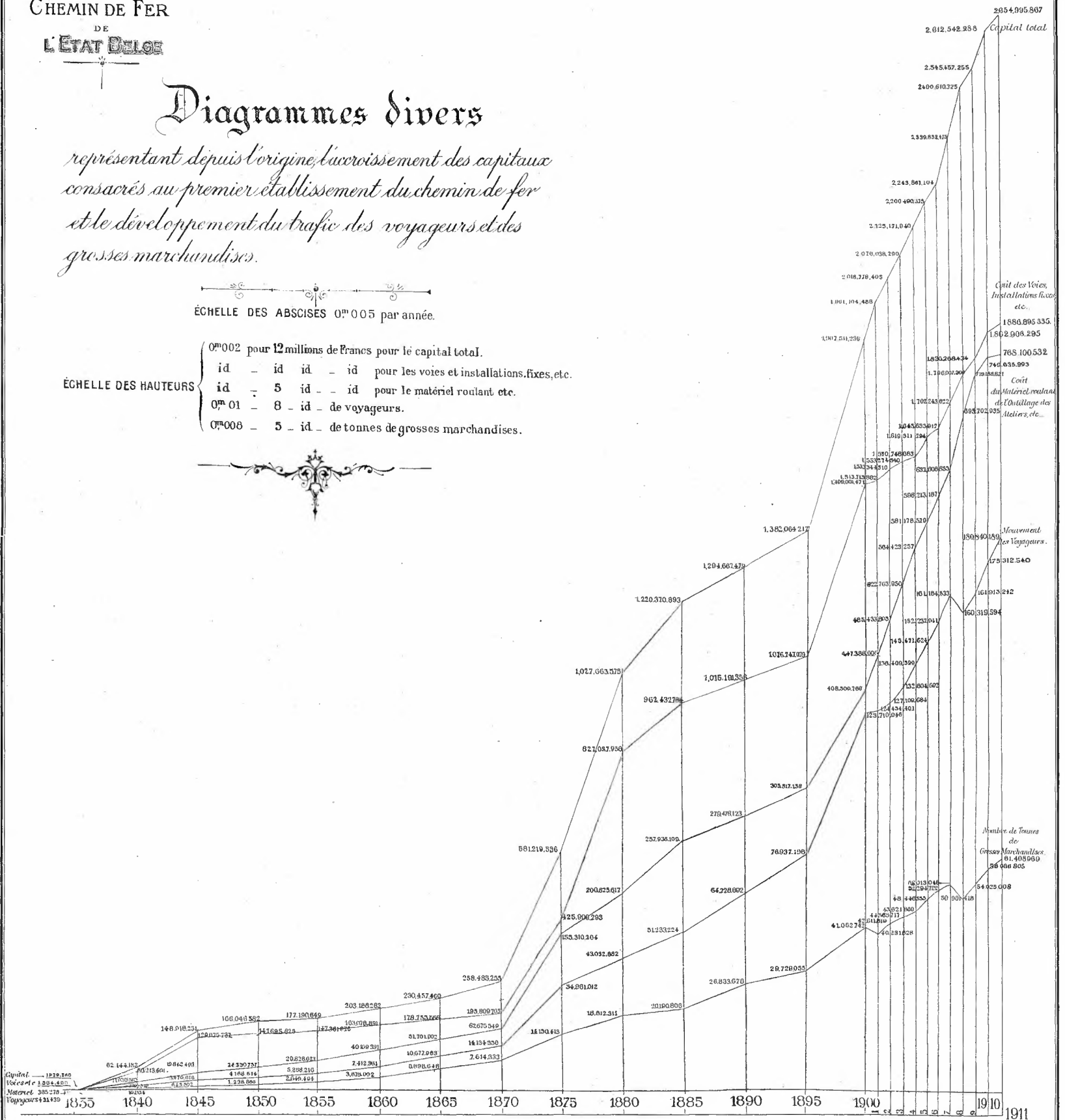
Diagrammes divers

représentant depuis l'origine l'accroissement des capitaux
consacrés au premier établissement du chemin de fer
et le développement du trafic des voyageurs et des
grosses marchandises.

ÉCHELLE DES ABSCISES 0^m 005 par année.

ÉCHELLE DES HAUTEURS

- 0^m 002 pour 12 millions de Francs pour le capital total.
- id - id id - id pour les voies et installations fixes, etc.
- id - 5 id - id pour le matériel roulant etc.
- 0^m 01 - 8 id - de voyageurs.
- 0^m 008 - 5 id - de tonnes de grosses marchandises.



(1)

PARTIE B.
POSTES

POSTES

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — SERVICE INTERNATIONAL.

Parmi les faits intéressant le service international, il y a lieu de relever, en 1911 :

1^o l'extension du service des lettres avec valeur déclarée au Brésil, à la Colonie britannique de l'Afrique orientale et Uganda ;

2^o l'établissement d'un service des mandats de poste avec la Colonie française de Madagascar, la République de Costa-Rica et les Etats Malais de Johore, Kedah, Kelantan et Perlis.

§ 2. — SERVICE INTÉRIEUR.

En ce qui concerne le régime postal intérieur, il convient de signaler :

1^o la faculté accordée au public de barrer les mandats et bons de poste, à l'effet de rendre ces titres payables à l'intervention d'une banque.

II.

Statistiques des correspondances.

§ 1^{er}. — MOUVEMENT GÉNÉRAL.

I, p. B, 16, Le mouvement général des correspondances privées manuscrites com-
et III p. B, 20. prend :

		EN SERVICE INTÉRIEUR.	EN SERVICE INTERNATIONAL.	Ensemble.
Lettres de toutes catégories	En 1911.	142,368,416	78,808,287	218,176,673
	En 1910.	137,362,588	71,334,087	208,696,675
	Différences en 1911. . .	+ 5,005,828 ou + 3.61 p. ‰	+ 4,474,170 ou + 6.27 p. ‰	+ 9,479,998 ou + 4.54 p. ‰
Cartes postales	En 1911.	96,340,833	26,914,613	123,255,413
	En 1910.	93,404,350	26,331,862	119,736,212
	Différences en 1911. . .	+ 2,936,483 ou + 3.14 p. ‰	+ 582,751 ou + 2.21 p. ‰	+ 3,519,236 ou + 2.94 p. ‰
Totaux.	En 1911.	238,709,251	102,722,870	341,432,121
	En 1910.	230,766,938	97,665,949	328,432,887
	Différences en 1911. . .	+ 7,942,313 ou + 3.44 p. ‰	+ 5,056,921 ou + 5.18 p. ‰	+ 12,999,234 ou + 3.96 p. ‰

La progression accusée par ces chiffres est due au développement normal des affaires commerciales pendant l'exercice écoulé.

Les cartes de visite sous enveloppe ouverte, affranchies à fr. 0-05 pour l'intérieur, ne figurent pas au tableau ci-dessus, bien qu'elles puissent porter des annotations manuscrites équivalant à une correspondance. Le nombre de ces cartes est, pour 1911, de 11,646,024 contre 9,640,852 en 1910. C'est, pour 1911, une augmentation de 2,005,172 cartes ou 20.80 p. c.

I, p. B, 17, En 1911, la poste a, en outre, transporté 37,392,456 lettres de service.
et III, p. B, 22. C'est, sur 1910 (36,091,149), une augmentation de 1,301,307 lettres ou 3.61 p. c.

Le mouvement général des *envois postaux autres que les correspondances manuscrites* est indiqué au tableau ci-après :

	JOURNAUX.	IMPRIMÉS.	ÉCHANTILLONS.	PAPIERS D'AFFAIRES.
En 1911.	180,198,608	261,797,474	10,904,353	4,326,331
En 1910	171,961,993	256,988,121	10,837,831	4,158,984
Différences en 1911. . .	+ 8.233,615 ou + 5.79 p. ‰	+ 14,809,353 ou + 6.00 p. ‰	+ 66,522 ou + 0.61 p. ‰	+ 167,347 ou + 4.02 p. ‰

La décomposition de ces chiffres est donnée à l'annexe III.

§ 2. — LETTRES ORDINAIRES.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *entre les bureaux belges* était III, p. B, 22.
de 133,477,770 en 1910; il est de 140,137,000 en 1911; augmentation :
4,939,230 lettres ou 3.67 p. c.

Le nombre total des lettres ordinaires *expédiées de Belgique à destination de l'intérieur et de l'étranger* est, pour 1911, de 179,821,259.

C'est une moyenne de 24.01 lettres par habitant, en prenant pour base de calcul la population du royaume au 31 décembre 1911 (7,490,411 habitants). Cette moyenne était de 23 par habitant pour 1910.

La proportion des lettres non ou insuffisamment affranchies a été, en 1911, de 4.55 pour mille lettres expédiées (781,770 sur 179,821,259).

En 1911, *il est tombé au rebut* 573,759 lettres et cartes postales originaires III, p. B, 23.
de Belgique. Sur ce nombre, 153,952 lettres et cartes postales (36.18 p. c.)
ont pu être distribuées après ouverture ou vérification.

En 1910, il y avait eu 599,523 lettres et cartes postales-rebut, dont
123,876 (31.50 p. c.) avaient été remplacées.

Le nombre des lettres *réclamées* a été, en 1911, de 8,743, dont 170 renfer-
maient des valeurs au porteur, montant ensemble à fr. 9,033.99. Il en a été
retrouvé 1,841 ou 21.00 p. c., parmi lesquelles 5 contenaient pour
fr. 209 de valeurs au porteur.

Le nombre de ces lettres avait été, pour 1910, de 8,518, dont 203 conte-
naient des valeurs au porteur pour la somme totale de fr. 7,787.53. Sur ce
nombre, 1,880 lettres ou 22.00 p. c., dont 11 renfermaient pour fr. 195.00
de valeurs au porteur, avaient pu être restituées aux réclamants.

Le nombre des lettres ordinaires échangées *en service international* était III, p. B, 22.
de 68,249,769 en 1910; il est de 72,573,303 en 1911; augmentation :
4,323,534 ou 6.53 p. c.

§ 3. — LETTRES RECOMMANDÉES.

III, p. B, 22. Le nombre des lettres recommandées privées, en service intérieur, s'est élevé de 1,952,728 en 1910, à 2,016,073 en 1911, soit 63,345 envois ou 3.24 p. c. en plus pour 1911.

18 objets recommandés ont été perdus dans le service belge en 1911.

Le mouvement international a donné lieu, en 1911, à un échange de 3,056,994 lettres recommandées. C'est, sur 1910 (2,888,735), une augmentation de 148,261 ou 5.15 p. c.

§ 4. — LETTRES ET BOÎTES AVEC VALEUR DÉCLARÉE

II, p. B, 18 et
III, p. B, 22. En 1911, il a été expédié 245,545 lettres assurées, en provenance et à destination du royaume, d'une valeur totale de fr. 574,044,949.79. C'est, sur 1910, une diminution de 16,747 en nombre et de fr. 14,477,840.09 en valeur.

Le montant moyen de l'assurance par lettre a été de 1,757 francs pour 1911 ; il était de 1,634 francs en 1908, de 1,615 francs en 1909 et de 1,674 francs en 1910.

Le produit des primes d'assurance et de la taxe fixe perçues, en 1911, sur les valeurs à l'intérieur atteint fr. 401,524.50. C'est, sur 1910, une diminution de fr. 8,467.90. Le montant de la taxe au poids de ces mêmes envois est de fr. 43,451.60 en 1911, contre fr. 45,994.60 en 1910, soit une diminution de fr. 543.00.

En service international, il a été échangé 186,494 lettres de l'espèce, valant ensemble fr. 179,779,874.54. Comparativement au mouvement de 1910, c'est une augmentation de 958 en nombre et de fr. 2,697,098.84 en valeur.

Quant au service des boîtes avec valeur déclarée, il a donné lieu, en 1911, à un échange de 11,466 boîtes, dont le montant global s'élève à fr. 4,155,016.65. C'est, sur 1910, une augmentation de 1,457 en nombre et de fr. 604,855.44 en valeur.

Le mouvement général des lettres et des boîtes avec valeur déclarée (service intérieur et service international) atteint donc, en 1911, le nombre de 413,303 envois, représentant une valeur de fr. 557,949,840.76, avec un produit de fr. 255,068.50.

1 lettre-valeur a été perdue en 1911.

§ 5. — ENVOIS EXPRÉS.

III, p. B, 23. Le nombre des envois exprès qui ont été remis dans le royaume a été, en 1911, de 2,948,659 environ ; 231,794 envois ont été délivrés par la Poste et 2,716,845 par le télégraphe.

Comparativement au mouvement de ces envois en 1910 (2,866,071), l'augmentation est de 82,568 (ou 2.88 p. c.).

III.

Opérations pour compte de tiers.

A. — MANDATS ET BONS DE POSTE.

§ 1^{er}. — MANDATS (SERVICE INTÉRIEUR).

Le nombre des mandats émis s'est élevé, en 1911, à 2,586,405 (1) et le montant à fr. 405,625.708.17. Dans ces chiffres ne sont pas compris : 1^o 93,847 titres, s'élevant ensemble à fr. 27.000,872.49, délivrés en liquidation de bordereaux d'effets de commerce ; 2^o une somme de 1,036,484 francs, payée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues, à l'abatage, impropres à la consommation, et 3^o une somme de fr. 2,039,333.31, payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime. Ces deux dernières sommes ont produit une taxe respective de fr. 3,278.70 et fr. 4,183.10. L'augmentation sur l'année précédente est de 85,816 mandats (3.75 p. c.), d'une valeur totale de fr. 41,237,472.06 (11.32 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Le produit des taxes a dépassé de fr. 31,237.60 (4.48 p. c.) celui de l'exercice précédent.

La valeur moyenne du mandat, qui était de fr. 158.39 en 1910, s'est élevée à fr. 169.97 en 1911.

En 1911, il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 80,268 mandats de versement pour une somme globale de fr. 96,941,299.98 et 67,805 mandats de paiement au montant total de fr. 22,941,253.05. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

§ 2. — BONS DE POSTE.

Il a été délivré, en 1911, 1,981,959 bons de poste, d'un montant global de 16,841,591 francs, soit en plus, sur l'année 1910, 8,875 titres (0.45 p. c.), représentant une valeur de 83,019 francs (0.50 p. c.).

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21,

La recette effectuée du chef des taxes perçues a augmenté de fr. 1,018.20 (0.81 p. c.).

§ 3. — MANDATS (SERVICE INTERNATIONAL).

Pendant l'exercice 1911, il a été émis en Belgique 765.785 mandats internationaux, d'un montant total de fr. 60,460,575.25. C'est, sur 1910, une augmentation de 16,154 (2.16 p. c.) pour le nombre et de fr. 6,924,743.58 (12.93 p. c.) pour la valeur des titres.

II, p. B, 18,
III, p. B, 20
et 21.

Il a été payé, pendant le même exercice, 747,755 mandats de l'étranger, d'un montant total de fr. 54,776,350.32; l'augmentation, sur l'exercice 1910, est de 2,313 mandats (0.54 p. c.), d'une valeur totale de fr. 2,221,108.97 (4.23 p. c.).

Le produit des taxes a été de fr. 592,027.09, soit une augmentation de fr. 16,710.54 (4.43 p. c.) sur l'année précédente.

(1) Y compris 88,016 mandats émis sans taxe pour les besoins du service.

En 1911, il a été exécuté 4,091 virements internationaux pour une somme globale de fr. 4,899,741.92, au départ et à l'arrivée. Ces transferts ont été confondus avec les mandats originaires et à destination de l'étranger.

B. — EFFETS DE COMMERCE.

§ 1^{er}. — ACCEPTATION.

II, p. B, 19,
III, p. B, 22
et 23.

En 1911, 47,090 effets de commerce ont été déposés à l'acceptation et les taxes perçues de ce chef se sont élevées à fr. 9,418, soit une augmentation de 41.49 p. c. comparativement à l'exercice précédent (42,238 effets ayant rapporté fr. 8,447.60 de taxes).

Il a été fait 275 protêts par huissiers et 168 par agents des postes.

§ 2. — ENCAISSEMENT.

II, p. B, 19,
III, p. B, 22
et 23.

Il a été déposé, en 1911, 3,846,216 effets, s'élevant ensemble à fr. 975,980,412.46. C'est, sur 1910, une augmentation de 84,633 en nombre (2.25 p. c.) et de fr. 59,582,401.14 (4.23 p. c.) sous le rapport de la valeur.

Les taxes perçues se sont élevées à fr. 1,419,233.85, dépassant de fr. 45,862.55, ou 5.34 p. c., le produit de l'exercice précédent.

Il a été dressé 79,248 protêts par huissiers et 156,762 par les agents des postes.

Les sommes versées en compte courant à la Banque nationale de Belgique, au profit de déposants d'effets de commerce ou de tiers désignés par eux, ont atteint fr. 154,238,410.11, chiffre supérieur de fr. 17,097,888.21 au montant des versements opérés en 1910.

C. — COUPONS D'ACTIONS ET D'OBLIGATIONS ; TITRES AMORTIS.

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

Il a été déposé, en 1911, 102,472 coupons (1) et titres amortis, montant ensemble à fr. 982,219.51.

Le nombre de ces valeurs, déposées en 1910, avait été de 108,751 et le montant, de fr. 1,042,916.64.

Il y a donc eu diminution de 6,279 (5.77 p. c.) quant au nombre des valeurs et de fr. 60,697.13 (5.82 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui s'est élevé à fr. 2,152.10 en 1910, n'a atteint, en 1911, que fr. 2,030.44, soit une différence en moins de fr. 121.66 (5.65 p. c.) sur l'exercice écoulé.

D. — QUITTANCES (SERVICE INTÉRIEUR).

II, p. B, 22,
III, p. B, 22
et 23.

La progression constatée chaque année dans le mouvement des quittances d'encaissement s'est maintenue en 1911.

L'augmentation du nombre des titres déposés (13,843,741) est de 675,803

(1) Non compris les coupons des dettes de l'État, qui sont payés sans frais et dont il n'est pas passé écriture par les bureaux de poste.

(5.15 p. c.) et celle du montant de ces titres (fr. 613,294,178.83), de fr. 38,343,220.80 (6.67 p. c.).

La recette du chef de la taxe s'est élevée à fr. 2,433,109.03, soit une différence en plus de fr. 137,839.83 (3.93 p. c.).

Les chiffres indiqués ci-dessus comprennent 107,606 quittances de remboursement d'une somme de fr. 1,173,411.73 et qui ont rapporté fr. 17,281.10 de taxe.

Les versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique effectués, en 1911, au profit des déposants de quittances ou de tiers désignés par eux, se sont élevés à fr. 95,236,179.13, contre fr. 82,733,316.98 pour 1910.

E. — RECOUVREMENTS DE VALEURS DE L'ÉTRANGER.

Les offices étrangers nous ont transmis 161,976 valeurs de recouvrement en 1911, contre 167,720, en 1910, d'où une diminution de 5,744 (3.42 p. c.).

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

Le montant de ces titres, qui s'élevait en 1910 à fr. 6,719,716.21, a été de fr. 7,169,061.60 en 1911. L'augmentation a donc été de fr. 449,345.39 (6.69 p. c.).

La rétribution d'encaissement prélevée (fr. 12,899.30) a augmenté de fr. 38.60 (0.30 p. c.).

Parmi ces valeurs, figurent 46,313 envois contre remboursement, d'un montant global de fr. 1,153,332.61 et pour lesquels il a été perçu fr. 3,790.70 du chef de la taxe d'encaissement des envois recouvrés.

F. — ABONNEMENTS AUX JOURNAUX.

Il a été souscrit, en 1911, 906,043 abonnements ayant produit une taxe proportionnelle de fr. 103,046.45.

II, p. B, 20,
III, p. B, 22
et 23.

Ces chiffres, comparés à ceux de l'exercice 1910, accusent une augmentation de 114,213 (14.42 p. c.) quant au nombre, et de fr. 11,213.66 (12.21 p. c.) du chef de la taxe.

G. — CAISSES D'ÉPARGNE, DE RETRAITE ET D'ASSURANCES.

Ainsi qu'il résulte des tableaux ci-après, les opérations faites dans les bureaux de poste pour le compte des Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances, ont généralement continué à progresser.

B

(10)

Caisse d'épargne.

	VERSEMENTS.		REMBOURSEMENTS.		Livrets existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911.	5,654,900	281,245,164	1,287,415	248,497,195 85	2,472,697	861,690,959 99
En 1910.	5,710,967	271,771,519	1,252,461	256,500,347 05	2,584,511	814,251,161 62
Différences en 1911 .	— 56 067	+ 9,474,645	+ 54,952	+12,196,848 82	+ 88,186	+47,439,798 37
	ou — 2.05 p. c.	ou + 3.48 p. c.	ou — 4.40 p. c.	ou + 5.16 p. c.	ou + 3.70 p. c.	ou + 5.85 p. c.

	Achats de fonds publics.		Réalizations de fonds publics.		Carnets de rentes existant au 31 décembre.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	VALEUR NOMINALE.
En 1911.	52,070	55,404,959 79	15,256	54,754,665 45	117,231	447,882,900
En 1910.	44,275	64,224,255 06	16,026	57,202,812 21	115,112	427,584,500
Différences en 1911 .	— 2,205	— 8,819,295 27	— 770	— 2,468,146 78	+ 4,159	+ 20,298,000
	ou — 4.98 p. c.	ou — 15.75 p. c.	ou — 4.80 p. c.	ou — 6.65 p. c.	ou + 5.66 p. c.	ou + 4.75 p. c.

Caisse de retraite.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911	780,518	7,774,495	95,985	2,044,542 12
En 1910	754,896	7,427,585	74,829	2,271,584 88
Différences en 1911.	+ 45,422	+ 546,908	+ 21,154	+ 372,767 24
	ou + 6.18 p. c.	ou + 4.67 p. c.	ou + 28.27 p. c.	ou + 16.41 p. c.

Caisse d'assurances.

	VERSEMENTS.		PAYEMENTS.	
	NOMBRE.	MONTANT.	NOMBRE.	MONTANT.
En 1911	9,140	618,114	120	65,550 90
En 1910	8,450	590,565	104	51,758 62
Différences en 1911.	+ 690	+ 48,551	+ 16	+ 15,781 28
	ou + 8.16 p. c.	ou + 8.10 p. c.	ou + 15.58 p. c.	ou + 26.65 p. c.

Des indications plus détaillées figurent dans le compte rendu publié par l'Administration de la Caisse générale d'épargne et de retraite.

H. — PERMIS DE PÊCHE.

Le nombre de permis délivrés en 1911, s'est élevé à 93,018 et le montant à fr. 209,148. En 1910, ce nombre avait été de 87,855 et le montant de fr. 199,797.

II, p. B, 20.
III, p. B, 22
et 23.
VI, p. B, 26.

On constate donc une augmentation de 5,163 (5.88 p. c.) quant au nombre et de fr. 9,351 (4.68 p. c.) quant au montant.

Le produit de la taxe, qui avait été, en 1910, de fr. 9,541.40, s'est élevé, en 1911, à fr. 9,864.20, soit une augmentation de fr. 322.80 (3.60 p. c.).

I. — TIMBRAGE DE PAPIERS ET DÉBIT DE PAPIERS TIMBRÉS.

Les droits perçus pour le compte de l'administration de l'enregistrement, du chef de papiers à timbrer à l'extraordinaire, se sont élevés, en 1911, à fr. 70,467.20; cette somme est supérieure de fr. 58.43 ou 0.08 p. c. au montant des droits perçus en 1910 (fr. 70,408.75).

La vente de papiers timbrés et de timbres adhésifs, qui avait été de fr. 259,954.73 en 1910, n'a atteint que fr. 255,276.45 en 1911, soit une diminution de fr. 4,658.30 ou 1.79 p. c.

J. — PAYEMENT DES ALLOCATIONS ACCORDÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 9 DE LA LOI DU 10 MAI 1900 SUR LES PENSIONS DE VIEILLESSE.

Le montant des paiements effectués en 1911, du chef des allocations de vieillesse, s'est élevé à 13,728,390.

IV.

Bureaux de poste et boîtes aux lettres.

Il y avait, à la fin de 1910, 1,574 bureaux; au 31 décembre 1911, nous comptons 1,632 bureaux, dont 38 ne pourront être mis en activité qu'en 1912.

Parmi ces 1,632 bureaux se trouvent 532 sous-perceptions, 14 bureaux de dépôt de poste, 269 dépôts-relais et 151 agences.

A la fin de 1910, il y avait 40,795 boîtes aux lettres; en 1911, le nombre en a été porté à 41,145, soit 348 nouveaux placements.

	En 1911.	En 1910.	Différence pour 1911.	
Boîtes attachées aux malles-poste	37	58	—	1
— aux trains vicinaux	220	215	+	5
Lettres recueillies dans les boîtes des malles-poste	264,990	284,555	—	19,545

V.

Distribution et transmission des correspondances.

§ 1^{er}. — SERVICE DE DISTRIBUTION.

En 1910, le nombre des facteurs chargés du service de la distribution des correspondances, des levées de boîtes, etc., était de 5,826. En 1911, il s'est élevé à 6,144; augmentation : 318.

Des 2,632 communes du royaume, il y en a 9 qui sont desservies neuf fois par jour, 12 qui sont desservies six ou sept fois, 80 qui sont desservies cinq fois, 226 quatre fois, 400 trois fois, 1,620 deux fois et 285 une fois.

§ 2. — SERVICE DE TRANSMISSION.

Bureaux ambulants (wagons-poste). — Comme en 1910, les lignes parcourues par les bureaux ambulants ont été, en 1911, au nombre de 22, sur lesquelles ont circulé 64 bureaux ambulants effectuant chacun un voyage quotidien. En 1910, le nombre des ambulants était de 65.

Le parcours journalier moyen des wagons-poste était, en 1910, de 6,747 kilomètres; en 1911, il a été de 6,716 kilomètres; diminution : 31 kilomètres.

Services de malles-poste. — Ces services ont été, en 1911, au nombre de 60, soit 1 de moins qu'en 1910 (61).

Le trajet journalier moyen des malles-poste a été en 1911 de 2,252 kilomètres, soit 84 kilomètres de moins qu'en 1910 (2,336).

En 1911, les services de malles-poste ont transporté 154,595 voyageurs, soit 16,060 de moins qu'en 1910 (170,455).

Tous les bureaux de poste établis dans les localités non pourvues d'une station de chemin de fer sont chargés, comme auxiliaires de l'Administration des Chemins de fer, du service des petits colis jusqu'au poids de 5 kilogrammes.

VI.

Personnel.

L'effectif comprenait à la fin de l'année :

	En 1911.		En 1910.		Différences pour 1911.	
	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.	Personnel masculin.	Personnel féminin.
Fonctionnaires et employés, y compris les commis d'ordre et sous-percepteurs. . . .	3,453	365	3,350	329	+ 403	+ 36
Facteurs, gens de service et autres agents subalternes.	6,614	135	6,257	421	+ 357	+ 14
Totaux.	10,067	500	9,607	450	+ 460	+ 50
	10,567		10,057		+ 510	
Pour mémoire : Agents de dépôt et garants d'agenco.	30	409	25	410	+ 5	— 1
	139		435		+ 5	

VII.

Résultats financiers.

§ 1^{er}. — RECETTE.

La recette faite en 1911 s'élève à fr. 40,774,771.19, soit une augmentation de fr. 661,253.13, ou de 1.62 p. c., sur celle de 1910, qui était de fr. 40,113,518.06.

§ 2. — DÉPENSE.

La dépense s'est élevée en 1911 à la somme de fr. 21,485,022.40, à laquelle doit être ajoutée la quote-part des postes dans les frais généraux d'administration, fixée, pour 1911, à 697,088 francs.

La dépense totale s'étant élevée à fr. 22,182,110.40 et la recette brute à fr. 40,774,771.19, le rapport entre ces deux sommes est de 54.40 p. c.

La recette nette s'élève, pour 1911, à fr. 18,592,661.09.

Les sommes ci-dessus ne comprennent pas : a) les dépenses qui sont imputées sur le budget de la poste pour les services des paquebots, mais dont il incombe à l'Administration de la marine de rendre compte; b) le montant des traitements et salaires des agents de la direction de l'électricité, du chef des prestations accomplies pour la poste, pendant l'année 1911.

15,

ANNEXES

DE LA PARTIE B

N° 1. — *Mouvement des correspondances, d'après les moyennes*

ANNÉES.	LETTRÉS PRIVÉES, DE TOUTES CATÉGORIES.							
	DE ET POUR L'INTÉRIEUR.		DE OU POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.		DE ET POUR L'INTÉRIEUR.	
	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
1870.	32,763,835	•	12,318,696	•	45,082,531	•	•	•
1871.	36,393,174	11.08	13,741,622	27.79	50,135,096	15.64	682,178	•
1872.	37,776,478	3.79	15,415,998	— 2.07	53,191,476	2.02	3,088,410	352.72
1873.	39,348,023	4.46	16,306,836	5.78	55,654,859	4.63	4 657,341	51.32
1874.	41,406,219	4.47	16,902,672	3.65	58,008,891	4.23	2 970,519	28.19
1875.	42,806,823	4.44	17,715,948	4.81	60,522,771	4.33	1 571,800	26.81
1876.	43,491,996	4.61	18,354,580	3.60	61,846,576	2.18	1,893,340	17.45
1877.	44,905,003	3.25	18,736,091	2.08	63,641,094	2.90	10,031,658	42.80
1878.	45,307,469	0.90	19,152,644	2.22	64,460,113	1.29	11,130,912	10.96
1879.	48,456,443	6.94	20,570,806	7.40	69,026,949	7.08	44,426,918	26.91
1880.	50,868,309	4.89	22,550,749	9.63	73,419,058	6.36	14,778,322	4.61
1881.	51,409,277	6.96	23,218,211	2.96	74,627,488	5.73	16,730,012	43.21
1882.	57,307,849	5.33	24,321,460	4.75	81,629,309	5.46	18,391,220	9.95
1883.	60,314,189	5.25	26,113,115	7.37	86,427,304	5.88	18,853,114	2.49
1884.	64,024,460	4.47	27,182,090	4.09	91,206,550	2.05	19,799,000	5.02
1885.	62,267,599	2.04	29,230,554	7.51	91,498,150	3.74	21,078,720	6.46
1886.	61,933,562	— 0.54	28,810,994	— 1.44	90,744,556	— 0.82	21,053,916	— 0.12
1887.	62,174,780	0.39	24,656,279	— 14.42	86,831,068	— 4.31	21,416,148	4.72
1888.	64,563,036	3.81	26,377,297	6.98	90,940,333	4.73	23,212,202	8.39
1889.	68,079,200	5.45	27,388,161	3.83	95,467,361	4.98	28,153,048	22.58
1890.	67,306,796	— 1.13	28,177,695	2.88	95,484,491	0.018	31,014,761	9.00
1891.	68,679,999	2.04	29,122,556	3.35	97,802,555	2.43	31,170,981	0.50
1892.	70,276,300	2.32	29,018,851	— 0.36	99,295,151	1.53	32,914,882	5.59
1893.	72,296,026	2.87	30,011,606	3.42	102,307,722	3.03	33,320,300	1.23
1894.	75,418,796	3.90	30,798,815	2.62	106,217,611	3.83	35,524,398	6.61
1895.	78,256,362	4.18	31,664,643	2.81	109,921,005	3.78	37,695,866	6.11
1896.	77,234,038	— 1.31	33,332,952	5.27	110,566,990	0.50	37,367,772	— 0.87
1897.	82,509,866	6.83	35,335,821	6.02	117,845,687	6.59	40,458,860	8.27
1898.	86,042,787	4.28	36,997,461	4.69	123,040,248	4.41	43,338,048	7.12
1899.	91,112,680	5.89	39,089,597	5.65	130,202,277	5.82	46,523,542	7.35
1900.	96,226,602	5.61	41,394,326	5.89	137,620,928	5.70	51,178,010	10.00
1901.	101,501,260	5.48	44,213,548	6.82	145,714,808	5.88	55,604,856	8.77
1902.	103,563,351	2.03	48,467,371	9.62	152,030,722	4.33	60,006,492	7.80
1903.	106,075,075	2.43	50,206,008	3.59	156,281,083	2.80	63,404,666	5.66
1904.	106,045,402	— 0.03	49,951,375	— 0.51	155,996,778	— 0.18	67,791,558	6.92
1905.	114,487,482	5.43	51,912,816	9.93	166,399,998	6.67	75,249,148	11.00
1906.	116,550,256	2.64	56,767,830	3.38	173,318,086	3.56	77,158,302	2.54
1907.	119,958,460	3.81	59,863,610	5.45	179,822,070	4.33	80,354,193	4.14
1908.	123,796,537	3.20	58,749,642	— 1.86	182,546,179	1.51	82,404,062	2.55
1909.	128,105,527	3.48	65,516,970	11.52	193,622,497	6.07	87,078,302	5.67
1910.	137,592,588	7.23	71,334,087	8.88	208,926,675	7.79	93,404,350	7.26
1911.	142,368,446	3.64	75,808,257	6.27	218,176,703	4.54	96,310,835	3.14
Augmentation annuelle moyenne pendant les cinq dernières années.	3,363,632	4.27	3,304,085	6.05	9,171,717	4.85	3,836,507	4.55

(4) Pour les années antérieures à 1870, voir le Compte rendu de 1881, annexe XCI.

fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1911 (1).

CARTES POSTALES.				LETTRES DE SERVICE.		JOURNAUX.		IMPRIMÉS.	
DE ET POUR L'ÉTRANGER.		TOTAL.							
NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.	NOMBRE.	Augmentation proportionnelle sur l'année précédente.
»	»	»	»	7,961,460	»	46,871,339	»	18,125,198	»
5,474	»	687,349	»	6,854,573	— 46.40	49,403,536	5.40	18,033,253	— 0.51
6,391	27.38	3,095,001	350.28	7,337,252	7.08	51,243,101	3.72	22,018,724	22.10
46,120	444.57	4,673,461	51.00	7,966,712	8.58	52,771,524	2.98	23,967,383	47.93
65,312	303.16	6,035,861	29.15	8,139,177	2.16	58,825,598	11.47	30,094,207	45.89
276,800	323.84	7,848,600	30.03	8,499,343	4.43	65,480,000	11.31	33,335,000	10.76
1,090,980	294.44	9,984,320	27.21	8,868,500	4.34	68,969,000	5.33	31,753,000	— 4.75
4,639,638	50.29	11,671,296	46.89	9,291,495	3.75	72,058,000	4.48	30,473,000	— 4.03
2,045,602	24.75	13,176,514	12.89	9,867,093	7.24	68,465,000	— 4.99	28,638,000	— 6.02
2,593,734	26.79	16,720,652	26.90	10,841,141	9.86	69,712,000	4.82	28,041,000	— 2.41
13,337,906	28.69	18,116,238	8.35	11,653,250	7.49	71,830,000	3.03	36,673,000	30.78
3,571,750	7.01	20,301,762	12.06	12,891,656	10.63	82,373,000	14.96	40,538,000	10.54
4,492,656	47.38	22,586,876	11.26	13,466,891	4.46	88,675,000	7.39	46,497,000	14.70
4,417,468	5.36	23,270,582	3.03	13,189,700	— 2.06	91,319,000	2.98	46,570,000	0.16
4,949,490	42.05	24,748,490	6.35	13,793,075	4.57	94,822,000	3.51	54,959,000	48.01
5,460,624	10.33	26,539,344	7.24	13,917,550	0.90	103,559,000	9.56	51,473,000	— 6.34
5,515,068	4.00	26,568,984	0.11	14,123,401	1.48	94,394,000	— 8.85	53,268,000	7.37
3,991,091	— 27.63	28,407,239	— 4.37	14,816,465	4.90	94,024,000	— 0.39	56,665,000	2.53
4,272,346	7.05	27,484,548	8.48	15,977,216	7.83	95,837,753	4.93	59,960,862	5.82
5,878,626	37.60	34,331,674	24.91	17,021,282	6.53	91,546,377	— 4.48	68,457,974	14.17
5,850,316	— 0.48	36,865,017	7.38	16,567,963	— 3.66	94,639,558	3.37	73,599,461	7.51
6,053,257	3.50	37,226,241	0.98	18,484,731	14.57	96,287,637	4.74	81,978,680	11.38
6,345,300	4.79	39,260,182	5.46	17,891,763	— 3.21	100,693,346	4.58	88,274,979	7.68
6,873,466	8.36	40,495,766	2.38	19,103,155	6.77	108,221,087	7.48	80,579,743	— 8.72
6,977,737	4.49	42,502,135	5.74	20,578,796	7.72	103,449,177	— 4.44	82,263,614	2.09
7,182,020	7.23	45,477,886	6.30	20,786,583	1.01	110,695,533	7.00	89,061,193	8.26
8,008,546	7.04	45,376,318	0.44	20,597,401	— 0.91	101,543,576	— 8.29	91,274,339	2.48
8,961,589	11.90	49,420,449	8.91	23,145,817	12.37	110,587,241	8.94	96,456,423	5.68
9,836,383	9.76	53,174,433	7.60	23,455,925	4.34	122,451,704	10.73	107,960,411	11.93
11,276,746	14.64	57,800,288	8.70	24,419,478	2.83	127,701,208	4.29	114,924,160	6.45
11,206,933	25.98	65,384,943	13.12	25,365,408	5.17	134,724,720	5.50	123,648,531	7.59
14,921,166	5.03	70,586,022	7.93	26,365,128	3.94	137,755,683	2.25	133,493,970	7.96
16,752,944	12.28	76,759,436	8.75	27,393,304	3.90	139,744,644	4.44	154,492,624	15.73
18,214,746	8.90	81,649,412	6.37	28,304,902	3.33	134,630,453	— 3.65	162,972,771	5.49
20,055,204	9.92	87,849,762	7.59	29,468,749	4.11	138,342,219	2.75	173,535,217	6.48
21,486,639	7.44	96,735,787	10.12	31,446,480	6.69	147,756,316	6.80	185,420,949	6.85
22,512,486	4.77	99,670,788	3.03	32,667,326	3.90	152,250,550	5.04	197,761,969	6.65
23,517,906	4.47	103,872,099	4.22	33,682,159	3.14	152,682,516	0.28	197,570,577	— 0.09
22,652,506	— 3.68	105,056,868	4.14	35,194,749	4.49	155,721,476	4.99	207,562,321	5.06
23,623,422	12.67	112,091,424	7.14	35,473,873	0.79	160,521,278	3.08	220,865,628	6.41
26,331,802	3.17	119,736,212	6.34	55,091,419	4.74	171,964,993	7.43	246,988,121	41.83
26,914,613	2.21	123,255,448	2.94	37,392,456	3.61	180,498,608	4.79	261,797,474	6.00
880,425	3.77	4,716,932	4.36	945,026	2.75	5,589,612	3.45	12,808,504	5.84

N° II. — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste* (1).

Comparaison des années 1911 et 1910.

			ANNÉES		DIFFÉRENCES pour 1911.
			1911.	1910.	
Lettres et boîtes avec valeur déclarée.					
Nombre des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	215,343	232,090	— 16,747
		— de l'étranger.	69,156	70,207	— 1,051
	Ensemble.		284,499	302,297	— 17,798
	originaires de l'étranger		117,338	115,349	+ 1,989
Ensemble.		401,837	417,646	— 15,809	
Nombre des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		1,885	1,230	+ 655
	originaires de l'étranger		9,581	8,799	+ 782
	Ensemble.		11,466	10,029	+ 1,437
	Totaux.		413,303	427,675	— 14,372
Montant des lettres	originaires de l'intérieur	à destination de l'intérieur.	374,014,949 79	338,492,789 88	— 14,477,810 09
		— de l'étranger.	83,820,299 29	87,783,705 43	— 3,963,406 14
	Ensemble.		457,835,249 08	426,276,495 31	— 18,441,246 23
	originaires de l'étranger		95,959,575 05	89,299,070 07	+ 6,660,504 98
	Ensemble.		553,794,824 13	515,575,565 38	— 14,730,741 25
Montant des boîtes	originaires de l'intérieur à destination de l'étranger		1,181,328 75	803,791 10	+ 380,537 65
	originaires de l'étranger.		2,970,687 88	2,746,370 09	+ 224,317 79
	Ensemble.		4,152,016 63	3,550,161 19	+ 601,855 44
	Totaux.		557,949,810 76	519,425,726 57	— 14,475,885 84
Produit	port.		79,323 35	79,710 75	— 387 40
	droit proportionnel et droit fixe réunis.		155,744 95	161,771 88	— 6,026 63
	Totaux.		235,068 30	241,482 33	— 6,414 03
Nombre de lettres perdues ou spoliées			4	5	— 1
Montant total des valeurs perdues et remboursées			(*) 1,290	(*) 4,279 20	— 2,989 20
Mandats et bons de poste.					
Nombre de	mandats de et à destination de l'intérieur.		(*) 2,386,403	(*) 2,300,887	+ 85,516
	bons de poste.		1,981,939	1,973,066	+ 8,873
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger.		(*) 763,783	747,629	+ 16,154
	Ensemble.		5,132,125	5,021,282	+ 110,843
	mandats originaires de l'étranger		(*) 747,753	748,240	+ 467
Totaux.			5,879,878	5,766,822	+ 113,056

(1) Outre les valeurs mentionnées au présent tableau, la Poste a, en 1911, transporté celles qui renfermaient 5,055,067 lettres recommandées. 1° de ces lettres n'ont été perdues dans le service belge.

(2) Dont fr. 1,250 à charge du Trésor.

(3) Dont fr. 4,219 20 à charge du Trésor.

(4) a) Non compris : 1° 95,887 mandats, s'élevant à fr. 27,000,872 49, émis en liquidation de bordereaux d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 1,036,484 (taxe fr. 5,278 70), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,059,555 51 (taxe fr. 4,185 10) payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été émis pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant 80,268 mandats de versement pour une somme globale de fr. 96,941,299 98 et 67,803 mandats de paiement au montant total de fr. 22,941,253 03. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Il a été exécuté pour le service des versements internationaux, 1,091 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 1,899,711 92. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats ordinaires et à destination de l'étranger.

(5) a) Non compris : 1° 96,564 mandats s'élevant à fr. 27,555,570 26 émis en liquidation d'effets de commerce; 2° une somme de fr. 926,765 (taxe fr. 2,992 10), liquidée, pour compte du Département de l'Agriculture, aux propriétaires des bêtes bovines reconnues impropres à la consommation, et 3° une somme de fr. 2,059,046 50 (taxe fr. 4,246 55), payée, pour compte du Département de la Guerre, aux volontaires avec prime.

b) Il a été créé pour le service des versements et des paiements (par transfert) en compte courant, 56,720 mandats de versement pour une somme globale de fr. 60,211,159 25 et 46,091 mandats de paiement au montant total de fr. 19,151,264 93. Ces mandats spéciaux ont été confondus avec les mandats ordinaires.

c) Du 1^{er} novembre au 31 décembre, il a été exécuté pour le service des versements internationaux (créé par arrêté royal du 15 octobre 1910 et inauguré le 1^{er} novembre suivant), 167 transferts au départ et à l'arrivée, pour une somme globale de fr. 289,069 22. Ces fonds ont été confondus avec le montant des mandats ordinaires et à destination de l'étranger.

N° II. (Suite). — *Mouvement des valeurs confiées à la Poste.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

		ANNÉES		DIFFÉRENCES
		1911.	1910.	pour 1911.
Montant des	mandats de et à destination de l'intérieur	(1) 405,623,708 47	(2) 364,386,236 44	+ 41,237,472 06
	bons de poste	46,841,591	46,758,572	+ 83,019
	mandats originaires de l'intérieur à destination de l'étranger	(1) 60,460,573 25	53,535,829 67	+ 6,924,743 58
	Ensemble	482,925,872 42	434,680,637 78	+ 48,245,234 64
	mandats originaires de l'étranger	54,776,350 32	52,555,241 35	+ 2,221,108 97
Totaux		537,702,222 74	487,235,879 13	+ 50,466,343 61
Produit de la taxe.	Mandats du service intérieur	728,402 50	697,164 90	+ 31,237 60
	Bons de poste	426,354 50	425,336 30	+ 1,018 20
	Mandats du service international	392,027 09	375,316 55	+ 16,710 54
	Totaux	4,246,734 09	4,497,817 75	+ 48,966 34
Mandats et bons de poste remboursés à charge du Trésor.	Nombre	24	27	— 3
	Montant	4,269 42	4,778 87	— 569 45
Effets de commerce.				
a. <i>Acceptation.</i>				
Nombre d'effets déposés		47,090	42,238	+ 4,852
Produit de la taxe		9,418	8,447 60	+ 970 40
Nombre de protêts	par huissiers	275	368	— 93
	par agents des postes	468	233	— 63
b. <i>Encaissement.</i>				
Nombre d'effets	déposés	3,846,216	3,761,583	+ 84,633
	encaissés	3,565,773	3,483,694	+ 82,079
Montant des effets	déposés	975,980,412 46	936,398,014 32	+ 39,582,404 14
	encaissés	(3) 914,270,714 64	(4) 877,865,623 36	+ 36,405,088 28
Produit de la taxe		(2) 4,419,233 85	4,273,374 30	+ 45,862 55
Nombre d'effets protestés	par huissiers	79,248	77,982	+ 1,266
	par agents des postes	456,762	453,874	+ 2,888

(1) Voir note (1) de la page 18.

(2) Voir note (2) de la page 18.

(3) Dont fr. 154,258,410.14 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(4) Dont fr. 157,140,521.90 liquidés par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique.

(5) Y compris les taxes perçues pour l'envoi d'avis de paiement ou de non-paiement (fr. 1,703.80) et pour le paiement, aux facteurs en tournée, d'effets non soldés à présentation (fr. 488.80).

N° II. (Suite.) — Mouvement des valeurs confiées à la Poste.

Comparaison des années 1911 et 1910.

		ANNÉES.		DIFFÉRENCES	
		1911.	1910.	pour 1911.	
Quittances.					
Encaissement.					
Nombre de quittances déposées (service intérieur)	(1)	13,845,741	43,169,938	+ 675,803	
Montant des quittances	{	(1) 643,295,478 83	(2) 575,950,958 03	+ 38,343,220 80	
		(1) 528,431,391 35	494,412,616 85	+ 34,018,774 50	
Produit de la taxe	(1)	2,453,409 05	2,315,249 20	+ 437,889 85	
Abonnements aux journaux.					
Nombre d'abonnements demandés	{	Journaux belges.	831,626	737,728	+ 443,898
		— étrangers	(4) 54,517	54,402	+ 315
Totaux.		906,043	791,830	+ 414,213	
Montant des abonnements souscrits		3,109,267 22	2,993,233 40	+ 416,034 42	
Produit de la taxe		103,046 45	91,830 79	+ 41,215 66	
Permis de pêche.					
Nombre de permis délivrés.		93,018	87,853	+ 5,165	
Montant des permis délivrés		209,448	199,707	+ 9,351	
Produit de la taxe		9,864 20	9,341 50	+ 522 80	
Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.					
Encaissement.					
Nombre de coupons et de titres amortis déposés		402,172	408,751	— 6,379	
Montant des coupons et des titres amortis	{	déposés	982,219 51	1,042,916 64	— 60,697 13
		encaissés.	960,067 73	1,026,829 59	— 66,761 86
Produit de la taxe		2,030 44	2,152 40	— 421 66	
Récouvrements de valeurs de l'étranger.					
Nombre de valeurs déposées originaires de l'étranger.	(2)	461,976	467,720	— 5,744	
Montant des valeurs	{	a recouvrer — —	(2) 7,169,061 60	6,749,716 21	+ 449,345 39
		recouvrées — —	5,694,583 70	5,308,199 26	+ 386,384 44
Taxes d'encaissement perçues sur les valeurs reçues de l'étranger.		42,899 50	42,860 96	+ 38 60	
Nombre de valeurs protestées en Belgique	{	par huissiers	467	487	— 20
		par agents des postes	55	61	— 6

(1) Y compris 107,606 quittances d'envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,175,411.73 et ayant donné un produit de fr. 17,281.10.
(2) Y compris fr. 102,251,944.61 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 95,256,179.15).
(3) Y compris fr. 90,678,880.04 du chef de bordereaux de quittances à liquider par versements en compte courant à la Banque nationale de Belgique (sommes encaissées : fr. 82,755,516.98).
(4) Non compris 774 inscriptions à des journaux français, dont la taxe est confondue avec celle des mandats internationaux.
(5) Y compris 46,515 envois contre remboursement s'élevant à fr. 1,151,552.61 et pour lesquels on a perçu fr. 5,710.70 du chef de taxes d'encaissement des envois recouvrés.

(21)

N° III. — *Renseignements statistiques du mouvement postal.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

DÉSIGNATION OU MOUVEMENT.		LETTRES							CARTES POSTALES.	CARTES DE VISITE sous enveloppe ouverte.	
		PRIVÉES				DE SERVICE					Totaux.
		ordinaires.	recommandées.	assurées.	Ensemble.	ordinaires.	recommandées.	Ensemble.			
Intérieur.	En 1911.	140,137,000	2,016,073	215,343	142,368,416	34,093,956	3,031,120	37,125,076	179,493,492	96,340,835	11,646,024
	En 1910.	135,177,770	1,852,728	232,090	137,362,588	32,885,892	2,932,884	35,818,776	173,181,304	93,401,350	9,640,852
	Différences.	+4,959,230	+163,345	-16,747	+5,005,828	+1,208,064	+98,236	+1,306,300	+6,312,128	+2,939,485	+2,005,172
Expéditions de Belgique.	En 1911.	39,684,239	1,436,642	(a) 71,041	41,191,922	82,765	44,195	108,960	41,298,882	14,520,777	"
	En 1910.	37,734,817	1,345,685	(b) 71,437	39,151,939	58,024	48,129	104,153	39,250,092	14,000,686	"
	Différences.	+1,949,422	+90,957	-396	+2,039,983	+27,741	-6,934	+4,807	+2,048,790	+520,091	"
Expéditions de l'étranger.	En 1911.	32,880,084	1,500,352	(c) 126,919	34,513,355	127,784	32,656	160,420	34,776,755	12,393,838	"
	En 1910.	30,514,952	1,543,048	(d) 124,148	32,182,148	119,548	48,672	168,220	32,350,368	12,331,176	"
	Différences.	+2,365,132	-42,696	+2,771	+2,434,187	+8,236	-16,016	-7,800	+2,426,387	+62,662	"
En général.	En 1911.	212,710,303	5,053,067	(e) 413,303	218,176,673	34,284,485	3,107,971	37,392,456	255,569,129	123,255,448	11,646,024
	En 1910.	203,427,539	4,841,461	(f) 427,675	208,696,675	33,061,464	3,029,685	36,091,149	244,787,821	119,738,212	9,640,852
	Différences.	+9,282,764	+211,606	-14,372	+9,479,998	+1,223,021	+78,286	+1,301,307	+10,781,308	+3,517,236	+2,005,172

(a) Dont 1,885 boîtes avec valeur déclarée.

(b) Dont 1,250 boîtes avec valeur déclarée.

(c) Dont 9,581 boîtes avec valeur déclarée.

(d) Dont 8,799 boîtes avec valeur déclarée.

(e) Dont 11,466 boîtes avec valeur déclarée.

(f) Dont 10,029 boîtes avec valeur déclarée.

(g) Y compris 107,606 quittances d'envois contre remboursement.

(h) Y compris 46,315 envois contre remboursement.

(i) Les abonnements aux journaux belges, pris à l'étranger, sont compris dans le mouvement à l'intérieur.

(j) Les lettres originaires de l'étranger tombées en rebut sont renvoyées directement par les bureaux d'échange sans en tenir attachement.

(k) Ces chiffres se décomposent comme il suit :

Express . . .	remis par la Poste	251,794
—	le Télégraphe	2,716,845
Total. . .		2,968,639

(l) Le nombre des express originaires de l'étranger est compris dans celui de 2,968,639 figurant en tête de la colonne

années 1911 et 1910.

+ 113,356

N^o V. — *Relevé des valeurs postales d'affranchissement*

VA

1 ^a . A cette somme, il y a lieu d'ajouter celle de fr. 32.403.10, montant de la taxe des quittances téléphoniques, non représentée en timbres-poste, soit au total . . . fr.	39,315,923 52
Toutefois, il n'a été porté en recette, en 1911, que . . . fr.	36,630,971 29
soit en moins . . . fr.	2,684,945 73
montant de la valeur des timbres-poste à déduire pour :	
1 ^{re} Taxe des non-valeurs . . . »	68,140 68
2 ^e Buletins d'épargne . . . »	158,745 71
3 ^e Frais de remise des objets expés par les bureaux de poste . . . »	20,488 56
4 ^e Id. id. id. id. télégraphiques . . . »	577,628 25
5 ^e Affranchissement des télégrammes . . . »	1,423,931 27
6 ^e Surtaxe des timbres de charité . . . »	76,086 71
7 ^e Appoint sur les bons de poste . . . »	350,924 55
Total. . . fr.	2,684,945 73

En 1909, il avait été porté en recette	fr. 36,103,588 79
--	-------------------

(*) Les timbres dits de charité ont été émis le 1^{er} juin 1910 et le débit au public a cessé le 31 octobre 1911.

(*) Les carnets de timbres ont été vendus au prix de 2 francs, à partir du 1^{er} avril 1911.

Comparaison des années 1911 et 1910.

TAIXE SUR LES MANDATS DE POSTE.		TAXE sur les bons de poste.	PRODUITS extraordinaires.	RELICUAT DES DÉCOMPTES avec les officiers étrangers en plus (+) ou en moins (—).	ENSEMBLE.	Observations.
Service interne.	Service international.					
Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
695,289 45	406,828 74	126,551 50	80,770 92	4,766,390 29	50,774,771 49	Service inauguré en avril 1909.
675,017 40	374,403 29	125,325 30	43,921 41	4,790,480 11	40,413,518 06	
20,271 75	32,423 45	1,018 20	6,849 51	25,089 92	664,253 43	

vendues. — Comparaison des années 1911 et 1910.

TITÉS.

Carnets de timbres		Coupons-répense de fr. 0.28	ENVELOPPES timbrées de 11 centimes.	CARTES POSTALES.				CARTES-LETTRES.		CHIFFRES-TAXES.						TOTAL.
de	de			SIMPLES.		ROUNDES.		DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	DE	
2 francs. (*)	fr. 2.02.			DE 5 cent.	DE 10 cent.	DE 10 cent.	DE 20 cent.	10 cent.	25 cent.	5 cent.	10 cent.	20 cent.	30 cent.	50 cent.	1 franc	
191,543	11,349	73,725	179,706	54,561,107	2,446,421	323,601	27,003	5,253,934	34,762	307,765	697,879	260,922	261,581	33,601	8,001	630,644,103
"	46,326	62,831	178,328	51,557,171	2,629,095	337,129	20,125	5,195,790	41,281	351,281	181,911	300,605	285,747	34,790	7,385	629,485,674
191,543	"	10,894	1,468	7,026	"	"	"	97,141	"	"	"	"	"	"	"	618
"	35,077	"	"	"	183,565	13,526	2,123	"	6,519	48,516	91,032	10,733	24,106	1,186	"	+ 1,158,519

LEURS.

Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	(a)
483,040	11,741 38	20,643	19,717 56	2,728,209 85	244,642 10	32,350 30	5,400 40	529,193 40	8,600 50	15,385 25	69,787 90	56,184 40	71,474 30	16,802	8,003	39,293,520 42
"	93,578 31	47,592 08	19,616 08	2,727,858 55	261,998 50	33,712 90	5,623	519,679	10,320 25	17,714 05	78,191 10	60,131	43,724 10	17,395	7,355	37,417,804 14
153,066	"	3,030 32	161 48	351 30	"	"	"	9,714 40	"	"	"	"	"	"	618	+1,365,716 28
"	70,835 54	"	"	"	16,356 50	1,352 60	424 60	"	1,629 75	3,325 80	8,403 20	3,946 60	7,249 80	593	"	

N° VI. — *Relevé des permis de pêche délivrés.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

DÉSIGNATION du MOUVEMENT.	PERMIS de fr.						TOTAL.	
	1 (simples)	2 (doubles)	2 (simples)	4 (doubles)	8 (simples)	10 (simples)		
QUANTITÉS.								
Résultats de l'année	1911. . .	26,784	2,619	52,473	6,684	788	3,990	93,018
	1910. . .	25,049	2,621	48,964	6,521	743	3,955	87,853
Différences pour 1911	en plus. .	4,735	»	3,209	163	25	35	+ 5,165
	en moins.	»	2	»	»	»	»	
VALEURS.								
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Résultats de l'année	1911. . .	26,784	5,238	104,346	26,736	6,144	39,900	209,148
	1910. . .	25,049	5,242	97,928	26,084	5,944	39,550	199,797
Différences pour 1911	en plus. .	4,735	»	6,418	652	200	350	+ 9,351
	en moins.	»	4	»	»	»	»	

PARTIE C

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

(2)

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}.

TÉLÉGRAPHES

I.

Renseignements généraux.

§ 1. SERVICE INTERNATIONAL.

Des réductions importantes de taxes ont été accordées en faveur des télégrammes échangés avec le Brésil, la République de Colombie, l'Equateur ainsi qu'avec la plupart des pays de l'Amérique Centrale.

Le dégrèvement qui résulte, pour le public belge, de ces réductions, peut être évalué à plus de 26,000 francs par an.

*
* *
*

La région sud du Katanga (Congo belge) a été reliée au réseau télégraphique international par une ligne partant d'Elisabethville et aboutissant à Brokenhill (Rhodésie).

Des bureaux, accessibles à la correspondance privée, sont établis à Elisabethville, Baya, Chinsenda (Shisenda) et Sakania.

§ 2. SERVICE INTÉRIEUR.

Instauration d'un service d'abonnements télégraphiques et de location de fils télégraphiques.

Il a été institué :

a) Un service d'abonnements télégraphiques à taxes réduites, donnant droit à la transmission quotidienne d'un nombre fixe de mots (250 au moins) à une adresse uniforme déterminée, aux heures où les fils sont le moins occupés par les correspondances ordinaires, soit entre 19 et 9 heures.

Le prix de l'abonnement est fixé comme suit :

Pour 250 mots.	fr. 48.75 par mois;
» plus de 250 mots jusqu'à 500 mots :	0 centime 63
» » 500 » » 750 » :	0 centime 61
» » 750 » » 1000 » :	0 centime 59

} par mot
} et par
} jour

et ainsi de suite, en réduisant le coût du mot de deux centièmes de centime par série de 250 mots.

b) Un service de location de fils télégraphiques, aux heures où ceux-ci ne sont pas nécessaires au trafic général et dans la limite des disponibilités de ces conducteurs.

Ce service peut être organisé, au gré du concessionnaire, soit entre des bureaux privés déterminés, soit entre des bureaux de l'État, soit entre un bureau de l'État et un bureau privé.

La redevance mensuelle applicable à la location d'un fil entre deux bureaux de l'État est fixée à 180 francs, sur le pied de trente jours, pour un usage quotidien d'une heure; chaque demi-heure supplémentaire et indivisible d'usage est taxée mensuellement à 90 francs.

Lorsque le service est organisé à l'intervention d'un ou de plusieurs bureaux privés, les redevances (frais de personnel, de location de fil, d'installation d'appareils, etc.) à payer par le concessionnaire, sont établies spécialement dans chaque cas.

La réglementation élaborée à ce propos a eu surtout pour objet de déterminer une base concrète en vue de négociations avec les pays étrangers limitrophes de la Belgique.

Ces négociations suivent leur cours. Elle viennent d'aboutir avec l'Office français. Ce premier pas provoquera sans doute d'autres adhésions.

* * *

Nouvelles catégories de télégrammes.

Il a été créé deux nouvelles catégories de télégrammes, savoir :

1^o Le *télégramme différé* intérieur, comme son nom l'indique, n'est transmis qu'en dehors des heures actives du trafic ordinaire.

Les télégrammes différés intérieurs peuvent être échangés entre toutes les localités ou agglomérations du pays, sièges d'un bureau ouvert à la télégraphie privée jusqu'à 21 heures au moins. Ils sont soumis à la taxe de 30 centimes jusqu'à 15 mots; au delà de quinze mots, il est perçu 10 centimes en plus par série indivisible de dix mots.

Le service des télégrammes différés a été inauguré le 1^{er} septembre 1911.

2^o La *carte-télégramme* à échanger, entre 7 et 21 heures, dans les limites de chacune des quatre grandes agglomérations du pays (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège).

La taxe en est fixée à 30 centimes jusqu'à quinze mots; au-delà de quinze mots jusqu'à trente-cinq, limite extrême, 5 centimes en plus par série indivisible de cinq mots.

Le service fonctionne depuis le 27 décembre 1911.

§ 3. RADIOTÉLÉGRAPHIE.

Dans le courant de l'année 1911, des licences ont été accordées en vue de l'exploitation de stations radiotélégraphiques ouvertes à la correspondance publique générale, à bord de dix navires battant pavillon belge, dont six

appartenant à la Compagnie Red Star Line (1), trois à la Compagnie belge maritime du Congo et une à l'Association maritime belge (navire-école).

Neuf de ces stations sont exploitées par la Compagnie Marconi; la dixième (navire-école) est exploitée par les armateurs.

Le mouvement de la correspondance de ces stations ainsi que celui des stations de bord exploitées par l'État (paquebots de la ligne Ostende-Douvres) est mentionné à la page 12.

Voir également aux pages 32 et 33, le tableau donnant la statistique de la radiotélégraphie depuis l'origine de l'exploitation des stations radiotélégraphiques belges (1902) jusqu'en 1910 inclusivement.

(1) Trois des navires de la Compagnie Red Star Line ont été dénationalisés, respectivement les 28 août, 17 septembre et 26 décembre 1911.

II.

Statistique des correspondances et de leur produit

§ 1. — MOUVEMENT GÉNÉRAL ET RECETTE

Le mouvement général de l'exploitation télégraphique ainsi que la recette effectuée, en 1911 et en 1910, sont résumés et comparés au tableau ci-après :

		MOUVEMENT			RECETTE		
		1911	1910	Différence en 1911	1911	1910	Différence, en 1911
Télégrammes privés . .	intérieurs	5,981,569	5,849,546	+ 132,223 ou 3,43 %	2,206,215 41	2,225,050 80	+ 71,164 61 ou 3 20 %
	internationaux { au départ et à l'arrivée	4,072 607	4,087,510	— 14,703 ou 0,36 %	3,289,691 24	3,315 454 00	— 25,742 76 ou 0 72 %
	internationaux { en transit .	640,971	672,940	— 22,969 ou 3,41 %	560,469 13	591,705 68	— 31,234 55 ou 7 97 %
Totaux		8,704,147	8 609,596	+ 94,551 ou 1,10 %	5,946,575 78	5,050,188 48	+ 16,187 50 ou 0,27 %
Télégrammes de service		15,579,950	12,078,400	+ 1,501,550 ou 10,78 %	—	—	—
Exprès postaux distribués par les porteurs du télégraphe		2 716,845	2,605,064	+ 55,781 ou 2,02 %	575,971 13	564,773 97	+ 11,197 18 ou 1,98 %
Recettes diverses {	Abonnements aux adresses écrites sous une forme abrégée ou conventionnelle, etc.				95,980 50	89,197 75	+ 6,791 75 ou 7,61 %
	Redevances pour usage de fils et de matériel télégraphiques et produits extraordinaires.				4,968 79	5,406 00	— 437 21 ou 8 09 %
TOTAL DES RECETTES TÉLÉGRAPHIQUES					6,625,505 22	6,589,566 20	+ 55,759 02 ou 0,51 %

a) *Télégrammes privés intérieurs*

Le mouvement de la télégraphie privée à l'intérieur a progressé pendant toute l'année 1911; il accuse, comparativement à l'exercice 1910, une augmentation de 132,223 télégrammes ou de 3.43 p. c.

Ci-après la décomposition du mouvement :

Télégrammes simples	5,551,914
— avec réponse payée	205,367
— urgents	40,917
— avec exprès payé au départ	52,661
— avec reçu de dépôt	56,182
— mandats.	26,550
— spéciaux divers	87,978

Total. . . . 5,981,569

b) Télégrammes privés internationaux

1^o Départ et arrivée :

Le nombre des télégrammes échangés en 1911, entre la Belgique et l'étranger, est légèrement inférieur (0.36 p. c. de diminution) à celui de l'exercice précédent. Le résultat est néanmoins satisfaisant, attendu que l'augmentation de trafic observée en 1910 avait été très prononcée (14.47 p. c.).

2^o Transit :

Le mouvement des télégrammes en transit en 1911, est en diminution de 3 41 p. c.

Celle-ci porte exclusivement sur les relations anglo-allemandes.

§ 2. — TÉLÉGRAMMES DE SERVICE

Le nombre des télégrammes de service émis sans application de taxe s'est élevé en 1911, à 13,379,950 (1). Ils se répartissent comme il suit entre les administrations du département :

Télégrammes de service de l'État.	Chemins de fer	12,602,580 ou 94.19 p. c.
	Postes	171,260 ou 1.28 —
	Télégraphes	354,500 ou 2.50 —
	Autres services (marine, service météorologique, etc.)	97,670 ou 0.73 —

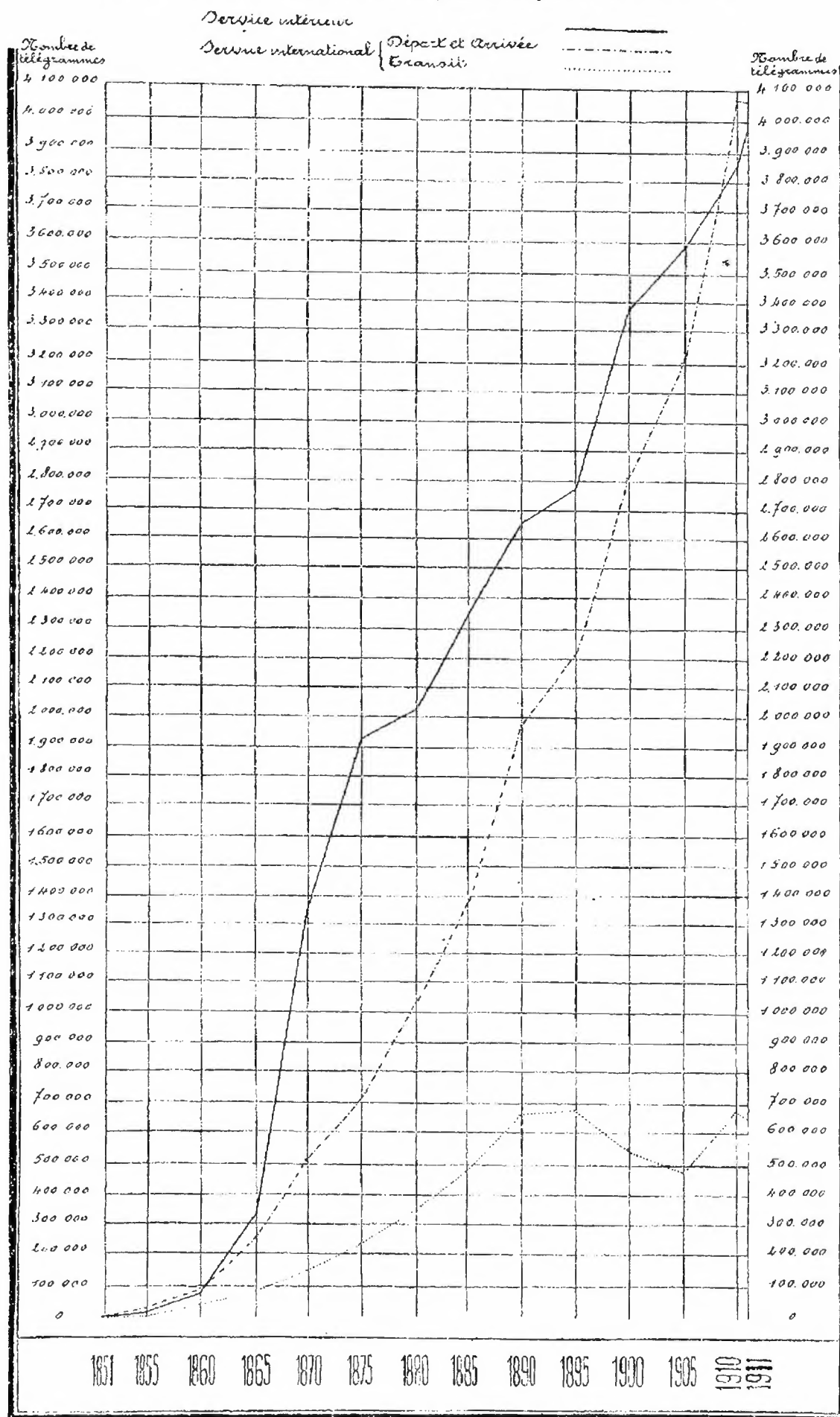
Télégrammes de service transmis et reçus par les agents de l'État pour le service des chemins de fer concédés	173,940 ou 1.30 —
Total. . .	13,379,950

Le nombre de ces correspondances en 1910 a été de.	12,078,400
---	------------

Augmentation en 1911. 1,301,550 ou 10.78 p. c.

Cette augmentation porte, en majeure partie, sur le premier trimestre et est attribuable à la situation particulièrement tendue à laquelle le service des chemins de fer a dû faire face au commencement de l'année, par suite de la grève charbonnière qui s'était produite dans le pays de Liège.

(1) Non compris les télégrammes de service relatifs à la marche des trains, échangés par téléphone, de station à station.



III.

Bureaux télégraphiques. — Développement du réseau. — Appareils en service. — Statistique de la radiotélégraphie.

§ 1. — BUREAUX

	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911
A. Bureaux ouverts au départ et à l'arrivée :			
1^o Bureaux de l'Etat établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	866	862	+ 4
b. — de compagnies de chemins de fer.	26	26	—
c. Dans des bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	522	499	+ 23
d. Dans des postes éclusiers.	9	9	—
e. — bureaux militaires.	8	8	—
Ensemble.	1,431	1,404	+ 27
2 ^o Bureaux de compagnies de chemins de fer.	34	34	—
Totaux de A.	1,465	1,438	+ 27
B. Bureaux ouverts au départ seulement et établis :			
a. Dans des stations de l'Etat.	91	93	— 2
b. — de compagnies de chemins de fer.	6	6	—
c. — bureaux de poste ou au centre des villes ou communes.	36	36	—
d. — postes éclusiers.	59	59	—
e. — bureaux militaires.	1	1	—
f. — bureaux de police.	1	1	—
Ensemble.	194	196	— 2
Totaux de A et B.	1,659	1,634	+ 25
C. Bureaux de dépôt :			
a) Disposant d'un poste téléphonique destiné à la transmission des télégrammes.	55	53	+ 2
b) Non pourvus d'appareils de transmission.	850	820	+ 30
Ensemble.	905	873	+ 32
Totaux de A, B et C.	2,564	2,507	+ 57
D. Bureaux ouverts à la télégraphie de service seulement			
	117	117	—
Totaux généraux.	2,681	2,624	+ 57

§ 2. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE

		Situation au 31 décembre		DIFFÉRENCE
		1911	1910	en 1911
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
Longueur des lignes	aériennes.	7,553	7,461	+ 92
	souterraines	26	48	+ 8
	sous-fluviales.	5	5	—
	sous-marines (part de la Belgique) (1)	98	98	—
	établies à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2)	293	298	— 5
Totaux.		7,975	7,880	+ 95
Développement total des fils conducteurs	aériens.	39,344	37,940	+ 1,404
	souterrains.	4,696	4,441	+ 255
	sous-fluviaux.	33	29	+ 4
	sous-marins (part de la Belgique) (3)	504	504	—
	établis à l'usage spécial du service de la navigation et de l'annonce des crues d'eau (2) . .	4,973	4,974	— 1
Totaux.		43,547	41,858	+ 1,689
Fils établis aux frais des concessionnaires de chemins de fer (2)		520	520	—
Totaux généraux.		44,067	42,378	+ 1,689

A Bruxelles et à Anvers, le bureau central de chacune de ces deux villes est relié aux bureaux succursales importants par des tubes pneumatiques dont le développement total est de 9,429 mètres.

(1) Il s'agit des deux câbles reliant la Belgique à la Grande-Bretagne. Ces câbles, dont la longueur totale est de 196 kilomètres, appartiennent en commun et par moitié aux gouvernements des deux pays.

(2) La plupart servent aussi à la télégraphie privée.

(3) Moitié du développement complet; l'autre moitié constitue la part de la Grande-Bretagne (voir renvoi 1).

§ 3. — APPAREILS EN SERVICE

Nombre d'appareils télégraphiques	{	a.	Système Morse écrivant ⁽¹⁾	1,636
		b.	— — auditif.	877
		c.	— Hughes	72
		d.	— — installés en duplex	28
		e.	— — — diplex	4
		f.	— Baudot — quadruplex.	2
Total.				2,619

§ 4. — RACCORDEMENTS TÉLÉGRAPHIQUES PRIVÉS AU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE
 DE L'ÉTAT (ARRÊTÉ ROYAL DU 6 NOVEMBRE 1882)

Au 31 décembre 1911, 5 établissements privés étaient raccordés télégraphiquement à des bureaux télégraphiques.

(1) Non compris les appareils du service hydraulique et des particuliers, ni les appareils loués aux concessionnaires de chemins de fer, ni ceux loués ou appartenant à d'autres administrations.

36 N. — STATISTIQUE DE LA RADIOTÉLÉGRAPHIE (1). ANNÉE 1911.

Nombre des stations	côtières ouvertes à la correspondance publique générale . . .	1	Exploitées par l'État.
	de bord	10	
	restreinte	10	Exploitées par l'État.
Nombre des appareils en service (Système Marconi)	Morse (écrivants)	10	Installés à bord des paquebots de l'État.
	Téléphones	14	Dont 1 installé à la station côtière et 3 à bord des paquebots de l'État.
	TOTAL	24	
Nombre des employés des stations (2)	côtières	4	Agents de l'État.
	de bord	18	Dont 8 agents de l'État.
Radiotélégrammes privés échangés	entre les stations de bord belges	et la Belgique 1,450	Dont 754 échangés à l'intervention de la station côtière belge.
		et l'étranger 3,387	» 786 » » » » »
	entre les stations de bord étrangères	et la Belgique 1,033	» 38 » » » » »
		et l'étranger 60	Radiotélégrammes » » » » »
	entre stations de bord belges	1,441	
	TOTAL	9,379	
Radiotélégrammes de service		4,165	Dont 3,877 originaires ou en destination des paquebots de l'État.
Recette au profit de l'État	taxes côtières et de bord fr.	1,557	
	taxes télégraphiques fr.	2,476	
	TOTAL . . fr.	4 033	
Dépenses afférentes aux stations exploitées par l'État (Station côtière de Nieuport et stations établies à bord des paquebots de la ligne Ostende-Douvres)	accumulées d'établissement des stations fr.	234,078	comprend une somme de fr. 182,368 imputée sur le budget de la marine.
	personnel fr.	29,108	» » 7,989 » » »
	matériel et entretien des stations fr.	10,550	» » 7,747 » » »
	TOTAL . . fr.	39,658	

(1) Les chiffres se rapportant : aux dépenses imputées sur le budget du télégraphe, aux recettes, au nombre des radiotélégrammes privés originaires ou en destination de la Belgique ou ayant transité par notre pays, au personnel fonctionnant à la station côtière et à bord des paquebots de l'État, sont déjà compris dans ceux de la télégraphie.

(2) Les attributions dirigeantes relatives au service radiotélégraphique de l'État, sont exercées par les fonctionnaires qui s'occupent, en ordre principal, de la télégraphie ordinaire. Les ouvriers de l'État interviennent dans le service envisagé à concurrence de deux unités. Des renseignements n'ont pu être obtenus à ce sujet, en ce qui concerne les compagnies privées.

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

Renseignements généraux

A. — TÉLÉPHONIE LOCALE

Nouveaux réseaux. — Pendant l'année 1911, l'État a créé douze réseaux téléphoniques auxiliaires ayant respectivement leurs bureaux centraux dans les localités suivantes :

Tamise (groupe d'Anvers);
Moorslede-Passchendaele (groupe de Courtrai);
Bassevelde (groupe de Gand);
Chapon-Seraing, Cherain et Erezée (groupe de Liège);
Ruddervoorde (groupe du littoral);
Jurbise (groupe de Mons);
Florelle, Forville et Hamois (groupe de Namur);
Ghislenghien (groupe de Tournai).

Au 31 décembre 1911, le nombre des réseaux s'élevait à 248.

A la même date, sur les 2,652 communes belges, 1,733 possédaient au moins un poste téléphonique d'abonnement.

Transformation des installations des réseaux. — L'administration a terminé, en 1911, les travaux de la transformation des réseaux de Bruges et d'Ostende, dont les lignes aériennes ont été remplacées par des canalisations souterraines. Elle a poursuivi et achevé l'étude d'une transformation analogue à réaliser, en 1912, dans les réseaux de Namur, de Tournai et de Huy.

Bureaux publics. — Des bureaux publics ont été ouverts :

1° Aux stations de chemins de fer ci-après :

Anderlues, Assche, Auvelais, Aywaille, Baesrode-Nord, Battée, Baudour, Bilsen, Blaton, Cappellen, Contich-Village, Courcelles-Centre, Denderleeuw, Elouges, Evergem, Farciennes, Gand-Porte d'Anvers, Genappe, Gilly-Sart-Allet, Hérenthals, Hoboken, Houdeng, Ingelmunster, Jette, Lacken, Lode-linsart, Melle, Meulebeke, Morlanwelz, Roux, Saint-Trond, Trazegnies, Vieux-Dieu, Wasmes et Watermael;

2° Aux bureaux de poste suivants :

Brasschaet, Charleroy-Ville basse, Dison, Florenville, Gand-Justice, Lennik-Saint-Quentin, Lillo, Londerzeel et Thielt.

Un bureau public a fonctionné à l'Exposition de Charleroy. Les bureaux publics qui existaient à Gand-Boucherie et à Schaerbeek-Maison communale ont été supprimés.

Au 31 décembre 1911, le nombre des bureaux publics s'élevait à 252.

Échange téléphonique des télégrammes. — Ce service s'est étendu, dans le courant de l'année 1911, aux bureaux télégraphiques ci-après :

Bassevelde, Cappellen, Chapon-Seraing, Cherain, Erezée, Forville, Ghislenghien, Hamois, Jurbise, Moorslede-Passchendaele, Orp et Tamise.

Tarifs. — Un arrêté royal du 12 août 1911, publié au *Moniteur* du 16 septembre suivant, a institué un nouveau régime de tarification pour les correspondances à l'intérieur du pays.

La mise en vigueur des dispositions de cet arrêté est subordonnée à l'achèvement de nombreux et importants travaux en vue de l'appropriation des divers bureaux centraux et réseaux aux extensions extraordinaires que provoquera la réforme. Ces travaux sont en cours d'exécution,

Prises à domicile de télégrammes à transmettre et de correspondances postales à expédier par exprès. — En 1911, il y a eu 1182 demandes de prises à domicile, contre 1070 en 1910.

Communications permanentes établies en dehors des vacations des bureaux centraux. — Ce service continue à progresser. Il a accusé en 1911, une augmentation de recette de 28 p. c., comparativement à l'année précédente.

B. — TÉLÉPHONIE A GRANDE DISTANCE

Les nouveaux réseaux ci-après ont été mis, en 1911, en relation avec les réseaux existants :

Bassevelde, Chapon-Seraing, Cherain, Erezée, Floresse, Forville, Ghislenghien, Hamois, Jurbise, Moorslede-Passchendaele, Ruddervoorde et Tamise.

C. — TÉLÉPHONIE INTERNATIONALE

Les réseaux téléphoniques allemands, anglais et français admis à la correspondance avec la Belgique, étaient respectivement au nombre de 560, 27 et 1876, au 31 décembre 1911.

En ce qui concerne les Pays-Bas et le Grand-Duché de Luxembourg, le service téléphonique est réglé de telle manière que tous les réseaux néerlandais et grands-ducaux, sans restriction, correspondent avec tous les réseaux belges.

Pendant l'année 1911, un second câble téléphonique sous-marin réunissant les derniers perfectionnements de la technique a été posé, de compte à demi avec la Grande-Bretagne, entre les côtes belge et anglaise.

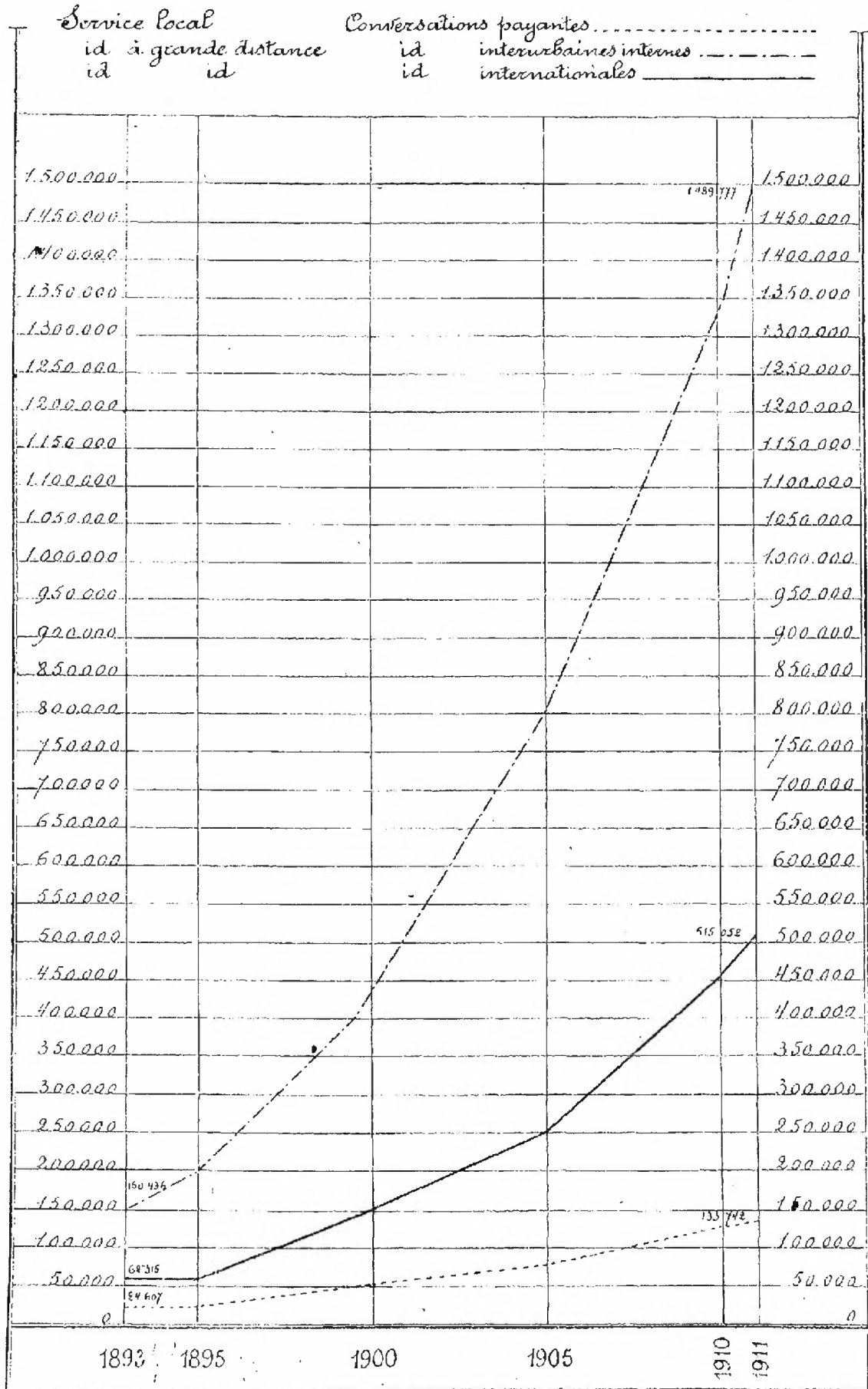
Les gouvernements intéressés ont fixé d'un commun accord les dispositions destinées à régler le service de la correspondance téléphonique entre la France et les Pays-Bas par la Belgique. Le service sera vraisemblablement inauguré dans le courant de l'année 1912.

Renseignements statistiques

A. — Mouvement et recette

OBJETS DE LA STATISTIQUE		MOUVEMENT			RECETTE		
		1911	1910	Différences en 1911	1911	1910	Différences en 1911
Service local	Conversations taxées . . .	133,742	130,429	+ 5,313 ou 2,51 p. c.	51,745	33,907.25	+ 837.75 ou 2,47 p. c.
	Abonnements . . .	42,101	38,649	+ 3,452 ou 8,93 p. c.	9,784,074.69	9,083,153.54	+ 700,921.15 ou 7,52 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	15,459	12,060	+ 790 ou 6,51 p. c.	3,392.80	3,189.03	+ 203.75 ou 6,39 p. c.
	Autres produits. . .	"	"	"	17,736.38	14,527.66	+ 3,208.72 ou 22,09 p. c.
	Totaux des recettes . . .				9,859,948.87	9,151,777.50	+ 708,171.37 ou 7,72 p. c.
Service interurbain	Conversations . . .	1,489,777	1,359,771	+ 130,006 ou 11,20 p. c.	1,035,730	1,147,171	+ 188,368 ou 13,05 p. c.
	Abonnements . . .	101	82	+ 19 ou 23,17 p. c.	86,118.29	68,841.99	+ 17,276.30 ou 25,10 p. c.
	Avis téléphoniques . . .	14,220	12,978	+ 1,231 ou 9,64 p. c.	4,996.63	4,561.50	+ 435.15 ou 9,54 p. c.
	Totaux des recettes . . .				1,726,853.94	1,520,574.49	+ 206,279.45 ou 13,57 p. c.
Service international	Conversations . . .	515,052	464,044	+ 51,008 ou 10,99 p. c.	1,045,277.45	912,693.40	+ 132,584.05 ou 14,55 p. c.
	Abonnements . . .	28	23	+ 5 ou 12 p. c.	17,325.23	20,002.75	- 2,477.50 ou 12,39 p. c.
	Totaux des recettes (part belge). . .				1,062,802.70	932,696.15	+ 130,106.55 ou 13,95 p. c.
Totaux généraux des recettes. . .					12,629,603.51	11,588,048.14	+ 1,041,555.37 ou 8,99 p. c.

B. — Mouvement des conversations téléphoniques taxées pendant la période de 1893 ⁽¹⁾ à 1911.



(1) Date de la reprise des principaux réseaux téléphoniques par l'État.

C. — Bureaux centraux téléphoniques

	31 décembre 1911	31 décembre 1910	DIFFÉRENCES pour 1911
Bureaux centraux annexés à des bureaux télégraphiques .	225	244	+ 11
— — — postaux . . .	40	9	+ 4
— installés dans des bâtiments spéciaux, au centre des localités	13	13	»
TOTAUX. . .	248	236	+ 12

Ces 248 bureaux centraux téléphoniques sont répartis en 17 exploitations téléphoniques locales (groupes ou réseaux), dont la nomenclature est indiquée ci-dessous :

Groupe de Bruxelles. — Bruxelles, Assche, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Cortenberg, Court-Saint-Étienne, Enghien, Gembloux, Genappe, Genval, Grammont, Groenendaël, Hal, Ninove, Nivelles, Overysche, Rhode-Saint-Genèse, Tubize, Vilvorde, Virginal, Wavre, Wolverthem.

Groupe d'Anvers. — Anvers, Beersse, Boom, Cappellen, Hamme, Hove, Lierre, Moll, Tamise, Turnhout, Zwyn-drecht.

Groupe d'Arlon. — Arlon, Baconfoy-Tenneville, Bastogne, Bertrix, Bouillon, Etalle, Fauvillers, Florenville, Habay-la-Neuve, Halanzy, Jamoigne, Lavaux, Libin, Libramont, Messancy, Nassogne, Neufchâteau, Paliseul, Saint-Hubert, Saint-Léger, Saint-Médard, Sibret, Tintigny, Virton, Wideumont.

Groupe de Charleroy. — Charleroy, Acoz, Bascoup, Beaumont, Binche, Châtelineau, Fleurus, Florennes, Fontaine-l'Évêque, Fosse, Gosselies, Labuissière, La Louvière, Mellet, Mettet, Nalinnes, Peissant, Philippeville, Rance, Romedenne, Seneffe, Sivry, Sombreffe, Tamines, Tuillies, Thuin, Walcourt.

Groupe de Chimay. — Chimay, Couvin, Mariembourg, Momignies, Seloignes.

Groupe de Courtrai. — Courtrai, Avelghem, Comines, Dottignies, Harlebeke, Iseghem, Menin, Moorslede-Passendaële, Mouscron, Poperinghe, Roulers, Staden, Waereghem, Ypres.

- Groupe de Gand.* — Gand, Aeltre, Audenarde, Bassevelde, Berchem-lez-Audenarde, Cruyshautem, Deynze, Eecloo, Gavere, Lemberge, Renaix, Selzaete, Sottegem, Thielt, Wetteren.
- Groupe de Landen.* — Landen, Beeringen, Brée, Diest, Genck, Hannut, Hasselt, Jodoigne, Lommel, Looz, Macseyek, Neerpelt, Orp, Perwez, Saint-Trond, Tirlemont, Waremmes, Wychmael.
- Groupe de Liège.* — Liège, Amay, Andenne, Barvaux, Chapon-Seraing, Cherain, Comblain-au-Pont, Engis, Erezée, Esneux, Fexhe, Huy, Laroche, Marche, Micheroux, Modave, Ouffet, Roelange-sur-Geer, Rotheux-Rimière, Seraing, Soheit-Tinlot, Sprimont, Tongres, Trooz, Visé, Wandre.
- Groupe du littoral.* — Bruges, Ostende, Beernem, Blankenberghe, Conckelaere, Dixmude, Furnes, Ghisteltes, Handzaeme, Heyst, Middelkerke, Nieuport, Oostcamp, Panne, Ruddervoorde, Thourout.
- Réseau de Louvain.* — Louvain.
- Réseau de Malines.* — Malines.
- Groupe de Mons.* — Mons, Dour, Écaussines, Feluy, Givry, Jurbise, La Bouverie, Quévy, Quiévrain, Rœulx (Le), Roisin, Saint-Ghislain, Sirault, Soignies.
- Groupe de Namur.* — Namur, Beauraing, Ciney, Dinant, Floresse, Forville, Gedinne, Gesves, Hamois, Hastière, Havelange, Haversin, Houyet, Mesnil-Saint-Blaise, Namèche, Naninne, Noville-Taviers, Profondeville, Rochefort, Saint-Gérard, Spontin, Vresse, Wellin, Yvoir.
- Groupe de Termonde.* — Termonde, Alost, Lokeren, Saint-Nicolas.
- Groupe de Tournai.* — Tournai, Antoing, Ath, Belœil, Blaton, Brugellette, Celles, Flobecq, Frasnes-lez-Buissenal, Ghislenghien, Lessines, Leuze, Pecq, Péruwelz, Taintignies, Templeuve.
- Groupe de Verviers.* — Verviers, Dolhain, Herve, Moresnet, Spa, Stavelot, Theux, Vielsalm, Welkenraedt.

*D. — Échange des télégrammes par téléphone entre les bureaux télégraphiques
et les abonnés des réseaux locaux (service gratuit).*

GROUPES OU RÉSEAUX C (Pour la composition des groupes, voir pp. 17-18)	Nombre de bureaux télégraphiques chargés de ce service au 31 décembre 1911	MOUVEMENT		
		Année 1911	Année 1910	Différences pour 1911
Groupe de Bruxelles	25	450,948	415,749	+ 35,199
— d'Anvers	11	712,584	671,716	+ 40,868
— d'Arlon	21	28,554	28,165	+ 389
— de Charleroy	27	268,085	251,759	+ 16,326
— de Chimay	4	12,945	11,568	+ 1,375
— de Courtrai	15	82,727	72,756	+ 9,971
— de Gand	15	188,258	170,694	+ 17,564
— de Landen	17	62,570	51,595	+ 11,175
— de Liège	22	107,461	175,502	+ 21,959
— du littoral	14	156,205	150,001	+ 5,604
Réseau de Louvain	1	59,955	56,601	+ 3,354
— de Malines	1	14,524	10,910	+ 5,584
Groupe de Mons	12	86,407	79,592	+ 7,015
— de Namur	10	82,506	79,818	+ 2,778
— de Termonde	4	51,068	45,070	+ 7,998
— de Tournai	11	98,852	94,809	+ 4,045
— de Verviers	9	104,444	99,287	+ 5,157
TOTAUX	226	2,618,141	2,425,822	+ 194,519

E. — Développement du réseau téléphonique

		SITUATION AU 31 DÉCEMBRE		DIFFÉRENCES
		1911	1910	pour 1911
		Kilomètres	Kilomètres	Kilomètres
A. — Fils exclusivement téléphoniques				
<i>Téléphonie locale :</i>				
Fils des raccordements aux réseaux et des circuits reliant les réseaux d'un même groupe	Fils aériens.	106,114	106,545	— 431
	— sous-fluviaux.	253	275	— 20
	— souterrains.	120,590	102,528	+ 18,064
Total pour la téléphonie locale. . .		226,757	209,144	+ 17,615
<i>Téléphonie à grande distance interne et internationale :</i>				
Fils des circuits servant	soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale	15,751	15,105	+ 648
	exclusivement à la téléphonie internationale (sections belges).	(1) 6,554	(1) 5,805	+ 751
Total pour la téléphonie interurbaine et internationale. .		22,285	20,906	+ 1,579
Installations téléphoniques diverses indépendantes des réseaux ou groupes		(2) 6,220	(2) 5,841	+ 379
Total des fils exclusivement téléphoniques		255,262	235,891	+ 19,571
B. — Fils télégraphiques				
Fils télégraphiques appropriés à la correspondance téléphonique d'après le système Van Rysselberghe et reliant les réseaux téléphoniques d'un même groupe.		109	109	"
Fils télégraphiques pourvus dudit système et servant, soit à la téléphonie à grande distance interne seulement, soit à la téléphonie à grande distance interne et à la téléphonie internationale.		7,149	6,962	+ 187
Total des fils télégraphiques. . .		7,258	7,071	+ 187
TOTAUX GÉNÉRAUX.		262,520	242,962	+ 19,558

(1) Y compris 173 kilomètres de fils des câbles sous-marins servant à la téléphonie entre la Belgique et l'Angleterre.

(2) Sous cette rubrique ne sont pas compris 726 kilomètres de fils conducteurs téléphoniques dont l'entretien est effectué par l'administration des télégraphes, mais qui appartiennent à d'autres administrations.

F. — DIVERS

Microphones. — Au 31 décembre 1911, le nombre des transmetteurs microphoniques utilisés dans les diverses installations téléphoniques de l'État était de 33,915.

Abonnements aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer (arrêté royal du 30 juillet 1891). — Au 31 décembre 1911, on comptait 4 abonnés aux communications téléphoniques du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer.

Abonnements au service interurbain. — A la même date, les séances d'abonnement au service téléphonique interurbain comportaient quotidiennement une durée de 29 heures 23 minutes, réparties entre 101 abonnés.

Abonnements au service téléphonique international. — Les séances d'abonnement au service téléphonique franco-belge étaient au nombre de 25, comportant quotidiennement une durée de 3 heures 30 minutes, réparties entre 11 abonnés ; dans les relations avec le grand-duché de Luxembourg, il y avait 1 abonné disposant de deux séances de 6 minutes et, dans les relations avec la Grande-Bretagne, 1 abonné utilisant une séance de 6 minutes.

Bureaux disposant d'installations téléphoniques pour la transmission des dépêches à des bureaux télégraphiques voisins. — Au 31 décembre 1911, il existait 67 bureaux pourvus d'appareils téléphoniques pour la transmission verbale des dépêches au réseau télégraphique. Parmi ces bureaux, il en est deux qui reçoivent, en outre, des télégrammes par la même voie. Dans quelques cas, le reliement téléphonique ne sert qu'accessoirement à l'échange des télégrammes, le bureau disposant d'appareils télégraphiques qui sont utilisés aux heures principales de la journée.

Raccordements téléphoniques privés au réseau télégraphique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882). — Au 31 décembre 1911, 33 établissements privés étaient raccordés téléphoniquement à des bureaux télégraphiques.

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

I.

Personnel

Le personnel se composait, au 31 décembre 1911, de 5,404 agents, répartis comme il suit :

	En 1911		En 1910		Différence pour 1911	
	PERSONNEL		PERSONNEL		PERSONNEL	
	masculin	féminin	masculin	féminin	masculin	féminin
1 ^o Fonctionnaires et employés.	2,074	689	2,036 (1)	624 (1)	+ 38	+ 68
2 ^o Personnel subalterne (2) : gens de service, ouvriers, ouvriers provisoires et ouvrières.	2,562	79	4,981	76	+ 601	+ 3
Totaux.	4,636	768	3,997	697	+ 639	+ 71
	5,404		4,694		+ 710	
Pour mémoire :						
Agents des chemins de fer, des postes, des ponts et chaussées, etc., qui prêtent leur concours au service télégraphique et au service téléphonique	5,490	303	5,559	308	— 69	— 5
	5,793		5,867		— 74	

II.

Résultats financiers.

§ 1. — RECETTES.

Les recettes effectuées en 1911, s'élèvent à :

a) Pour le télégraphe	fr.	6,625,305.22
b) Pour le téléphone	fr.	12,629,605.51
Total	fr.	19,252,910.75

(1) Chiffres rectifiés.

(2) Non compris les agents qui portent les télégrammes à domicile.

§ 2. — DÉPENSES

A. *Dépenses ordinaires.* — Les dépenses ordinaires effectuées par les services des télégraphes et des téléphones, pendant l'année 1914, sont indiquées au tableau ci-après :

ARTICLES DU BUDGET	DÉSIGNATION DES SERVICES ET DE L'OBJET DES DÉPENSES	MONTANT DES DÉPENSES (1)
<i>Télégraphes et téléphones</i>		
42	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés.	6,797,500 »
43	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois . . .	2,080,000 »
44	Entretien des lignes et des bureaux; fournitures diverses.	1,065,700 »
45	Indemnités résultant de l'exploitation des services télégraphique et téléphonique (accidents aux personnes, dommages causés aux propriétés, vols de matériel, etc.)	14,000 »
46	Part d'intervention dans les frais du Bureau international de Berne	3,645 »
47	Quote-part de la Belgique dans les frais d'entretien et de renouvellement des câbles télégraphiques et téléphoniques sous-marins anglo-belges	58,300 »
<i>Services communs aux administrations des postes, des télégraphes et téléphones</i>		
51	Traitements et indemnités des fonctionnaires et employés	} Quote-part de l'administration des télégraphes et des télépho- nes (2). 360,450 »
52	Salaires des agents payés à la tâche, à la journée ou par mois	
53	Matériel, machines, outils, approvisionnement de papiers, d'encre, etc., pour la fabrication des timbres, etc.	
Total des dépenses ordinaires. . . fr.		10,957,595 » (1)

(1) Les chiffres des dépenses sont approximatifs.

(2) Cette quote-part représente 45 p. c. du total des dépenses imputées sur les articles 51, 52 et 53, dépenses s'élevant respectivement à :

Fr.	186,500	»
»	254,500	»
»	360,000	»
Total. . . Fr.		801,000 »

B. *Dépenses en prestations.* — Dans l'établissement des frais d'exploitation des services télégraphique et téléphonique, il y a lieu de tenir compte des dépenses suivantes qui ont été supportées en 1911 par d'autres services de l'État :

1 ^o Part du télégraphe et du téléphone dans les frais généraux du Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et Marine	fr. 158,857
2 ^o Locaux fournis par les chemins de fer de l'État : dépense évaluée approximativement sous forme de loyers	72,759
3 ^o Éclairage payé par les chemins de fer de l'État	13,512
4 ^o Transports effectués gratuitement par ces chemins de fer	668,287
5 ^o Coopération du personnel des chemins de fer de l'État à la transmission des correspondances privées	121,080
6 ^o Même coopération pour les télégrammes de service (1).	525,700
7 ^o Pensions des anciens fonctionnaires et employés des télégraphes et des téléphones, imputées sur le budget de la Dette publique	294,815
Total des dépenses en prestations	Fr. 1,852,988

C. *Dépenses de premier établissement.* — Les frais de premier établissement des lignes, des appareils télégraphiques et téléphoniques, des locaux et du mobilier, de même que les dépenses occasionnées par les extensions successives apportées aux installations et à l'équipement des bureaux, s'établissent comme il suit à la date du 31 décembre 1911 :

1 ^o Crédits inscrits au budget extraordinaire pour les dépenses de premier établissement et d'extension des services télégraphique et téléphonique	fr. 85,053,555.52
A déduire : le montant des crédits alloués pour des travaux non exécutés au 31 décembre 1911	fr. 12,591,484 »
Il reste	Fr. 72,443,851.52
2 ^o Montant du capital représentant les diverses rentes payées aux ex-concessionnaires des réseaux téléphoniques repris par l'État	fr. 11,450,582.24
3 ^o Frais généraux d'administration afférents aux travaux de premier établissement et d'extension (2).	fr. 7,209,407.56
Total des dépenses de premier établissement au 31 décembre 1911	Fr. 91,083,841.12

(1) On fait entrer en ligne de compte les frais de la main-d'œuvre fournie par les chemins de fer de l'État, pour la transmission des télégrammes de leur propre exploitation, parce que ces frais doivent figurer dans l'évaluation du prix de revient de toutes les transmissions effectuées par le service du télégraphe.

(2) La plus grande partie de ces frais se compose de dépenses liquidées sur les fonds du budget ordinaire; l'autre partie comprend des frais supportés par d'autres administrations pour des locaux occupés en commun, etc.

Le tableau annexe VIII (p. C/41) donne la répartition détaillée de ces dépenses par catégories d'installations : lignes, appareils, locaux, mobiliers, etc.

§ 3. — COMPARAISON ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES.

Les dépenses ordinaires et les dépenses en prestations peuvent être considérées comme représentant très approximativement l'ensemble des frais d'administration, de surveillance, de main-d'œuvre, de matériel et d'entretien, au moyen desquels l'administration des télégraphes et des téléphones a pourvu, en 1911, aux correspondances privées télégraphiques et téléphoniques, à la correspondance de service des chemins de fer de l'État, de la poste, des télégraphes et de la marine, de même qu'à la transmission et à la réception de 173,940 télégrammes pour le service des chemins de fer concédés.

En faisant abstraction des charges financières résultant des dépenses de premier établissement, la comparaison entre les recettes et les dépenses s'établit comme suit pour l'année 1911 :

Recettes des télégraphes et des téléphones	fr.	19,232,910.73
Dépenses ordinaires et dépenses en prestations	fr.	12,810,583.00
Excédent de recettes	fr.	6,442,327.73

15)

ANNEXES
DE LA PARTIE C

1. — Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales
— Comparaison des années 1911 et 1910.

A. — Correspondances au départ et à l'arrivée

RELATIONS de la		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme		
		En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle o/o	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle o/o	En 1911	En 1910	
BELGIQUE AVEC LES PAYS										
de l'Europe	Allemagne	1,029,967	1,010,975	+ 1.88	745,526 61	759,165 62	+ 0.84	0.7256	0.7511	
	France	950,761	979,480	— 4.97	675,603 88	710,098 56	— 4.85	0.7250	0.7250	
	Grande-Bretagne	705,550	715,618	— 1.60	751,426 25	755,795 50	— 2.97	1.0597	1.0555	
	Luxembourg (Grand-Duché de)	29,980	23,115	+ 5.40	16,050 77	16,077 27	+ 3.44	0.5517	0.5652	
	Pays-Bas	471,548	464,151	+ 1.60	269,900 72	265,485 94	+ 1.70	0.5726	0.5720	
	Autriche	77,055	78,262	— 1.51	74,725 58	77,557 59	— 3.58	0.9698	0.9882	
	Bulgarie	21,699	16,941	+ 45.79	21,152 70	15 912 06	+ 54.06	0.8678	0.8212	
	Danemark	22,551	21,767	+ 3.52	20,181 82	19,271 65	+ 4.72	0.8956	0.8854	
	Espagne	55,105	57,501	— 7.65	45,898 12	49,042 62	— 8.10	0.8613	0.9086	
	Grèce et îles	8,025	7,720	+ 3.93	6,044 74	5,698 61	+ 6.07	0.7552	0.7582	
	Hongrie	17,781	18,205	— 2.85	17,125 85	17,504 95	— 2.17	0.9652	0.9584	
	Italie	89,100	95,854	— 5.07	88,840 89	96,229 93	— 7.68	0.9971	1.0255	
	Norvège	27,561	24,961	+ 10.45	25,518 15	20,482 48	+ 13.99	0.8471	0.8206	
	Portugal	17,512	19,055	— 12.25	15,002 02	16,516 91	— 9.17	0.8567	0.8278	
	Roumanie	64,745	62,196	+ 4.10	60,999 15	56,721 25	+ 7.81	0.9421	0.9120	
	Russie	158,117	160,604	— 1.55	144,864 20	139,514 91	+ 5.85	0.9162	0.8687	
	Serbie	2,789	5,162	— 10.44	2,412 46	3,258 85	— 25.03	0.8757	0.9415	
	Suède	21,750	21,601	+ 0.61	22,875 56	22,107 99	+ 5.05	0.9245	0.9025	
	Suisse	75,065	75,085	+ 2.71	62,627 27	60,269 04	+ 4.02	0.8545	0.8258	
	Turquie d'Europe	15,592	15,586	+ 1.34	11,119 27	10,772 66	+ 5.22	0.8181	0.8048	
	Autres pays d'Europe . .	2,061	1,790	+ 15.14	1,575 95	1,588 16	+ 15.55	0.7646	0.7755	
de l'Amérique	du Nord	Etats-Unis et Amérique britannique . . .	102,752	95,255	+ 10.10	99,242 81	92,550 92	+ 7.25	0.9518	0.9598
		Mexique	5,455	5,195						
	Centrale et Antilles	Cuba	1,922	1,909	+ 2.72	2,956 05	3,165 10	— 7.18	0.9849	1.0900
		Autres pays	1,059	995						
	du Sud	Argentine (République)	29,990	28,878						
		Brésil	8,716	7,424	+ 8.86	62,250 69	60,049 54	+ 5.67	1.5865	1.4557
		Chili	2,046	1,449						
		Uruguay	2,481	2,505						
	Autres pays	1,650	1,156							
A reporter		3,098,326	4,017,580		3,222,509 14	3,251,285 71				

RELATIONS de la BELGIQUE AVEC LES PAYS		NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
		En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910
de l'Afrique	Report . . .	5,998,526	4,017,580		3,222,569 14	3,251,285 71			
	Algérie-Tunisie	10,549	11,505						
	Afrique du Sud britannique	5,170	3,222						
	Congo belge	2 514	511						
	Égypte	9,146	9,547	+ 5.57	28,428 15	26,617 76	+ 6.68	0.9551	0.9078
	Iles Canaries	1,591	1,542						
	Maroc	1,606	1,278						
de l'Asie	Autres pays	2,225	2,549						
	Chine	2,925	2,751						
	Indes britanniques et Ceylan	12,506	9,786						
	Japon	2,205	2,748	+ 9.50	29 966 65	26,790 02	+ 11.65	0.8287	0.8114
	Turquie d'Asie	11,989	15,088						
de l'Océanie	Autres pays	5,464	2,644						
	Australie	5,608	4,895						
	Indes néerlandaises	1,554	1,515	+ 5.87	8,787 54	8,712 51	+ 0.86	1.1279	1.1859
	Autres pays	829	949						
TOTAUX . . .		4,072,607	4,087,510	- 0.56	3,289,691 24	3,515,454 "	- 0.72	0.8078	0.8107

B. — Correspondances en transit

TRANSIT PAR LA BELGIQUE RELATIONS	NOMBRE DES TÉLÉGRAMMES			RECETTE AU PROFIT DU RÉSEAU BELGE			PRODUIT MOYEN par télégramme	
	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910	En 1911, différence proportionnelle 0/0	En 1911	En 1910
Anglo-allemandes (1)	541,165	405,617	-15.15	245,580 74	289,785 13	-15.52	0.7150	0.7444
Franco-néerlandaises (2)	281,805	247,502	+15.07	104,686 45	90,751 86	+15.55	0.5676	0.5667
Autres que les deux précédentes (3)	21,005	19,821	+5.96	10,401 94	11,166 69	-6.85	0.4855	0.5654
TOTAUX . . .	649,971	672,940	-3.41	360,469 15	391,705 68	-7.97	0.5516	0.5821

(a) Dont 1,648 échangés avec le Katanga.

(1) Y compris des télégrammes originaires ou en destination des pays au delà, et qui ont emprunté les lignes anglo-allemandes : correspondances échangées entre l'Amérique et l'Allemagne, l'Angleterre et l'Autriche, la Suisse et l'Angleterre, etc.

(2) Y compris des télégrammes échangés entre la Hollande d'une part, l'Algérie, l'Espagne, la Grèce, l'Amérique, etc., d'autre part.

(3) Correspondances échangées entre le Luxembourg d'une part, les Pays-Bas et l'Angleterre d'autre part; entre la France et l'Allemagne, etc.

II. — Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1911 et 1910.

		1911	1910		
Correspondances privées		Relations intérieures			
Classification des télégrammes par rapport aux délais entre l'heure de dépôt et l'heure d'arrivée au bureau de destination : Proportion pour cent des télégrammes transmis dans un délai de	1 à 15 minutes	63.70	75.37		
	16 à 30 —	22.44	20.73		
	31 à 45 —	10.87	3.35		
	46 à 60 —	0.85	0.17		
	plus d'une heure	0.64	0.08		
		RELATIONS			
		intérieures	internationales	intérieures	internationales
Classification des télégrammes par catégorie : Proportion pour cent des	Télégrammes ordinaires	89.21	83.33	89.18	83.38
	— urgents	4.03	2.53	4.13	2.34
	— spéciaux (1)	9.76	12.14	9.69	12.28
Classification des télégrammes par rapport à leur objet : Proportion pour cent des	Dépêches d'État	1.88	0.34	1.87	0.52
	Nouvelles de bourse	2.35	5.69	2.79	4.65
	Transactions commerciales et industrielles	43.41	69.51	43.28	65.71
	Correspondances de journaux	0.27	0.54	0.22	0.66
	Affaires privées	52.09	23.92	51.81	28.46
Classification des télégrammes par rapport au nombre de mots : Proportion pour cent des télégrammes de	2 à 10 mots	12.77	55.41	12.80	53.06
	11 à 15 —	55.58	25. .	55.39	26.25
	16 à 20 —	19.43	40.86	19.54	41.39
	21 à 30 —	9.61	6.24	9.75	6.66
	31 à 40 —	4.89	1.47	4.67	1.59
	41 à 50 —	0.36	0.49	0.49	0.52
	Plus de 50 mots	0.36	0.53	0.36	0.53
Nombre de mots, en moyenne, par télégramme		45.64	44.87	45.57	41.92

(1) Télégrammes avec reçu de dépôt, télégrammes d'État, télégrammes-mandats et télégrammes avec opérations accessoires.

(31)

III. — Radiotélégraphie.

III. — Radio

				1902	
Nombre des stations (2)	côtières ouvertes à la correspondance publique générale.	de bord	restreinte	1	
				9	
				Total.	10
Nombre des appareils en service (3)	Morse (4).	Téléphones	Total.	10	
				—	
				10	
Nombre des agents des stations côtières (7)				2 (8)	
Radiotélégrammes privés échangés (2)	entre les stations de bord belges (paquebots de l'État)	et la Belgique	—		
		et l'étranger.	—		
	entre les stations de bord étrangères	et la Belgique (9)	—		
		et l'étranger. (par la station côtière belge)	—		
	Total.			—	
Radiotélégrammes de service originaux ou en destination de stations de bord belges (10)				—	
Recette au profit de l'État (2)	taxes côtières et de bord	taxes télégraphiques	Total.	—	
				fr.	—
				fr.	—
Dépenses (11)	accumulés d'établissement des stations	personnel (12)	matériel et entretien des stations	178,887	
				fr.	—
	annuelles d'exploitation	Total.	fr.	—	
					fr.

(1) Les chiffres se rapportant : aux dépenses imputées sur le budget du télégraphe, aux recettes, au nombre des radiotélégrammes et au personnel de la station côtière, sont déjà compris dans ceux de la télégraphie.

(2) En 1902 et en 1903, la correspondance était limitée au service de la marine entre la station côtière de Nieuport et les paquebots de l'État. Le 15 mars 1904, l'échange des correspondances privées a été admis entre ces stations. Le 1^{er} septembre 1908, la station côtière de Nieuport s'ouvrit à la correspondance publique générale avec tous les navires passant dans son rayon d'action.

(3) Système Marconi.

(4) Réception au cohéreur.

(5) Réception des appels au cohéreur; réception des messages au détecteur magnétique (station côtière).

(6) Détecteur magnétique à la station côtière.

(7) Les stations de bord sont desservies par les officiers du bord. Les attributions dirigeantes sont exercées par les fonctionnaires qui s'occupent, en ordre principal, de la télégraphie ordinaire. Les ouvriers interviennent dans le service à concurrence d'une unité environ, annuellement, jusqu'en 1909, et de une unité et demie en 1910.

télégraphie ⁽¹⁾

1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	1	1	1	1	1	1	1
9	9	9	9	10	10	10	10
10	10	10	10	11	11	11	11
10	10	10	10	11	11	11	10
—	—	—	—	—	1 (5)	1 (5)	1 (6)
10	10	10	10	11	12	12	11
2 (8)	2 (8)	2 (8)	2 (8)	2 (8)	4 (8)	4 (8)	4
—	598	559	555	274	502	296	412
—	1,025	829	465	412	586	577	279
—	—	—	—	—	40	596	575
—	—	—	—	—	1	11	8
—	1,621	1,588	796	686	729	1,280	1,274
—	—	—	—	—	—	—	5,177
—	1,959	1,712	985	867	802	655	419
—	1,457	1,228	687	621	640	996	925
—	5,416	2,940	1,670	1,491	1,442	1,649	1,542
192,178	200,082	215,657	219,457	219,745	224,989	224,989	230,772
—	—	—	—	—	7,000	10,500	11,585
—	—	—	—	—	—	2,786	4,114
—	—	—	—	—	—	15,286	15,699

(8) S'occupent aussi, accessoirement, de la télégraphie ordinaire.

(9) Échangés à l'intervention de la station côtière belge ou de stations côtières étrangères.

(10) Antérieurement à 1910, ces renseignements n'ont pas été recueillis.

(11) Les dépenses afférentes à la radiotélégraphie sont supportées par le télégraphe et par la marine. Il n'a été tenu de compte spécial pour les dépenses en personnel qu'à partir de 1908, et pour les dépenses en matériel et entretien des stations, que depuis 1909. Le service de la marine a pris à sa charge les frais d'établissement des stations de bord, lesquels s'élevaient à 182,585 francs au 31 décembre 1910. Sa part d'intervention dans les dépenses d'exploitation pour les exercices 1909 et 1910 a été de 4.912 francs.

(12) Montant approximatif des traitements et indemnités des agents de la station côtière et des primes allouées aux agents des stations de bord.

IV. Tableau indiquant, pour chaque groupe téléphonique : 1° le nombre des abonnements locale au départ, en dehors du régime des abonnements; 4° le mouvement de la nationale (départ et arrivé).

GROUPES ET RÉSEAUX (Pour la composition des groupes, voir pp. $\frac{C}{17-18}$)	ABONNEMENTS								BUREAUX PUBLICS		
	ANNUELS		triennaux par fil double	SEMESTRIELS		TOTAUX		Différences en 1911	au 31 décembre 1911	au 31 décembre 1910	Différences en 1911
	Reliements par fil simple	Reliements par fil double		Reliements par fil simple	Reliements par fil double	des abonnements au 31 décembre 1911	des abonnements au 31 décembre 1910				
Groupe de Bruxelles	"	14,865	"	"	258	15,101	15,847	+ 1,254	54	47	+ 7
— d'Anvers	"	5,850	"	"	85	5,922	5,565	+ 357	20	22	+ 2
— d'Arion	"	5	700	"	2	707	663	+ 44	5	4	+ 1
— de Charleroy	"	2,551	"	"	19	2,550	2,341	+ 209	26	15	+ 11
— de Chimay	"	"	145	"	1	146	145	+ 3	1	1	"
— de Courtrai	"	7	1,120	"	6	1,155	981	+ 152	9	8	+ 1
— de Gand	"	2,558	"	"	85	2,643	2,459	+ 184	21	16	+ 5
— de Landen	"	2	580	"	6	588	544	+ 44	15	11	+ 4
— de Liège	"	4,745	"	"	131	4,874	4,486	+ 388	22	21	+ 1
— du littoral	"	18	1,665	"	195	1,876	1,725	+ 155	18	18	"
Réseau de Louvain	"	5	245	"	9	253	227	+ 28	3	5	"
— de Malines	148	6	"	5	"	159	140	+ 19	1	1	"
Groupe de Mons	"	1,281	"	"	15	1,297	1,225	+ 74	12	9	+ 3
— de Namur	"	50	1,585	"	56	1,651	1,516	+ 135	7	7	"
— de Termonde	"	8	240	"	5	250	229	+ 21	12	11	+ 1
— de Tournai	"	2	1,245	"	7	1,254	1,159	+ 95	9	8	+ 1
— de Verviers	"	1,628	"	"	67	1,695	1,605	+ 92	10	8	+ 2
Totaux	148	53,521	7,521	5	905	42,101	58,049	+ 5,452	252	210	+ 42

au service local; 2° le nombre des bureaux publics; 3° le mouvement de la téléphonie téléphonique interurbaine intérieure au départ; 5° le mouvement de la téléphonie inter-

SERVICE LOCAL						SERVICE INTERURBAIN						SERVICE INTERNATIONAL		
CONVERSATIONS TAXEES			AVIS TELEPHONIQUES			Conversations à taxe pleine			AVIS TELEPHONIQUES			Conversations à taxe pleine au départ et à l'arrivée		
En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911	En 1911	En 1910	Différences en 1911
59,922	67,615	- 7,693	4,989	4,836	+ 153	447,589	415,826	+ 31,763	5,557	5,480	+ 57	152,656	159,624	- 6,968
22,921	18,533	+ 4,388	676	519	+ 157	251,581	223,204	+ 28,377	772	823	- 51	214,482	178,849	+ 35,633
1,217	1,096	+ 121	540	674	- 134	15,145	15,808	- 663	382	562	- 180	5,072	4,670	+ 402
7,922	6,220	+ 1,702	1,372	1,208	+ 164	125,462	112,655	+ 12,807	1,212	1,071	+ 141	18,069	16,111	+ 1,958
67	57	+ 10	81	100	- 19	5,626	5,542	+ 84	112	171	- 59	1,482	1,687	- 205
1,837	1,775	+ 62	389	496	- 107	42,558	57,459	- 14,901	784	574	+ 210	14,486	11,795	+ 2,691
6,995	6,594	+ 401	671	544	+ 127	96,850	80,171	+ 16,679	1,147	1,144	+ 3	18,750	14,952	+ 3,798
2,477	2,119	+ 358	765	742	+ 23	56,765	52,288	+ 4,477	488	464	+ 24	2,259	1,800	+ 459
11,412	9,250	+ 2,162	615	512	+ 103	125,899	168,469	- 42,570	1,125	1,055	+ 70	25,524	20,261	+ 5,263
4,955	4,026	+ 929	1,008	881	+ 127	95,048	81,269	+ 13,779	1,097	816	+ 281	10,621	10,455	+ 166
775	559	+ 216	16	12	+ 4	19,675	17,568	+ 2,107	207	198	+ 9	920	671	+ 249
182	259	- 77	2	5	- 3	12,502	9,710	+ 2,792	61	59	+ 2	2,585	1,540	+ 1,045
5,821	5,609	+ 212	850	894	- 44	46,147	42,550	+ 3,597	856	609	+ 247	6,141	6,092	+ 49
2,497	2,567	- 70	279	295	- 16	56,429	51,575	+ 4,854	921	775	+ 146	5,256	2,875	+ 2,381
1,769	1,645	+ 124	120	87	+ 33	27,553	22,158	+ 5,395	522	275	+ 247	5,425	4,039	+ 1,386
2,082	2,080	+ 2	757	729	+ 28	41,851	40,585	+ 1,266	856	881	- 25	17,946	14,255	+ 3,691
2,915	2,417	+ 498	155	158	- 3	42,752	55,899	- 13,147	372	245	+ 127	17,840	14,578	+ 3,262
155,742	130,129	+ 25,613	13,459	12,660	+ 799	1,489,777	1,559,771	- 70,000	14,229	12,978	+ 1,251	515,052	464,044	+ 51,008

SERVICE TÉLÉPHONIQUE INTERNATIONAL

V. — Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette, par pays en relation, pendant les années 1911 et 1910

PAYS EN RELATION	MOUVEMENT DES CONVERSATIONS A TANC PLEINE			MONTANT DES PARTS BELGES			PARTS BELGES PROVENANT DES ABONNEMENTS			PARTS TOTALES DE L'ETAT BELGE		
	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCE en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCES en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCES en 1911	EN 1911	EN 1910	DIFFÉRENCES en 1911
France.	248,260	228,857	+ 17,423	586,257 75	558,216 35	+28,021 40	15,425 75	15,156 25	+ 267 50	401,661 50	375,372 60	+28,288 90
Allemagne . . .	140,658	125,011	+ 17,647	315,995 70	258,394 20	+57,601 50	»	»	»	315,995 70	258,394 20	+57,601 50
Angleterre . . .	18,848	18,396	+ 452	151,548 »	122,967 »	+ 8,579 »	1,237 50	3,922 50	- 2,745 »	152,585 50	126,910 50	+ 5,654 »
Hollande. . . .	102,967	87,517	+ 15,450	205,637 60	165,140 25	+38,497 35	»	»	»	205,637 60	165,140 25	+38,497 35
Grand-duché de Luxembourg.	6,519	6,283	+ 236	8,060 40	7,975 60	+ 84 80	861 »	861 »	»	8,921 40	8,859 60	+ 84 80
TOTAUX . . .	515,052	464,041	+ 51,009	1,045,277 45	912,693 40	+132,584 05	17,525 25	20,002 75	- 2,477 50	1,062,802 70	952,696 15	+150,106 55

VI. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1911 et 1910.*

VI. — *Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des*

OBJETS DE LA STATISTIQUE		NOM DES								
		Bruxelles	Anvers	Arlon	Charleroy	Chimay	Courtrai	Gand	Landen	
SERVICE LOCAL	Conversations	En 1911	15,455 75	5,956 25	518 »	2,068 75	17 »	475 25	1,829 25	655 25
		» 1910	17,402 »	4,799 50	286 75	1,055 75	14 25	458 50	1,758 25	582 »
		Différences	- 1,986 25	+ 1,156 75	+ 231 25	+ 1,013 »	+ 2 75	+ 14 75	+ 91 »	+ 95 25
	Abonnements	En 1911	1,089,051 28	1,557,656 72	115,973 14	592,008 50	24 728 80	196,902 14	580,800 90	103,574 05
		» 1910	5,747,175 41	1,451,892 26	116,578 15	550,420 57	25,809 94	168,712 15	519,094 99	110,655 60
		Différences	+542,757 87	+108,764 46	- 605 01	+42,217 75	-1,081 14	+28,190 01	+41,714 91	-2,061 55
	Avis téléphoniques	En 1911	1,258 50	170 »	156 25	345 50	20 25	147 25	169 75	191 50
		» 1910	1,211 90	129 75	171 75	505 25	25 »	125 50	150 25	188 70
		Différences	+ 46 60	+ 40 25	- 15 50	- 159 75	- 4 75	+ 21 75	+ 19 50	+ 2 80
Cartes payantes	En 1911	252 44	57 »	»	40 »	»	»	»	»	
	» 1910	208 89	65 »	2 »	12 »	»	5 »	»	2 »	
	Différences	+ 43 55	- 8 »	- 2 »	+ 28 »	»	- 5 »	»	- 2 »	
SERVICE INTERURBAIN	Conversations	En 1911	491,461 50	283,826 50	16 200 50	137,378 50	5,850 »	45,550 50	106 864 50	40,556 »
		» 1910	446,906 »	246,828 50	14,697 »	121,751 »	5,894 »	59,915 50	95,407 »	54,921 50
		Différences	+ 44,555 50	+36,998 »	+1,503 50	+15,627 50	- 44 »	- 5,365 »	+11,457 50	+5,634 50
	Abonnements	En 1911	57,655 75	44,568 71	»	2,100 »	»	81 66	2,925 »	770 »
		» 1910	21,998 85	14,466 50	»	2,100 »	»	»	2,918 »	926 55
		Différences	+ 35,656 90	+30,102 21	»	»	»	+ 81 66	+ 67 »	- 156 55
	Avis téléphoniques	En 1911	1,240 95	272 55	155 80	426 20	50 20	275 15	401 95	170 80
		» 1910	1,220 75	290 25	127 70	575 60	59 85	301 90	402 15	165 15
		Différences	+ 20 20	- 17 70	+ 28 10	- 149 40	- 9 65	- 26 75	- 1 20	+ 4 65
SERVICE INTERNATIONAL	Conversations	En 1911	550,725 95	505,105 55	4,055 65	20,597 45	1,529 85	15,244 55	28 505 55	5,860 65
		» 1910	569,295 10	587,352 45	5,765 70	18,419 75	1,512 65	10,545 45	22 609 10	5,255 25
		Différences	- 18,569 15	-42,246 90	- 1,710 05	+ 2,177 70	+ 17 20	+ 16,699 10	+ 5,896 45	+ 605 40
	Abonnements	En 1911	16,822 75	252 50	»	»	»	»	450 »	»
		» 1910	19,552 75	»	»	»	»	»	450 »	»
		Différences	- 2,730 »	+ 252 50	»	»	»	»	»	»
	Conversations du public avec les services établis dans les stations de chemins de fer	En 1911	100 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»
		» 1910	500 »	»	»	20 »	100 »	»	»	»
		Différences	- 400 »	»	»	»	»	»	»	»
Abonnements au service des commu- nications perma- nentes en dehors des vacations des bureaux centraux	En 1911	5,276 20	566 »	482 »	797 00	48 »	522 50	791 »	626 50	
	» 1910	2,579 50	270 »	445 50	555 »	50 »	580 »	455 50	640 »	
	Différences	+ 2,696 70	+ 296 »	+ 36 50	+ 242 00	- 2 »	- 57 50	+ 335 50	- 19 50	
Produits extraordinaires	En 1911	240 05	277 »	»	157 91	»	12 10	40 65	»	
	» 1910	297 29	725 68	0 50	24 61	»	9 74	44 59	1 »	
	Différences	- 57 24	- 448 68	- 0 50	+ 133 30	»	+ 2 36	- 3 94	- 1 »	
TOTALS	En 1911 . . . fr.	5,008,415 02	2,548,466 58	157,591 54	756,699 21	52,155 10	256,988 90	702,785 53	135,593 75	
	» 1910. . . fr.	1,638,292 42	2,080,997 89	150,075 05	695,617 55	55,465 89	220,546 72	645,254 65	151,281 55	
	Différences . . fr.	+3,370,122 60	+467,468 69	+7,516 49	+60,081 66	-3,310 79	+136,442 18	+58,530 88	+18,312 20	
Taux p. c. des différences . .		ou 8.21 %	ou 18.35 %	ou 0.97 %	ou 8.77 %	ou 5.98 %	ou 10.65 %	ou 9.26 %	ou 2.72 %	

recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les années 1911 et 1910

RÉSEAUX OU GROUPES (Pour la composition des groupes, voir pp $\frac{C}{17-18}$)									TOTAUX	Taux pour cent des différences
Liège	Littoral	Louvain	Malines	Mons	Namur	Termonde	Tournai	Verriers		
5,051 50	1,277 »	202 75	46 25	975 25	657 50	458 »	532 75	752 50	54,745 »	
2,488 25	1,010 50	448 50	04 25	928 75	675 »	458 50	551 »	652 50	55,907 25	
+ 563 25	+ 250 50	+ 54 25	- 15 »	+ 46 50	- 17 50	+ 17 50	+ 1 75	+ 120 »	+ 857 75	2 47
4,049,110 08	507,972 07	47,132 08	20,717 50	257,208 57	280,182 79	47,948 50	216,810 40	549,446 42	9,784,074 00	
988,593 26	280,574 59	42,222 78	17,561 35	250,520 74	265,550 29	45,878 04	201,238 95	544,913 77	9,085,155 54	
+ 60,517 42	+ 27,598 08	+ 4,909 90	+ 3,555 95	+ 6,687 86	+ 10,032 50	+ 4,069 95	+ 15,571 50	+ 4,550 65	+ 700,921 15	7 72
155 25	255 50	4 »	0 50	214 »	72 »	50 »	188 50	59 25	5 592 90	
128 50	221 45	5 »	0 75	224 »	74 25	21 75	186 75	40 50	3,180 03	
+ 24 75	+ 54 05	+ 1 »	- 0 25	- 10 »	- 2 25	+ 8 25	+ 1 75	- 1 25	+ 205 75	6 59
2 »	20 »	20 »	»	»	»	»	»	5 »	583 45	
»	9 »	22 »	»	»	2 »	»	»	»	413 89	
+ 2 »	+ 11 »	- 2 »	»	»	- 2 »	»	»	+ 5 »	- 28 45	0 87
141,537 »	100,139 »	21,539 »	13,258 »	49,725 50	60,665 50	29,505 50	44,756 50	47,440 »	1,653,750 »	
118 511 50	87,587 »	18,711 »	10,265 »	45,067 50	54,885 50	25,464 50	45,887 50	58,675 »	1,447,171 »	
+ 25,225 50	+ 12,552 »	+ 2,613 »	+ 2,995 »	+ 4,656 »	+ 5,782 »	+ 5,809 »	+ 840 »	+ 3,770 »	+ 188,568 »	13 03
19,103 »	2,081 67	»	»	550 »	840 »	55 »	4,575 »	1,452 50	86,118 29	
17,953 50	1,602 85	»	»	585 »	1,260 »	»	5,075 »	1,554 »	65,841 99	
+ 1,140 50	+ 478 84	»	»	- 55 »	- 420 »	+ 35 »	+ 700 »	- 101 50	+ 17,276 30	25 10
595 05	586 20	72 45	21 35	205 10	522 55	112 70	290 60	153 45	4,996 65	
562 75	287 60	69 50	20 05	215 65	272 25	95 55	512 85	85 55	4,561 50	
+ 30 50	+ 98 60	+ 3 15	+ » 70	+ 70 45	+ 50 10	+ 17 15	- 15 25	+ 47 90	+ 455 15	9 54
50,951 20	17,296 05	1,396 45	5,020 90	6,093 65	5,665 55	14,752 80	17,657 55	22,153 70	1,045,277 45	
26,537 70	16,540 45	1,222 95	2,058 45	6,002 50	5,160 75	9,241 50	15,385 85	17,833 80	912,693 40	
+ 4,615 50	+ 755 60	+ 475 50	+ 1,562 45	+ 91 15	+ 502 00	+ 5,491 10	+ 4,255 70	+ 4,519 90	+ 152,584 05	14 53
»	»	»	»	»	»	»	»	»	17,525 25	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	20,002 75	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 2,477 50	12 59
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
100 »	»	»	»	»	»	»	»	»	520 »	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	- 200 »	38 48
5,858 50	950 »	108 »	» 50	806 »	1,709 »	152 »	748 50	278 50	15,680 80	
5,208 50	926 50	64 »	18 »	726 »	1,079 50	156 »	669 »	45 »	12,252 »	
+ 650 »	+ 3 50	+ 44 »	- 17 50	+ 80 »	+ 629 50	- 4 »	+ 79 50	+ 255 50	+ 5,428 80	28 »
72 88	119 81	»	2 93	41 14	24 30	5 25	1 90	376 22	1,530 14	
76 07	20 50	»	15 52	85 25	26 75	1 »	5 50	9 97	1,541 77	
5 49	+ 99 54	»	- 10 39	- 44 11	- 2 45	+ 2 25	- 5 00	+ 506 25	+ 8 57	0 62
1,218,515 06	450,477 90	70,563 55	57,667 65	295,705 21	548,456 79	92,855 61	285,550 70	422,688 54	12,029,605 51	
1,157,562 03	388,816 42	62,463 53	29,790 17	284,155 50	524,964 29	77,297 41	203,800 58	403,702 00	11,588,048 14	
+ 90,753 05	+ 41,661 48	+ 8,101 80	+ 7,868 76	+ 11,551 85	+ 23,472 50	+ 15,558 20	+ 21,440 41	+ 18,296 45	+ 1,041,557 57	8 99
ou 7 81 %	ou 10 71 %	ou 12 97 %	ou 26 41 %	ou 4 06 %	ou 7 22 %	ou 20 10 %	ou 8 12 %	ou 4 53 %		

VII. — *Le tableau ci-dessous indique sommairement, pour 1911, les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite*

Année	MONTANT du capital engagé	MONTANT		DIFFÉRENCE	OBSERVATIONS
		des dépenses	des recettes		
1911	fr. 68,454,544 50	fr. 9,620,603 87	fr. 10,693,595 46 (1)	+ fr. 472,989 59	(1) Comprend une somme de fr. 152,054 42, montant du produit des remaniages.

VIII. — Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations

DÉSIGNATION DES INSTALLATIONS	au 31 décembre 1910 (1)	en 1911 (1)	au 31 décembre 1911 (1)
1^o Service télégraphique			
Lignes (supports, fils conducteurs, accessoires) y compris les câbles souterrains, les câbles sous-fluviaux et les câbles sous-marins	5,705,943 68	407,937 97	5,843,884 65
Appareils de transmission, piles et accessoires	4,412,056 43	59,775 41	4,471,831 84
Locaux	5,937,722 27	449,535 93	6,377,258 20
Mobilier	4,067,319 29	94,594 70	4,458,913 99
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	525.073 80	— 60,673 67	464,400 13
Totaux du 1 ^o . . fr.	44,668,415 47	618,470 34	45,236,285 81
2^o Service téléphonique local			
Lignes	39,253,589 62	3,856,465 16	43,110,054 78
Appareils	42,777,666 47	4,434,303 35	43,941,969 82
Locaux	6,467,256 92	408,273 40	6,875,530 32
Mobilier	4,242,831 52	404,041 45	4,346,872 97
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	3,447,438 68	— 207,525 07	3,209,913 61
Totaux du 2 ^o . . fr.	63,158,733 21	5,293,558 29	68,454,341 80
3^o Service téléphonique à grande distance			
Lignes	5,779,413 79	722,473 63	6,501,587 32
Appareils	456,320 44	2,526 97	458,847 41
Approvisionnements en magasin et à pied d'œuvre	399,992 40	— 17,243 02	382,779 08
Totaux du 3 ^o . . fr.	6,635,426 33	707,787 48	7,343,213 81
Totaux des 2 ^o et 3 ^o . . fr.	69,794,209 84	6,003,345 77	75,797,555 31
Totaux généraux . . fr.	84,462,325 01	6,621,516 41	91,083,844 42

(1) Chiffres définitifs.

10

(4)

PARTIE D

—

MARINE

2)

MARINE

I.

Renseignements généraux.

§ 1^{er}. — MATÉRIEL.

Le matériel flottant affecté aux divers services de la marine se répartit comme suit :

	Fin 1911.	Fin 1910.	DIFFÉRENCES pour 1911.
Bateaux à vapeur	24	26	— 2
Bateaux-pilotes, bateaux-phares et allèges	31	35	— 4
Garde-pêche et navires-école	4	4	—
Embarcations à vapeur ou avec moteur à essence	8	7	+ 1
TOTAUX. . .	67	72	— 5
Canots	230	259	— 29
Bateaux de sauvetage	18	18	—

Les paquebots à roues « Prince Albert » et « Ville de Douvres » ont été vendus publiquement par l'Administration des Domaines. En remplacement de ces steamers, l'Administration de la Marine a commandé les deux malles à turbines dont il est question plus loin.

Deux bateaux-pilotes appartenant à la station des Bouches de l'Escaut ont été perdus en mer : la goëlette n° 2, au cours de la tempête du 30 septembre 1911 et la goëlette n° 15 à la suite d'une collision avec un navire étranger. Ils seront remplacés en 1913 par des bateaux actuellement en construction.

Deux autres bateaux-pilotes ont été mis hors de service : l'ancien cutter n° 1 d'Ostende, remis aux Domaines et la goëlette n° 12 de Flessingue qui a été cédée au service sanitaire de l'Escaut. Ces navires étaient déjà remplacés depuis quelques années.

§ 2. — PERSONNEL.

L'effectif du personnel comprenait :

	Fin 1911.	Fin 1910.	Différences pour 1911.
Fonctionnaires, employés et agents	1,555	1,516	+ 39
Messagers et gens de service	16	15	+ 1
Ouvriers	236	236	—
TOTAUX	1,807	1,767	+ 40

II.

Service d'exploitation.

§ 1^{er}. — PAQUETOTS ENTRE OSTENDE ET DOUVRES.

I. p. D. Le mouvement global des passagers a fléchi en 1911. Il était de 222,410 en 1910, il n'a plus atteint que 181,040 en 1911, soit une diminution de 41,370 unités.

Mais l'année 1910 doit être considérée comme exceptionnelle, au point de vue de l'importance du trafic, à cause du mouvement considérable de voyageurs qu'a provoqué l'attrait de l'exposition de Bruxelles.

Il serait donc plus rationnel de faire abstraction de ce dernier exercice et de comparer le rendement de l'année écoulée avec celui de 1909. On constaterait alors une plus-value de 21,849 unités, soit plus de 15 p. c. pour deux ans. La moyenne d'augmentation annuelle des dix années 1899 à 1909 est de 2.8 p. c.

Le relevé des billets vendus accuse :

en trafic anglo-belge, 135,226 voyageurs;
en trafic de transit, 45,814 voyageurs.

En comparant ces chiffres à ceux de l'exercice 1909, on relève une augmentation importante (19,585 unités), en trafic anglo-belge, et une augmentation beaucoup moins sensible (2,464 unités) en trafic de transit. On ne peut, toutefois, inférer de ce résultat que le trafic de transit progresse dans des proportions moindres que le trafic anglo-belge; en effet, le trafic de transit est plus élevé que ne l'indiquent les chiffres ci-dessus, attendu qu'à défaut d'un moyen pratique de ventilation, il est forcément attribué au trafic anglo-belge un grand nombre de billets entre Ostende et Douvres intercalés dans des livrets internationaux tels les billets du Verein ou d'agences de voyages.

Il a été délivré 66,795 billets de 1^{re} classe et 114,245 billets de 2^e classe, mais comme il a, en outre, été distribué 85,014 suppléments pour passer de 2^e en 1^{re} classe, le nombre de passagers de 1^{re} classe s'est élevé, en réalité, à 149,809 et celui des passagers de 2^e classe à 51,231 seulement.

La recette afférente au transport des voyageurs et des bagages a atteint

fr. 1,585,843.43, inférieure de fr. 270,959.55 à celle de l'année précédente, mais en augmentation de fr. 178,277.55 sur celle de l'exercice 1909.

*
*
*

La recette du trafic des colis postaux, petits paquets et colis de messageries transportés par les malles en 1911, s'est élevé à fr. 331,776.69, en augmentation de fr. 10,459.78 sur celle de l'année précédente.

Les chiffres du mouvement et de la recette de 1911 présentent sur ceux de 1910 les différences suivantes :

NATURE DES ENVOIS.		MOUVEMENT.				RECETTES	
		NOMBRE DE COLIS		POIDS		en plus.	en moins.
		en plus.	en moins.	en plus.	en moins.		
Colis postaux	de 5 kilogrammes et moins . . .	25,355	—	70,695	—	3,891 25	—
	de plus de 5 à 5 kilogrammes. . .	2,959	—	8,877	—	1,479 50	—
Petits paquets.	de 5 kil. et moins . . .	1,559	—	4,617	—	456 24	—
	Exprès { de plus de 5 à 10 kil . . .	6	—	42	—	—	103 15
	{ de plus de 10 kil. . . .	—	—	83,380	—	3,036 41	—
	Grande vitesse.	—	—	—	36,810	—	902 57
	Tarif anglo-belge-suisse.	—	—	—	8,555	—	1,585 50

Le trafic des colis postaux et petits paquets (exprès) suit une marche ascensionnelle normale.

Le trafic de grande vitesse est en diminution de fr. 902.57; le trafic anglo-suisse fléchit de fr. 1,585.50 et celui des journaux de fr. 27.60.

Les paquebots d'Ostende ont accompli, en 1911, 2,184 traversées dont la durée moyenne a été de :

- 5 heures 13 minutes pour les paquebots type « Jan Breydel »;
- 5 — 38 — — — — — type « Princesse Clémentine »;
- 5 — 34 — — — — — pour le paquebot « Rapide »;
- 5 — 46 — — — — — pour les paquebots type « Princesse Henriette ».

Les charges d'exploitation dépassent de 2,860,000 francs en chiffres ronds celles de l'exercice précédent. La différence provient : 1° du paiement d'un premier acompte de 2,500,000 francs pour l'acquisition de deux malles à turbines; 2° de l'installation de nouvelles chaudières destinées au steamer « Princesse Henriette »; 3° de l'application à un paquebot, à titre d'expérience, du système dit de la navigation pneumatique; 4° d'une augmentation du prix des briquettes et d'une consommation plus forte de combustible, résultant d'une utilisation plus grande des paquebots rapides.

Les recettes ont subi en 1911 une diminution de 260,000 francs comparativement à celles de l'exercice 1910. Mais comme on l'a exposé plus haut, il est plus rationnel de comparer les résultats de 1911 avec ceux de 1909,

l'exposition de Bruxelles ayant provoqué une augmentation exceptionnelle des recettes en 1910. En prenant l'exercice 1909 comme base de comparaison, l'on constate une différence de 216,000 francs en faveur de 1911.

Chaque traversée a coûté en moyenne fr. 2,729.73, tandis qu'elle a procuré une recette directe de fr. 786.55; en 1910, ces chiffres avaient été respectivement de fr. 1,408.01 et de fr. 898.51.

La distance entre Ostende et Douvres étant de 115 kilomètres, le coût et le produit par kilomètre sont les suivants :

	1911	1910	Différences pour 1911.
	—	—	—
Coût par kilomètre.	25.74	12.24	+ 11.50
Produit direct par kilomètre. . .	6.84	7.81	— 0.97

Deux malles-poste à roues, d'ancien type, qui ne répondaient plus aux exigences du trafic, ont été vendues par les soins de l'Administration des Domaines.

Le Gouvernement a commandé deux nouveaux paquebots à turbines qui, comme les navires similaires en service, devront réaliser une vitesse de 24 nœuds; ils seront mis en ligne dans le courant du premier semestre 1913. Une innovation importante distinguera ces nouvelles unités de tous les autres bâtiments affectés aux relations anglo-continéntales : elles seront munies du système amortisseur de roulis imaginé par le docteur Frahm et dont les brillants résultats ont fait sensation dans le monde technique maritime.

§ 2. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LA TÊTE DE FLANDRE.

II, p. D. Les dépenses accusent une diminution de 62,000 francs, résultant d'une réduction des frais d'entretien des bateaux.

II, p. D. } D'un autre côté, la recette a progressé de près de 7,500 francs.

Le tableau comparatif ci-après témoigne d'une augmentation assez notable des transports effectués entre Anvers et la rive gauche de l'Escaut :

	1911.	1910.	Différences pour 1911.
	—	—	—
Passagers	3,049.603	2,959.594	+ 90,211
Animaux	149,549	142.545	+ 7,006
Colis	1,866	2,086	— 220
Véhicules	226.953	204.274	+ 22,679
Coupons délivrés. . .	3,427,973	5,308.297	+ 119,676
Suppléments	20,850	21,986	— 1,136
Abonnements. . . .	207	194	+ 13

§ 3. — PASSAGE D'EAU ENTRE ANVERS ET LE PAYS DE WAES (*Chemin de fer*).

Le coût du service a été ramené de fr. 54,898.56 en 1910, à fr. 43,562.15. II, p. D.
L'entretien du matériel n'a occasionné qu'une dépense de 10,000 francs contre 26,000 francs en 1910.

§ 4. — PILOTAGE.

L'année 1911 a marqué un nouvel accroissement du mouvement de la navigation sur Anvers. Ce mouvement se traduit, à l'entrée et la sortie, par 13,858 navires astreints à l'obligation de prendre un pilote, contre 13,605 en 1910, soit une augmentation de 253 bâtiments ou près de 2 p. c. en faveur de 1911. De même le tonnage général de la navigation dans l'Escaut, qui était de 23,160,627 tonneaux en 1910, a atteint 26,506,350 tonneaux en 1911, soit une augmentation approximative de 3 1/2 p. c.

Sauf Ostende et Bruxelles, les divers ports du Royaume sont également en progression. Il en résulte, pour l'ensemble, comme droits de pilotage, une augmentation de recettes de 168,000 francs, qui correspond à une majoration de dépenses de 224,000 francs, soit 151,000 francs pour le personnel et 73,000 francs pour le matériel. Pour ce qui concerne le personnel, la différence est due à l'augmentation des remises accordées aux pilotes, dont les émoluments varient en proportion des recettes. Quant au matériel, l'augmentation s'explique par le fait que l'exercice 1911 a eu à supporter des charges exceptionnelles résultant de la commande de deux coques en bois de bateaux-pilotes en remplacement : II, p. D.

1^o de la goëlette n° 15 de la station des Bouches de l'Escaut, qui sombra en mer à la suite d'une collision; l'équipage réussit à passer sur le navire abordeur, mais le mât de la goëlette frappa le patron-pilote et l'entraîna dans les flots. Une action en dommages a été intentée à l'armement du vapeur abordeur;

2^o de la goëlette n° 2 de la même station, qui périt corps et biens au cours de la tempête du 30 septembre 1911.

§ 5. — REMORQUE SUR LA COTE DE FLANDRE.

Le service de la remorque avait produit, en 1910, 21,000 francs; la recette a augmenté de 5,600 francs en 1911, soit de 26 p. c.

Par contre, la dépense s'est accrue de près de 42,000 francs, du chef notamment de l'institution d'un service de remorquage à Blankenberghe pour faciliter l'entrée et la sortie des bateaux de pêche. II, p. D.
II, p. D.

§ 6. — POLICE MARITIME.

La progression du mouvement de la navigation a eu pour conséquence un accroissement des droits de police maritime, qui sont supérieurs de fr. 8,682.17 à ceux de l'exercice 1910. II, p. D.

Par contre, les dépenses ont subi une réduction de 4,000 francs; l'exercice 1911 a été exempt de charges extraordinaires, tandis que celui de 1910 a dû supporter les frais d'acquisition d'un canot à moteur pour la station d'Anvers.

III.

Services divers.

§ 1^{er}. — PHARES, FANAUX ET SIGNAUX.

Pour compléter le balisage des bancs de la côte de Flandre, une seconde série de bouées lumineuses et sonores ont été mouillées sur les hauts-fonds de Middelkerke, le banc d'Ostende, le banc « den Oever » devant La Panne et sur l'accore Nord du Stroombank.

En vue de faciliter l'entrée du chenal de Blankenberghe par brouillard, il a été décidé d'établir un signal de brume sur le musoir de l'estacade Est de ce port. L'appareil consistera en une cloche actionnée par l'électricité, mais manœuvrable à la main en cas d'interruption du courant.

Au cours de la tempête du 30 septembre 1911, une partie du musoir de l'estacade Ouest du port de Nieuport a été enlevée avec le feu établi sur le musoir. Le feu de port a été remplacé et deux feux d'alignement ont été allumés sur chacune des estacades à l'effet d'indiquer les vestiges de l'ouvrage détruit.

Les dépenses en 1911 présentent une diminution de 20,500 francs sur celles de 1910; non seulement les travaux d'entretien des feux et balises de l'Escaut ont été moins coûteux que l'année précédente, mais l'exercice 1910 avait eu à supporter les frais d'installation de balises et les dépenses de transformation d'un fanal.

§ 2. — ÉCOLES DE NAVIGATION.

Les cours des écoles de navigation ont été suivis par 226 élèves en 1911, soit 14 de plus qu'en 1910. Il a été alloué 49 bourses et 7 demi-bourses d'études; il avait été accordé 49 bourses et 4 demi-bourses l'année précédente.

Nombre de diplômes conférés :

	1911	1910
Long cours	100	85
Cabotage	12	15
Patron-pêcheur	3	10

Le cours de navigation organisé pour les pêcheurs à Nieuport a été suivi par 6 élèves, nombre identique à celui de 1910.

82 élèves ont suivi les cours spéciaux de machines à vapeur marines annexés aux écoles de navigation; il y en avait eu 70 en 1910. Il a été

décerné 5 diplômes de mécanicien de 1^{re} classe de bateau à vapeur et 11 de mécanicien de 2^e classe.

La dépense des écoles et des cours en question, qui était de fr. 46,843.94 en 1910, a subi une augmentation de fr. 1,804.26 en 1911 (fr. 48,648.20). II, p. D.

§ 3. — SURVEILLANCE DE LA PÊCHE DANS LA MER DU NORD ET ÉCOLE DES MOUSSES.

Les garde-pêche « Ville d'Anvers » et « Ville d'Ostende » ont été affectés, comme les années antérieures, alternativement et d'une manière pour ainsi dire permanente, à la surveillance des pêcheries dans la mer du Nord.

Les élèves de l'école des mousses ont été embarqués par brigades de 30, au cours des croisières des deux navires.

Le service a coûté 210,000 francs, somme supérieure de 380 francs aux dépenses de 1910. II, p. D.

§ 4. — SAUVETAGE.

Les sauveteurs de Nieuport ont pris la mer pour porter assistance au patron d'une chaloupe de pêche échouée sur l'estran. La brigaded'Ostende a ramené à terre les équipages : 1^o d'un trois-mâts qui exhibait des signaux de détresse; 2^o d'une chaloupe de pêche échouée sur l'estran. Celle de la Panne s'est embarquée pour porter assistance à l'équipage d'une chaloupe de pêche venue à la côte. Enfin, l'embarcation de Blankenberghe a réussi à débarquer les trois pêcheurs et le mousse d'une chaloupe échouée à l'Est du port.

La dépense, en diminution de 3,800 francs sur celle de 1910, s'élève à 66,000 francs. La différence est due à l'organisation d'un nombre plus restreint de permanences. II, p. D.

IV.

Résultats financiers.

Les recettes de l'exercice 1911 sont en diminution de 70,000 francs en chiffres ronds sur celles de 1910, tandis que les dépenses sont en augmentation de plus de 5,000,000 de francs. Abstraction faite du service des paquebots entre Ostende et Douvres, les recettes accusent pour l'ensemble des services de la Marine une augmentation de 190,000 francs. II, p. D.

Par contre, le service des malles a produit 260,000 francs de moins qu'en 1910, année de l'exposition de Bruxelles; le résultat est plus favorable quand on le compare, comme il est rationnel, à celui de 1909. Les recettes effectuées pendant ce dernier exercice sont, en effet, inférieures de 216,000 francs à celles de 1911.

Quant à l'augmentation des dépenses, elle provient, comme il a été dit plus haut, de ce que l'on a dû imputer sur le budget de l'exercice 1911 un premier acompte de 2,500,000 francs pour l'acquisition de deux nouvelles malles à turbines.

Le résultat financier de cet exercice en est donc satisfaisant.

N° 1. — Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement et recette.

Comparaison des années 1911 et 1910.

			NOMBRE.			MOUVEMENT.			RECETTE.		
			ANNÉES.		Différences pour 1911.	ANNÉES.		Différences pour 1911.	ANNÉES.		Différences pour 1911.
			1914	1910.		1914.	1910.		1914.	1910.	
Voyageurs.	Billets simples.	1 ^{re} classe	"	"	"	21,834	25,551	— 3,717	203,056 20	237,624 30	— 34,568 10
		2 ^e —	"	"	"	41,738	49,697	— 8,159	292,165 "	340,279 "	— 57,113 "
	Id. pour enfants (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	1,267	1,734	— 467	6,566 10	10,230 "	— 3,613 90
		2 ^e —	"	"	"	3,435	5,716	— 2,283	13,666 80	21,113 60	— 10,446 80
	Billets aller-retour.	1 ^{re} classe	"	"	"	9,494	10,572	— 1,078	70,730 30	78,761 40	— 8,031 10
		2 ^e —	"	"	"	24,492	26,968 ⁽¹⁾	— 2,476	137,155 20	151,020 89	— 13,865 69
	Id. (prix réduits).	1 ^{re} classe	"	"	"	34,200	38,100 ⁽⁴⁾	— 3,900	171,554 45	191,274 60	— 19,720 15
		2 ^e —	"	"	"	44,580	61,870 ⁽¹⁾	— 19,290	182,111 80	253,392 90	— 71,281 10
	Abonnements		"	"	"	"	"	"	"	"	"
	Régates excursionnistes.		5	"	+	5	"	"	"	30 "	"
Suppléments de 2 ^e à 1 ^{re} classe.		53,014	98,039	—	15,925	"	"	"	207,535 "	247,317 50	— 39,812 20
1/2 Id. Id.		"	3,434	—	3,434	"	"	"	"	4,292 50	— 4,292 50
Petites cabines		354	1,176	—	812	"	"	"	2,548 "	8,212 "	— 5,664 "
Grandes cabines.		6,571	6,548	—	13	"	"	"	91,894 "	92,176 "	— 182 "
Cabines spéciales.		116	150	—	34	"	"	"	3,249 "	4,200 "	— 952 "
— de luxe		33	49	—	16	"	"	"	2,475 "	3,675 "	— 1,200 "
Vélos.		337	463	—	126	"	"	"	608 60	833 40	— 228 60
Bagages		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ensemble.		—	—	—	—	181,040	222,410 ⁽²⁾	— 41,370	1,385,543 45	1,656,503 "	— 270,959 55
Finances: Groupes.		69	75	—	6	"	"	"	34 50	37 50	— 3 "
Journaux		"	"	"	"	81,780	82,700	— 920	2,453 40	2,481 "	— 27 20
Colis postaux	de 3 kilogr. et moins.	532,472	505,807	+	23,565	1,597,416	1,526,721 ⁽³⁾	+ 70,695	133,118 "	127,226 75	+ 5,891 25
	de 3 à 5 kilogr.	38,448	35,459	+	2,989	115,344	106,467 ⁽³⁾	+ 8,877	19,214 "	17,744 50	+ 1,469 50
Petits colis.	(de 5 kilogr. et moins.	30,595	29,056	+	1,539	91,785	87,168 ⁽³⁾	+ 4,617	9,339 12	8,862 88	+ 456 24
	(de plus de 5 à 10 kilogr.	13,536	13,530	+	6	94,762	94,710 ⁽⁵⁾	+ 42	9,360 25	9,465 40	— 105 15
Petits colis.	(de plus de 10 kilogr.	"	"	"	"	1,910,887	1,627,547 ⁽⁵⁾	+ 83,360	104,539 12	99,782 71	+ 5,056 41
	Grande vitesse. — Poids taxé.	"	"	"	"	936,630	993,440	— 56,810	31,562 44	31,444 81	— 902 37
Tarif réduit. Service anglo-belge-suisse.		"	"	"	"	52,595	61,125	— 8,533	1,089 08	1,405 99	— 316 91
Ditto		"	"	"	"	"	"	"	20,770 78	21,843 37 ⁽⁶⁾	— 1,068 59
Produits extraordinaires		"	"	"	"	"	"	"	515 90	701 90	— 186 "
Totaux.								fr.	1,717,838 04	1,918,521 81	— 200,683 77

(1) Dans ces chiffres, les billets aller-retour sont comptés chacun pour deux voyages.
(2) Les livrets coupons étant valables pour un mois, et donnant la faculté de séjourner dans les principales villes comprises dans l'itinéraire déterminé par ces livrets, il s'ensuit qu'un certain nombre de ceux-ci, délivrés en décembre, n'ont été utilisés sur les paquebots de l'Etat qu'en janvier suivant.
(3) Poids moyen calculé à raison de 3 kilogr. par colis.
(4) — — — — — ? — — —
(5) Colis taxés au poids.
(6) Convention du 1^{er} juillet 1895 (R. A. n° 2587 de l'Administration des Chemins de fer).

N° II. — *Recettes et dépenses de la Marine. — Subdivision par service.*

Comparaison des années 1911 et 1910.

SERVICES.	1911.	1910.	Différences par 1911.																																																																																																																																																			
RECETTES.																																																																																																																																																						
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	1,717,836 04	1,978,521 81	— 260,685 77																																																																																																																																																			
Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	149,547 4 5	142,131 74	+ 7,415 71																																																																																																																																																			
Pilotage	5,075,565 64	4,905,987 82	+ 169,577 82																																																																																																																																																			
Écluses	4,190 80	3,700 14	+ 490 66																																																																																																																																																			
Remorque sur la côte de Flandre . .	27,097 41	21,458 02	+ 5,639 39																																																																																																																																																			
Police maritime	233,124 34	224,442 17	+ 8,682 17																																																																																																																																																			
Écoles de navigation	"	"	"																																																																																																																																																			
Pêche maritime	"	"	"																																																																																																																																																			
Sauvetage	"	"	"																																																																																																																																																			
Totaux fr.	7,207,361 78	7,277,361 70	— 69,999 92																																																																																																																																																			
DÉPENSES.																																																																																																																																																						
<table><tr><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th>PERSONNEL.</th><th>MATÉRIEL.</th><th>TOTAL.</th><th></th></tr><tr><td>Paquebots-poste entre Ostende et Douvres</td><td>849,806 08</td><td>5,111,925 93</td><td>5,961,732 01</td><td>773,394 19</td><td>2,327,054 82</td><td>3,100,449 01</td><td>+2,861,283 "</td></tr><tr><td>Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.</td><td>82,334 36</td><td>87,194 70</td><td>170,529 06</td><td>82,365 19</td><td>150,325 94</td><td>232,691 13</td><td>— 62,165 07</td></tr><tr><td>entre Anvers et { le Pays de Wnes.</td><td>25,627 37</td><td>17,934 78</td><td>43,562 15</td><td>26,885 96</td><td>28,012 60</td><td>54,898 56</td><td>— 11,316 41</td></tr><tr><td>Pilotage</td><td>3,862,713 32</td><td>484,840 69</td><td>4,347,554 01</td><td>3,711,089 32</td><td>412,671 91</td><td>4,123,761 23</td><td>+ 223,792 78</td></tr><tr><td>Phares, { Éclairage et signaux</td><td>31,033 38</td><td>21,964 95</td><td>53,018 33</td><td>31,329 25</td><td>19,250 96</td><td>50,589 21</td><td>+ 2,479 12</td></tr><tr><td>feux et { de la côte</td><td>124,598 67</td><td>119,032 46</td><td>243,631 07</td><td>120,922 06</td><td>139,637 52</td><td>260,559 58</td><td>— 22,918 51</td></tr><tr><td>signaux. { Éclairage de l'Escaut.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Remorque sur la côte de Flandre . .</td><td>78,890 29</td><td>56,457 57</td><td>135,347 86</td><td>72,495 11</td><td>21,015 66</td><td>93,510 77</td><td>+ 41,837 09</td></tr><tr><td>Police maritime</td><td>99,446 54</td><td>19,643 38</td><td>119,089 92</td><td>99,060 92</td><td>24,021 25</td><td>123,082 17</td><td>— 3,594 25</td></tr><tr><td>Écoles de navigation</td><td>34,657 80</td><td>13,960 40</td><td>48,618 20</td><td>32,883 48</td><td>13,960 45</td><td>46,843 94</td><td>+ 1,814 26</td></tr><tr><td>Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.</td><td>161,669 50</td><td>18,287 08</td><td>209,956 58</td><td>159,608 25</td><td>58,765 78</td><td>209,374 03</td><td>+ 582 55</td></tr><tr><td>Sauvetage</td><td>53,692 85</td><td>11,290 55</td><td>65,083 40</td><td>58,560 53</td><td>11,215 77</td><td>69,776 30</td><td>— 3,785 90</td></tr><tr><td>Conseil supérieur de la Marine . .</td><td>1,676 77</td><td>"</td><td>1,676 77</td><td>"</td><td>"</td><td>"</td><td>+ 1,676 77</td></tr><tr><td>Totaux fr.</td><td>5,412,196 93</td><td>3,205,939 67</td><td>11,401,729 36</td><td>5,169,594 26</td><td>8,375,533 83</td><td>13,545,128 09</td><td>+3,029,195 43</td></tr><tr><td>Recettes totales . . fr.</td><td colspan="2">7,207,361 78</td><td colspan="2">7,277,361 70</td><td colspan="2">— 69,999 92</td></tr><tr><td>Dépenses — . . fr.</td><td colspan="2">11,405,729 36</td><td colspan="2">8,375,533 83</td><td colspan="2">+3,029,195 43</td></tr><tr><td>Excédent { de dépenses . . fr.</td><td colspan="2">4,197,367 58</td><td colspan="2">1,098,172 23</td><td colspan="2">+3,099,195 35</td></tr><tr><td>de recettes . . . fr.</td><td colspan="2">"</td><td colspan="2">"</td><td colspan="2">"</td></tr></table>				PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.		Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	849,806 08	5,111,925 93	5,961,732 01	773,394 19	2,327,054 82	3,100,449 01	+2,861,283 "	Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	82,334 36	87,194 70	170,529 06	82,365 19	150,325 94	232,691 13	— 62,165 07	entre Anvers et { le Pays de Wnes.	25,627 37	17,934 78	43,562 15	26,885 96	28,012 60	54,898 56	— 11,316 41	Pilotage	3,862,713 32	484,840 69	4,347,554 01	3,711,089 32	412,671 91	4,123,761 23	+ 223,792 78	Phares, { Éclairage et signaux	31,033 38	21,964 95	53,018 33	31,329 25	19,250 96	50,589 21	+ 2,479 12	feux et { de la côte	124,598 67	119,032 46	243,631 07	120,922 06	139,637 52	260,559 58	— 22,918 51	signaux. { Éclairage de l'Escaut.								Remorque sur la côte de Flandre . .	78,890 29	56,457 57	135,347 86	72,495 11	21,015 66	93,510 77	+ 41,837 09	Police maritime	99,446 54	19,643 38	119,089 92	99,060 92	24,021 25	123,082 17	— 3,594 25	Écoles de navigation	34,657 80	13,960 40	48,618 20	32,883 48	13,960 45	46,843 94	+ 1,814 26	Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	161,669 50	18,287 08	209,956 58	159,608 25	58,765 78	209,374 03	+ 582 55	Sauvetage	53,692 85	11,290 55	65,083 40	58,560 53	11,215 77	69,776 30	— 3,785 90	Conseil supérieur de la Marine . .	1,676 77	"	1,676 77	"	"	"	+ 1,676 77	Totaux fr.	5,412,196 93	3,205,939 67	11,401,729 36	5,169,594 26	8,375,533 83	13,545,128 09	+3,029,195 43	Recettes totales . . fr.	7,207,361 78		7,277,361 70		— 69,999 92		Dépenses — . . fr.	11,405,729 36		8,375,533 83		+3,029,195 43		Excédent { de dépenses . . fr.	4,197,367 58		1,098,172 23		+3,099,195 35		de recettes . . . fr.	"		"		"	
PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.	PERSONNEL.	MATÉRIEL.	TOTAL.																																																																																																																																																	
Paquebots-poste entre Ostende et Douvres	849,806 08	5,111,925 93	5,961,732 01	773,394 19	2,327,054 82	3,100,449 01	+2,861,283 "																																																																																																																																															
Passage d'eau { la Tête-de-Flandre.	82,334 36	87,194 70	170,529 06	82,365 19	150,325 94	232,691 13	— 62,165 07																																																																																																																																															
entre Anvers et { le Pays de Wnes.	25,627 37	17,934 78	43,562 15	26,885 96	28,012 60	54,898 56	— 11,316 41																																																																																																																																															
Pilotage	3,862,713 32	484,840 69	4,347,554 01	3,711,089 32	412,671 91	4,123,761 23	+ 223,792 78																																																																																																																																															
Phares, { Éclairage et signaux	31,033 38	21,964 95	53,018 33	31,329 25	19,250 96	50,589 21	+ 2,479 12																																																																																																																																															
feux et { de la côte	124,598 67	119,032 46	243,631 07	120,922 06	139,637 52	260,559 58	— 22,918 51																																																																																																																																															
signaux. { Éclairage de l'Escaut.																																																																																																																																																						
Remorque sur la côte de Flandre . .	78,890 29	56,457 57	135,347 86	72,495 11	21,015 66	93,510 77	+ 41,837 09																																																																																																																																															
Police maritime	99,446 54	19,643 38	119,089 92	99,060 92	24,021 25	123,082 17	— 3,594 25																																																																																																																																															
Écoles de navigation	34,657 80	13,960 40	48,618 20	32,883 48	13,960 45	46,843 94	+ 1,814 26																																																																																																																																															
Surveillance de la pêche maritime, École des mousses, etc.	161,669 50	18,287 08	209,956 58	159,608 25	58,765 78	209,374 03	+ 582 55																																																																																																																																															
Sauvetage	53,692 85	11,290 55	65,083 40	58,560 53	11,215 77	69,776 30	— 3,785 90																																																																																																																																															
Conseil supérieur de la Marine . .	1,676 77	"	1,676 77	"	"	"	+ 1,676 77																																																																																																																																															
Totaux fr.	5,412,196 93	3,205,939 67	11,401,729 36	5,169,594 26	8,375,533 83	13,545,128 09	+3,029,195 43																																																																																																																																															
Recettes totales . . fr.	7,207,361 78		7,277,361 70		— 69,999 92																																																																																																																																																	
Dépenses — . . fr.	11,405,729 36		8,375,533 83		+3,029,195 43																																																																																																																																																	
Excédent { de dépenses . . fr.	4,197,367 58		1,098,172 23		+3,099,195 35																																																																																																																																																	
de recettes . . . fr.	"		"		"																																																																																																																																																	

My

4)

PARTIE E.

—

ÉLECTRICITÉ

21

ÉLECTRICITÉ

I.

Renseignements généraux.

Un arrêté royal en date du 30 juin 1910 (annexe I) a créé une direction autonome chargée du contrôle des applications de l'énergie électrique. Cette direction est dénommée « Office de l'Électricité ».

Ses attributions sont les suivantes :

Sécurité publique. — Réception des demandes d'autorisation pour l'établissement des canalisations électriques (aériennes ou souterraines) au voisinage des lignes du Gouvernement ou sur le domaine public. Examen de ces demandes à l'intervention des administrations intéressées fixant les conditions de sécurité et les charges de toute nature auxquelles ces autorisations sont subordonnées.

Étude et exécution des installations de canalisation, de distribution, de transformation et de production de l'énergie électrique pour les besoins du département.

Projets d'établissement et de remaniement de l'éclairage électrique des voies, cours et locaux du département.

Projets de transmission électrique de l'énergie au chemin de fer. — Réalisation de ces projets.

Détermination des types et des conditions de fourniture du matériel et des objets de consommation utilisés au département pour la transmission de l'énergie et l'éclairage par l'électricité.

Épreuves de réception dans les usines, aux chantiers ou au laboratoire de la direction.

Réception des fournitures.

Étalonnage des appareils de mesure. Vérification périodique des compteurs et autres appareils servant aux transactions dans lesquelles le département est intéressé. Essais divers.

Réparation du matériel électrique à l'atelier spécial de la direction ou dans l'industrie.

Questions nationales ou internationales se rapportant à l'unification des types de matériel et des méthodes d'essais électriques.

Contrôle des applications de l'énergie électrique à l'Administration des Chemins de fer, étude économique de ces applications.

Conception et réalisation des projets de traction électrique sur programme

arrêté en commun avec l'Administration des Chemins de fer, à qui en incombe l'exploitation; études comparatives des moyens de traction.

Service des plans.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Fourniture de l'énergie électrique aux administrations du département et aux communautés comprenant ces administrations. Élaboration des conventions de fourniture; exploitation des usines de transformation et de production.

Service et entretien de l'éclairage électrique des stations et des ateliers.

Contrats mixtes d'éclairage au gaz et à l'électricité. Fourniture du gaz aux différentes administrations du département. Élaboration des contrats. Production du gaz riche.

Vérification des comptes de fourniture; ventilation des dépenses entre les services consommateurs.

Comptabilité du prix de revient.

Examen comparatif, au point de vue économique, des projets d'éclairage à demeure de toute nature.

Questions diverses se rapportant au développement des distributions d'électricité dans le pays.

II.

Personnel.

Le personnel a été pour la plus grande partie recruté par voie de transfert des fonctionnaires et agents dont les attributions ont été reportées à la nouvelle direction.

La situation numérique du personnel exclusivement utilisé par la Direction de l'Électricité se résume comme suit à la date du 31 décembre 1911.

DÉSIGNATION DES SERVICES.	Fonctionnaires et employés.	Ouvriers.
Administration centrale	26	15
Service des travaux	5	58
Service des exploitations :		
Usines d'électricité, éclairage des gares, ateliers, etc.	5	267
Usines à gaz	»	54
Laboratoire d'étalonnage et des essais électriques.	2	7
Ligne vicinale Mons-Boussu	4	64
Atelier de réparations d'appareils électriques de Bruxelles Q. U. . . .	»	38
Commission de réception	2	»
Totaux	44	461

D'autre part, 59 chefs immédiats appartenant à d'autres administrations ont continué à prêter leur concours et celui de la partie nécessaire de leur personnel à l'Office de l'Électricité.

Ils ne figurent pas au tableau du personnel ci-dessus.

III.

Permissions de voirie.

DÉLIVRANCE D'AUTORISATIONS.

A la suite d'enquêtes auprès de toutes les administrations intéressées, de visites des lieux, de conférences, il a été délivré à des sociétés ou à des particuliers, pendant l'exercice 1911, 150 autorisations de placer des conducteurs électriques empruntant le domaine de l'État (chemin de fer, grande voirie routière ou fluviale) ou au croisement des lignes électriques du Gouvernement.

Ces autorisations se rapportent respectivement à 26 réseaux aériens, à 116 réseaux souterrains et à 6 réseaux mixtes, comportant à la fois des conducteurs aériens et souterrains.

IV.

Approvisionnements et matériel en magasin.

	APPROVISIONNEMENTS		
	en magasin et dans les dépôts au 31 décembre 1911. — (Tarif 1911).	Restant à fournir sur les marchés de 1911.	TOTAUX.
A. Objets d'un usage général pour l'entretien des installations électriques (éclairage, transport de force traction) ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles	186,546 15	122,462 24	309,008 37
B. Objets d'entretien spéciaux aux installations d'éclairage électrique des locaux, voies, etc., ainsi que ceux prévus pour installations nouvelles.	152,374 19	150,560 68	282,934 87
C. Objets spéciaux à la réparation du matériel des installations électriques aux réfections importantes et aux extensions	30,170 86	45,517 02	75,687 88
D. Pièces pour usines à gaz	5,975 »	726 50	6,699 50
E. Huile minérale pour la fabrication du gaz riche	28,677 95	77,000 »	105,677 95
Totaux. . .	405,742 15	376,266 24	780,008 37

V.

Production de l'énergie électrique et du gaz riche.

Électricité. — L'annexe II donne le prix de revient de l'énergie électrique produite par nos usines en 1911.

Pour la comparaison des prix de revient, il faut tenir compte de l'importance des usines, de leur âge, de leur éloignement des bassins houillers ou des ports, de certaines particularités locales et surtout de leur taux d'utilisation. C'est ainsi que Berchem, actuellement utilisé en plein, arrive à produire à 8,74, tandis qu'à l'usine de Malines, pourvue d'un outillage plus parfait et d'une importance plus grande, mais encore très incomplètement utilisée, le kilowatt-heure coûte encore 16,41. Ce dernier prix diminuera considérablement, tandis que le premier serait sans doute majoré si on devait, comme c'est à prévoir, renforcer les moyens de production.

Gaz. — L'éclairage des trains au gaz riche a nécessité une consommation de 1,729,034 mètres cubes. Cet éclairage a coûté pour matières et main-d'œuvre de fabrication fr. 303,606.07, soit fr. 0.175 par mètre cube de gaz comprimé, livré au compteur de fabrication (non compris les frais de transport aux lieux de chargement, les frais de chargement et les charges d'intérêt et d'amortissement des installations et du matériel).

VI.

Améliorations et innovations introduites dans le service.

ÉLECTRICITÉ.

A. Éclairage électrique des gares, ateliers, bureaux de ville. — L'éclairage électrique comportait, au 31 décembre 1911, 14,731 lampes à incandescence et 3,453 lampes à arc (voir détail annexe III) réparties dans 74 stations, ateliers, etc.

Les installations désignées ci-après :

Ciney, 214 lampes à incandescence ;

Trazegnies, 41 lampes à incandescence, qui ont été réalisées en 1911, sont comprises dans la répartition.

L'énergie électrique est fournie à Ciney et à Trazegnies par l'industrie privée.

Les installations d'Ath ont été remaniées, ce qui a permis de généraliser l'éclairage électrique dans toute la gare.

Les transformations des installations de Courtrai, entamées en 1910, ont été continuées et terminées en 1911.

L'éclairage électrique a été généralisé dans les ateliers de wagons et de chaudronnerie d'Hoboken. Les lampes à arc y ont été remplacées par des lampes à incandescence à filament métallique, alimentées au moyen de courant fourni par un alternateur installé provisoirement dans l'atelier.

Des extensions d'éclairage électrique ont également été réalisées en 1911, aux ateliers centraux de Malines, notamment à l'atelier des bêcheurs.

L'éclairage électrique a aussi été installé dans la chaufferie de Bruxelles-Nord, ainsi qu'au nouvel hôtel des Postes et Télégraphes de Charleroi.

Des extensions d'éclairage par lampes à filament métallique ont été réalisées à la gare d'Esschen, aux ateliers d'Anvers-Nord et de Courtrai.

L'éclairage électrique du nouveau bâtiment des recettes de Châtelineau a été commencé à la fin de l'année 1911, pour être poursuivi et terminé au début de 1912.

D'autre part, l'éclairage électrique de Heyst, qui comportait 8 lampes à arc, a été remplacé par des lampes à incandescence à pétrole. Ce remplacement a donné lieu à une notable économie, sans nuire aux nécessités du service.

Les installations de Gentbrugge et Meirelbeke ont été raccordées à un réseau de distribution privée; ce raccordement a permis de compléter les susdites installations, tout en supprimant la petite usine de production de l'atelier central de Gentbrugge.

Toutes les autres installations de l'agglomération gantoise doivent être alimentées également par l'industrie privée. Les travaux de transformation nécessaires à cet effet ont été entrepris en 1911 et permettront de remanier et de compléter les installations existantes, et d'étendre économiquement les applications de l'électricité aux gares de Gand-Est, Grand-Rabot et Gand-Eccloo, tout en supprimant l'usine de production de Gand (Sud).

Les moyens de production de l'usine centrale de Malines ont été renforcés, de façon à pouvoir alimenter au moyen de cette seule usine tous les récepteurs prévus à Malines. Les installations de l'usine ont été complétées pour permettre la marche à condensation des machines à vapeur; cette mesure a permis de réduire sensiblement la consommation de vapeur et le prix de revient du kilowatt-heure.

L'emploi des lampes à filament métallique, grâce à la faible consommation d'énergie et la diminution croissante du prix d'achat, fait réaliser de sensibles économies, et se généralise de plus en plus, notamment pour l'éclairage des locaux et des endroits couverts. Pour l'éclairage des grands espaces découverts, leur utilisation est également avantageuse lorsqu'elle dispense de transformer en courant continu l'énergie électrique fournie sous forme de courant alternatif.

Les installations d'éclairage de la gare d'Anvers (G. C.) ont été complètement remaniées et considérablement améliorées par la substitution de lampes à filament métallique aux lampes à filament de carbone et aux lampes à arc de faible intensité; un remaniement analogue a été commencé à Berchem (gare et atelier) et sera poursuivi à Anvers-Nord, Anvers-Sud, Esschen, Saint-Nicolas, Welkenraedt, etc.

L'administration a étendu également l'emploi des lampes à incandescence de forte intensité, 100 et 200 bougies, pour remplacer économiquement des lampes à arc, notamment dans les gares secondaires, où l'on ne disposa que de courant alternatif.

34 lampes à vapeur de mercure supplémentaires ont été installées en 1911, pour extension d'essai. Ces lampes ont continué à donner de bons résultats.

B. Applications diverses. — Au cours de l'année 1911, des tracteurs ont été commandés pour actionner les plaques tournantes d'Anvers-Nord, Bruxelles-Nord et Verviers.

Un grand nombre de moteurs électriques type EB, dont la plupart munis de pôles auxiliaires de commutation, ont été acquis ou installés pour actionner les machines-outils, notamment dans les ateliers centraux de Gentbrugge, Louvain, Namur.

Il a été installé en outre :

1 appareil des dépoussiérage pour les voitures à Anvers (G. C.);

1 ascenseur pour bagages à Bruxelles-Nord, 1 à Gand-Eecloo, 1 à Etterbeek et 4 à Alost ;

1 chariot électrique pour la manutention des roues à l'atelier central de Luttre ;

1 transbordeur pour locomotives à l'atelier central de Louvain et 1 à l'atelier central de Gentbrugge ;

Les pompes à vapeur du service ont été remplacées par des pompes avec moteurs électriques à Rivage, Malines et Muysen ; toutefois, les pompes de Rivage n'ont pu être mises en service en 1911, certains objets de tuyauterie restant à installer.

VII.

Traction électrique.

En ce qui concerne la traction électrique, une documentation très complète a été rassemblée.

Elle vise la comparaison des avantages et des inconvénients que peut présenter l'emploi des courants monophasés, triphasés ou continus à haute ou moyenne tension, les différents types de tracteur ainsi que les divers systèmes d'appareillage de la voie.

VIII.

Exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu.

Les renseignements statistiques relatifs à l'exploitation de la ligne vicinale de Mons à Boussu font l'objet des tableaux ci-annexés (n^{os} IV^A, IV^B, IV^C, IV^D, IV^E, IV^F).



31

ANNEXES
DE LA PARTIE E.

N^o I. — *Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes.*

Création d'une Direction de l'électricité.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, SALUT !

Vu l'arrêté royal du 27 janvier 1850, portant organisation des administrations centrales du Ministère des Travaux publics ;

Vu les arrêtés royaux du 15 novembre 1877, organique des administrations des chemins de fer, postes et télégraphes ;

Vu l'extension continue des applications de l'électricité à l'éclairage, à la force motrice et à la traction dans les services publics ;

Vu la multiplication des câbles souterrains et des fils aériens destinés au transport de l'énergie électrique, les dangers ou incommodités qui peuvent en résulter, tant pour les personnes que pour les installations d'éclairage et de signaux de chemin de fer, celles du télégraphe et du téléphone ;

Vu le nombre toujours croissant des demandes d'autorisation de transport d'énergie électrique produites ;

Attendu que les administrations des chemins de fer et des télégraphes sont l'une et l'autre, mais séparément, chargées d'étudier la plupart des questions qui se rattachent à ces objets.

Attendu que le service spécial des chemins de fer secondaires rattaché à l'administration des chemins de fer centralise actuellement les affaires touchant aux mesures de sécurité imposées aux entreprises de transport d'énergie électrique sur le domaine public, ou au voisinage des lignes de l'État.

Considérant l'utilité de donner à l'examen des moyens d'alimenter les services publics en énergie électrique, une unité de vue et de direction favorable à l'économie et à la promptitude des solutions.

Voulant alléger la tâche des administrations des chemins de fer et des télégraphes en les dégageant de la responsabilité de certains services qui ne leur sont pas essentiels ;

Sur la proposition de notre Ministre des chemins de fer, postes et télégraphes.

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER. — Sont séparés des administrations des chemins de fer et des télégraphes, pour être réunis en un service unique : les bureaux qui s'occupent actuellement de l'étude des fournitures d'électricité, tant pour les

besoins de ces administrations que d'autres départements ministériels ou d'autres services publics ; les bureaux chargés d'examiner les affaires qui se rattachent au transport d'énergie électrique, établis sur le domaine public ou au voisinage des lignes du Gouvernement ; et aux mesures de sécurité qu'ils exigent quelle qu'en soit la destination, (éclairage, force motrice, traction ou autre fin quelconque) ; le laboratoire d'électricité établi à l'administration des chemins de fer ; la direction de la ligne vicinale à traction électrique de Mons à Boussu ; le contrôle des applications de l'énergie électrique.

ART. 2. — Notre ministre des chemins de fer, postes et télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 30 juin 1910.

ALBERT.

Par le Roi :

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

G. HELLEPUTTE.

N° II. — *Prix de revient de l'énergie électrique produite*

NOM DES USINES.	DÉPENSES				
	Charges financières.	Matières.	Main-d'œuvre.	Réparation du matériel.	Entretien et réparation des bâtiments.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Berchem	17,462 01	45,011 18	9,256 »	529 58	135 22
Malines A. C. (G. U.)	52,121 78	56,294 25	15,594 90	175 82	221 27
Gand-Sud	13,371 34	51,408 02	12,076 80	2,951 24	»
Quaregnon Central	17,098 84	54,248 10	11,659 71	5,825 45	1,080 05
Namur A. C.	19,766 68	26,712 80	4,265 25	3,084 50	»
Anvers-Nord.	10,617 28	51,951 12	6,242 77	2,504 17	785 49
Anvers-Sud.	8,577 86	42,141 17	6,061 »	5,581 75	271 20
Montignies	11,062 13	22,144 46	9,895 82	2,617 85	554 15
Charleroi-Sud	11,194 94	24,304 75	8,258 54	2,751 05	»
Louvain A. C.	4,485 02	18,002 95	6,642 26	»	»
Liège-Guillemins	7,450 75	11,535 50	6,891 20	4,482 62	77 90
Arlon	7,447 15	25,044 81	6,655 70	5 80	52 50
Mons	5,257 72	12,426 25	6,655 40	716 56	»
Esschen	5,515 08	9,180 65	5,317 55	»	»
Namur (Remise)	6,484 54	15,702 95	5,124 55	295 12	145 21
Ans	5,661 64	8,458 41	6,371 55	49 39	75 29
Welkenraedt.	7,105 68	10,394 15	4,684 42	148 99	»
Ronet	6,470 21	10,411 59	7,159 20	67 69	186 50
Saint-Nicolas	2,477 80	5,849 96	5,205 70	118 54	125 »
Courtrai	5,806 98	14,417 41	5,654 50	1,086 08	506 75
Gentbrugge A. C.	4,501 76	7,784 79	5,224 29	558 27	»
Censmes A. C.	1,950 15	2,825 26	2,285 50	11 89	240 »
Marchienne-au-Pont	6,007 62	5,525 10	4,550 20	298 57	»
Luttre A. C.	2,594 17	4,171 96	1,725 88	27 56	26 52
Renory	2,601 90	4,678 17	5,102 05	1,065 15	»
Haine-Saint-Pierre.	5,957 66	5,265 58	2,567 70	515 04	»
Ath	4,551 23	5,985 85	5,016 54	1,010 05	120 »
Alost.	2,548 46	12,120 88	5,898 50	875 41	»
Lodelinsart.	1,550 72	6,265 57	4,469 81	1,284 82	»
Malines A. C (P. U.)	1,608 58	2,750 46	552 10	1,021 57	4 69
Saint-Michel	790 79	5,518 51	1,124 90	99 »	»

dans les usines de la Direction de l'électricité en 1911.

			Puissance maxima développée.	Production totale.	Consommation dans l'usine.	Consommation en dehors de l'usine.	Coût du kwh utile.
Frais divers.	Frais généraux.	TOTALES.					
Francs.	Francs.	Francs.	Kw.	Kwh.	Kwh.	Kwh.	Centimes.
"	4.254 58	74.026 17	160,000	865,254	9,754	855,500	8.74
153 55	5,795 01	150,354 56	557,600	825,758	51,514	794,244	16.41
121 82	5,525 05	87,252 57	216,000	764,905	5,109	759,794	11.48
515 07	4,088 50	72,205 72	280,000	670,239	26,519	643,742	11.25
40 99	2,728 19	56,597 21	359,000	595,107	534	594,545	9.51
5 87	5,505 58	55,212 88	151,250	490,589	4,850	485,739	11.36
"	4,164 41	64,797 41	98,600	521,258	5,025	516,233	20.49
057 21	2,874 56	49,866 00	82,500	299,735	8,207	291,468	17.10
15 65	2,820 58	49,550 07	78,000	265,560	9,228	256,152	19.26
"	1,971 62	51,099 85	54,000	250,677	"	250,677	15.48
959 25	1,915 54	55,290 54	55,775	222,702	5,221	219,481	15.16
"	2,578 94	59,562 00	66,000	205,504	1,221	204,283	19.56
"	1,585 84	24,659 57	49,200	177,241	1,647	175,494	14.04
"	1,400 56	21,501 82	54,000	167,907	5,947	165,960	15.11
174 95	1,555 24	27,480 14	57,800	161,957	5,910	157,037	17.55
417 74	1,229 76	20,265 46	61,540	157,251	1,788	155,463	15.05
25 60	1,221 96	25,578 78	85,250	148,072	1,402	146,580	16.08
110 70	1,414 82	25,820 51	40,221	147,646	4,175	145,475	17.99
156 17	895 50	14,557 54	44,610	147,265	5,220	144,045	10.09
"	1,715 58	28,967 50	42,690	109,955	1,064	108,869	26.80
6 78	1,084 55	18,940 22	52,200	108,625	2,854	105,771	17.90
"	429 01	7,741 81	71,720	84,667	"	84,667	9.14
"	798 47	16,786 96	18,095	78,425	5,615	74,810	22.45
"	476 14	8,822 05	57,220	64,785	"	64,785	15.61
18 94	709 14	12,175 55	15,502	65,118	2,587	60,551	20.11
10 04	655 15	12,774 95	19,800	62,785	1,655	61,150	20.80
"	970 42	17,651 85	27,140	61,585	1,815	59,595	29.58
"	1,511 57	32,954 62	18,550	55,169	2,610	50,559	45.40
1 55	961 72	14,555 99	11,856	46,482	1,456	45,046	52.26
"	546 29	6,285 49	52,564	28,596	141	28,255	22.22
"	579 59	5,912 59	12,000	25,165	"	25,165	25.49

N° III. — Éclairage des stations, ateliers et dépendances.

ANNÉES	NOMBRE d'installations.	NOMBRE DE LAMPES																				PUISSANCE TOTALE DES LAMPES EN KILOWATTS	PUISSANCE LUMINEUSE TOTALE EN BOUGIES.	
		A incandescence.												A arc.										
		de 8 bougies.	de 10 bougies.	de 16 bougies.	de 20 bougies.	de 25 bougies.	de 32 bougies.	de 40 bougies.	de 50 bougies.	de 100 bougies.	de 200 bougies.	Nernst de 65 bougies.	à vapeur de incandesc.	Total.	de 4 ampères.	de 6 ampères.	de 8 ampères.	de 10 ampères.	de 12 ampères.	de 14 ampères.	de 20 ampères.			de 28 ampères.
1885	7	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	48	50	»	0	»	22	2	140	68	110,250
1890	10	»	»	249	»	»	»	»	»	»	»	»	249	»	121	121	20	71	29	26	2	399	221	330,114
1895	32	»	150	2,045	»	38	76	»	»	»	»	»	2,309	27	142	288	55	128	142	31	2	815	532	722,422
1896	32	»	155	2,090	»	38	117	»	»	»	»	»	2,400	31	143	322	56	130	150	31	2	874	638	772,444
1897	33	»	149	2,271	»	40	210	»	»	»	»	»	2,670	33	180	409	71	140	199	21	»	1,033	664	901,271
1898	35	»	130	2,784	»	145	307	»	»	»	»	»	3,366	61	209	466	87	133	212	49	»	1,307	817	1,063,463
1899	37	»	362	3,082	»	48	312	»	»	»	»	»	3,804	61	311	436	163	140	239	58	2	1,450	914	1,234,306
1900	40	»	395	3,267	»	48	316	»	»	»	»	»	4,026	89	368	530	202	190	263	48	2	1,692	1,027	1,413,564
1901	41	»	883	3,205	»	48	305	»	»	»	»	»	4,443	104	338	505	213	244	249	42	2	1,787	1,081	1,479,350
1902	44	»	1,106	3,524	»	45	227	»	»	»	»	»	4,902	118	375	658	265	251	238	38	2	1,903	1,141	1,548,103
1903	46	38	1,448	3,620	»	45	237	»	»	»	»	9	5,397	126	379	604	201	301	254	38	2	1,995	1,175	1,628,088
1904	50	66	1,741	4,341	»	23	249	»	»	»	»	22	6,442	135	588	726	215	312	266	34	2	2,278	1,316	1,795,547
1905	51	66	1,862	4,631	»	23	254	»	»	»	»	26	6,862	128	591	853	248	208	297	5	8	2,428	1,483	1,894,347
1906	56	66	2,052	5,150	»	32	265	»	»	»	»	20	7,003	122	623	980	294	458	292	4	9	2,782	1,647	2,200,687
1907	59	66	1,607	6,566	»	602	220	»	24	»	»	33	9,118	122	762	1,170	303	473	291	4	9	3,136	1,987	2,445,839
1908	62	66	1,627	7,694	»	608	273	»	27	»	»	35	10,364	122	824	1,300	309	506	279	4	7	3,441	2,073	2,666,333
1909	67	66	1,645	7,628	110	1,052	230	»	42	35	»	21	10,878	124	838	1,391	363	599	275	2	5	3,598	2,201	2,821,861
1910	73	66	1,161	8,065	217	2,614	190	431	784	436	62	15	13,741	127	775	1,586	381	633	238	2	6	3,768	2,343	2,964,341
1911	74	83	1,137	7,029	195	5,711	252	404	1,471	246	89	7	14,751	52	574	1,714	294	595	244	»	2	5,435	2,658	2,850,018

N° IV^A. — *Ligne vicinale de Mons-Boussu.*

EXPLOITATION ET RECETTES.

Les résultats comparatifs des transports de voyageurs, depuis l'origine (24^e août 1899) sont résumés dans le tableau suivant :

Nombre de voyageurs

		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Billets delivrés.	Simple	175,588	509,589	509,037	568,012	646,975	661,180	696,919	784,094	851,029	845,467	793,598	794,148	817,403
	A. R. (1)	103,604	502,318	512,126	550,282	527,546	614,714	661,528	750,870	828,480	875,806	847,424	858,603	885,566
	Abonnements.	»	»	»	»	70,854	92,168	112,688	115,634	114,190	155,592	165,048	168,452	167,396

Recettes.

		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
Billets.	Simple	27,768 40	79,360 60	78,239 85	86,254 70	97,221 50	98,593 80	104,200 80	115,156 60	124,357 55	124,875 45	118,050 25	118,085 20	121,879 60
	A. R.	21,551 78	80,445 85	61,864 95	69,589 90	91,688 80	100,876 10	106,059 55	115,975 05	125,547 05	132,058 50	126,858 10	128,248 75	150,157 85
	Abonnements	»	»	»	»	4,481 89	5,801 15	6,717 68	7,884 57	8,517 5	9,842 11	11,615 51	12,010 41	11,971 10

Recette moyenne par voyageur.

Billets.	Simple	0 16	0 156	0 154	0 152	0 15	0 149	0 15	0 147	0 146	0 148	0 149	0 149	0 149
	A. R.	0 205	0 20	0 198	0 199	0 174	0 164	0 16	0 154	0 151	0 151	0 15	0 149	0 15
	Abonnements	»	»	»	»	0,065	0 065	0 06	0 069	0 073	0 074	0 07	0 071	0,071

(1) Les billets « aller et retour » sont comptés pour deux voyages.

N° IV^B. — Ligne vicinale de Mons-Boussu.

TABIEAU ANALITIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOÛT 1899).

Recettes et dépenses

Années.	Longueur exploitée kilomètres.	Nombre de jours d'exploitation.	Trains-kilomètres utiles.	Recettes totales.	Dépenses totales.	Coefficient d'exploitation	Par jour-kilomètre.		Par train-kilomètre.		Par kilomètre exploité.	
							Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.	Recette.	Dépense.
				Fr. c.	Fr. c.		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.
1899	10.75	130	92 241	49,100 35	59,458 15	80 56	35 07	28 18	0 53	0 42	4,587 47	3,610 52
1900	—	365	272,606	159,804 45	125,558 75	88 56	35 88	51 45	0 51	0 45	15 005 00	11,491 98
1901	—	—	268,276	140,106 80	159,819 55	99 81	55 70	55 64	0 52	0 52	15,055 10	15,009 24
1902	—	—	552,216	155,824 60	115,051 »	75 84	59 71	29 52	0 46	0 54	14,495 40	10,702 69
1903	—	—	452 581	193,515 20	114,910 70	59 59	49 51	29 29	0 42	0 25	18,001 22	10,692 16
1904	—	366	451,827	205,570 85	129,519 95	62 97	52 08	52 95	0 45	0 28	19,104 26	12,029 76
1905	—	365	455,545	217,209 15	134,758 25	65 87	55 55	55 55	0 47	0 50	20,205 50	12,905 88
1906	—	—	480,559	258,962 58	141,557 55	60 48	60 90	56 85	0 49	0 50	22,229 07	15,445 53
1907	—	—	495,800	258,252 92	160,521 65	58 20	65 81	58 56	0 52	0 50	24,025 55	14,002 01
1908	—	366	495,125	268,857 49	158,986 65	59 49	68 »	40 51	0 53	0 52	21,822 09	14,789 58
1909	—	365	495,088	256,519 85	151,919 75	59 55	65 58	58 71	0 51	0 50	25,868 10	14,152 16
1910	—	—	495,652	258,514 14	149,214 08	57 85	65 85	58 62	0 52	0 50	24,029 22	15,880 58
1911	—	—	494,954	265,988 55	156,294 79	59 20	67 28	59 83	0 55	0 51	24,557 07	14,559 04

N° IV^c. — *Ligne vicinale de Mons à Boussu.*

TABEAU ANALITIQUE DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION DEPUIS L'ORIGINE (24 AOUT 1899).

Consommation d'énergie électrique.

	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Consommation totale d'énergie pour le service des trains, y compris éclairage et chauffage des trains et locaux du vicinal. Kwh. (1)	38,525	123,512	122,810	158,192	270,268	322,239	352,239	374,542	396,151	462,401	453,814	449,561	457,052
Consommation totale d'énergie pour la traction des trains. Kwh	"	"	"	"	261,656	306,534	325,440	334,133	361,572	410,330	395,733	380,154	399,868
Nombre de trains-kilomètres utiles.	92,241	272,666	268,276	332,246	452,581	451,827	450,343	480,339	493,890	495,123	493,088	493,632	494,954
Consommation d'énergie par train-kilomètre utile, y compris éclairage et chauffage. Kwh	0.417	0.460	0.457	0.476	0.597	0.713	0.771	0.779	0.802	0.933	0.920	0.900	0.923
Consommation d'énergie pour la traction des trains, par train-kilomètre utile. Kwh	"	"	"	"	0.577	0.677	0.713	0.737	0.752 (2)	0.828	0.802	0.788	0.807

(17)

E

(1) Chauffage électrique des voitures motrices depuis 1904 (novembre).

(2) L'augmentation de consommation provient de ce que la capacité des trains du matin et du soir a été augmentée à partir de fin 1907 ainsi que par les manœuvres nécessitées pour l'adjonction et le retrait des 2^e voitures remorquées et pour la substitution de rames fraîches aux voitures ayant servi au transport des ouvriers.

N° IV^D. — *Contraventions, délits, etc., constatés sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1911 et condamnations qui ont été prononcées pendant le même exercice.*

Nature de la contravention ou du délit.	Nombre.	Condamnations prononcées.		
		Amendes. — Frs Cms	Prison subsidaire.	Nombre.
1 ^o Être monté sur une voiture ou en être descendu pendant la marche du train	5	21.20	5	4
2 ^o Avoir pris place dans une voiture sans se munir d'un coupon régulier	4	21.20	5	4
3 ^o Voies de fait envers le personnel des trains	1	"	"	"
4 ^o Conducteurs n'ayant pas écarté leurs attelages à 1m.50 au moins des rails à l'approche d'un train et piétons ne s'étant pas conformés à la même obligation	12	21.20	5	5
5 ^o Avoir traversé les voies sans s'être assuré qu'il n'y avait aucun train à proximité	5	21.20	5	1
6 ^o Avoir fait usage d'un billet cédé	1	21.20	5	1
7 ^o Contraventions diverses.	7	21.20	5	4

N° IV^E. — *Accidents de personne qui se sont produits sur la ligne vicinale de Mons-Boussu pendant l'année 1911.*

Nature des accidents.	Nombre des victimes		Total.
	tuées	blessées	
1 ^o Accidents survenus à des voyageurs en montant dans un train ou en descendant de celui-ci pendant la marche	"	1	1
2 ^o Accidents survenus à des personnes étrangères au service, autres que des voyageurs :			
a) En traversant les voies au moment du passage d'un train.	1	2	3
b) En marchant le long de la voie	"	4	4
3 ^o Accidents survenus à des agents de l'exploitation par suite de collision	"	1	1

N° IV^r. — *Récapitulation des accidents de personne survenus sur la ligne vicinale de Mons-Boussu depuis la mise en exploitation de cette ligne.*

Accidents survenus à des		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
1 ^o Voyageurs	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	»	4	»	»	»	1	1	8	2	1
2 ^o Agents de l'exploitation	tués	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	blessés	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»	»	»	1
3 ^o Autres personnes.	tués	1	»	»	»	2	»	»	»	1	2	»	2	1
	blessés	2	2	5	5	5	1	4	5	2	4	1	»	6
Totaux	tués	1	»	»	»	2	»	»	»	1	2	»	2	1
	blessés	2	2	5	5	9	1	4	4	5	5	9	2	8
Parcours kilométriques		92,244	272,668	268,276	352,246	452,581	451,827	450,345	480,559	495,890	498,125	495,088	495,652	491,981
Nombre d'accidents par 100.000 kilomètres parcourus.	tués	1.08	»	»	»	0.44	»	»	»	0.2	0.4	»	0.4	0.2
	blessés	2.16	0.75	1.41	1.5	1.98	0.22	0.87	0.85	0.6	1.01	1.82	0.4	1.61

(20)

(7)

TABLE DES MATIÈRES.

PARTIE A.

CHEMINS DE FER.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

CHAPITRE I^{er}.

I. — Situation financière.

	PAGES	Annexes à consulter.
§ 1 ^{er} . Capital de premier établissement	A, 1	I et IX de la partie A.
§ 2. Capital utile	A, 3	IX »
§ 3. Compte approximatif de l'exploitation	A, 4	II, II ^{bis} et V »
§ 4. Ressources et charges	A, 5	III, IV, V et V ^{bis} »
§ 5. Bilan	A, 5	I »
§ 6. Revenu du capital utile engagé dans le réseau exploité par l'État	A, 7	
§ 7. Coefficient d'exploitation	A, 7	V »

II. — Résumé des principaux résultats statistiques du réseau exploité directement par l'État.

Produits par unité de trafic en 1911 et en 1910.	A, 7	
Principaux résultats des services des voies et travaux, de la traction et du matériel, de l'exploitation et des recettes, pen- dant la période quinquennale 1907-1911 et année 1906 . . .	A, 8	X, XI et XII
Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroisse- ment des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	A, 8	L
Personnel	A, 8	
Caisse des ouvriers	A, 9	

CHAPITRE II.

VOIES ET TRAVAUX.

I. — Travaux de premier établissement et de parachèvement imputés sur fonds capital.

§ 1 ^{er} . Lignes en cours de construction	A, 15
§ 2. Principaux travaux d'extension et de parachèvement des lignes en exploitation	A, 15

II. — Situation des lignes en exploitation.

Annexes à consulter.

			PAGE
XIII de la partie A.	§ 1 ^{er} .	Longueur des lignes principales exploitées au 31 décembre 1914.	A, 14
	§ 2.	Longueur moyenne exploitée par l'État en 1914 . . .	A, 15
XIV	§ 3.	Rails. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1914	A, 16-17
XIV	§ 4.	Billes et traverses	A, 18
XV	§ 5.	Profil et courbes	A, 18
XV	§ 6.	Signaux	A, 19
XVI	§ 7.	Passages à niveau	A, 19
	§ 8.	Raccordements industriels et gares privées	A, 19
	§ 9.	Raccordements vicinaux et traversées vicinales	A, 20
XVII	§ 10.	Approvisionnements au 31 décembre 1914 (Service des voies et travaux)	A, 20

CHAPITRE III.

TRACTION ET MATÉRIEL.

I. — Situation, parcours et utilisation du matériel. — Combustible.
— Éclairage et chauffage. — Approvisionnements.

XVIII, XX à XXII bis	§ 1 ^{er} .	Matériel de traction et de transport.	A, 21
XIX, XXIII et XXIV	§ 2.	Renouvellement et extension du matériel de traction et de transport.	A, 21
	§ 3.	Wagons de particuliers	A, 25
XXVIII	§ 4.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères	A, 25
	§ 5.	Nombre et parcours des trains	A, 24
	§ 6.	Utilisation du matériel à marchandises	A, 25
	§ 7.	Temps moyen que comporte l'emploi utile d'un wagon de l'État	A, 25
XXV	§ 8.	Achat de combustibles. — Diagramme des prix moyens des charbons pour locomotives, acquis de 1875 à 1914	A, 25
XXV	§ 9.	Consommation de combustibles. — Diagramme relatif aux exercices 1874 et 1894 à 1914	A, 25-26
XIV	§ 10.	Combustible consommé par les locomotives (charbons et briquettes).	A, 27
XXVI et XXVII	§ 11.	Éclairage.	A, 27
	§ 12.	Chauffage des trains	A, 28
	§ 13.	Graissage.	A, 28
XXIX	§ 14.	Approvisionnements en magasin (Service de la traction et du matériel)	A, 28

II. — Améliorations et innovations introduites dans le service de la traction et du matériel A, 29

CHAPITRE IV.

EXPLOITATION ET RECETTES.

I. — Mouvement et recette.

VI, XII, XXX à XXXII	§ 1 ^{er} .	Voyageurs (Mouvement et recette)	A, 31
----------------------	---------------------	--	-------

	PAGES.	Annexes à consulter
§ 2. Mouvement des marchandises transportées par les lignes de l'État en 1911. — Parcours moyen	A, 53	XXVIII à XXIX de la partie A.
§ 3. Ensemble du mouvement et des recettes	A, 54	VI, VII, VIII et XII
§ 4. Produits extraordinaires	A, 55	VI
§ 5. Produits divers	A, 55	VII
§ 6. Réductions consenties sur les prix de transport	A, 55	

II. — Stations A, 56

III. — Améliorations et innovations apportées dans le service des transports.

§ 1 ^{er} . Camionnage	A, 57
§ 2. Trains de voyageurs	A, 58
§ 3. Trains de marchandises	A, 40
§ 4. Mesures prises dans l'intérêt du service et du public	A, 42
§ 5. Mesures prises dans l'intérêt du personnel des trains	A, 43
§ 6. Tarifs des voyageurs et des bagages	A, 45
§ 7. Tarifs pour marchandises	A, 44
§ 8. Publication des documents horaires	A, 58
§ 9. Publications commerciales	A, 58
§ 10. Arrangements de service entre les administrations de chemins de fer	A, 59

IV. — Accidents. — Statistique comparative.

§ 1 ^{er} . Collisions et déraillements de trains	A, 61-65	XI
§ 2. Accidents de personnes attribuables aux collisions et aux déraillements de trains	A, 64	XI et XII
§ 3. Accidents de personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et déraillements de trains	A, 64	XI et XII
§ 4. Personnes tuées depuis 1833	A, 66	XII

V. — Contraventions A, 67

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

I.

Situation des lignes en exploitation.

§ 1 ^{er} . Longueur des lignes exploitées au 31 décembre 1911	A, 69	XLIII
§ 2. Développement des voies ferrées	A, 70	
§ 3. Stations, haltes et points d'arrêt	A, 70	XLIV
§ 4. Gares privées et raccordements industriels	A, 71	XLIV
§ 5. Raccordements et traversées à niveau de lignes vicinales	A, 71	

II.

Situation du matériel roulant	A, 72	XLV
---	-------	-----

III.

Parcours des trains	A, 73	XLVI
-------------------------------	-------	------

IV.

Annexes à consulter.	Mouvement et recette des transports.	PAGES.
XLVII de la partie A.	§ 1 ^{er} . Voyageurs	A, 74
XLVII »	§ 2. Bagages	A, 75
XLVII »	§ 5. Petites marchandises	A, 76
XLVII »	§ 4. Grosses marchandises	A, 76
XLVII »	§ 5. Finances	A, 77
XLVII »	§ 6. Équipages.	A, 77
XLVII »	§ 7. Chevaux et bestiaux	A, 77
XLVII »	§ 8. Produits extraordinaires	A, 78
XLVII »	§ 9. Récapitulation des recettes.	A, 78

V.

XLVII »	Dépenses d'exploitation.	A, 79
---------	----------------------------------	-------

VI.

XLVII »	Produits nets de l'exploitation.	A, 80
---------	--	-------

VII.

XLVII »	Coefficients de l'exploitation	A, 81
---------	--	-------

VIII.

XLVII »	Résultats généraux de l'exploitation.	A, 82
---------	---	-------

IX.

XLVIII »	Personnel	A, 82
----------	---------------------	-------

X.

XLIX »	Accidents	A, 83
--------	---------------------	-------

XI.

	Contraventions	A, 84
--	--------------------------	-------

XII.

	Améliorations et innovations	A, 84
--	--	-------

ANNEXES DE LA PARTIE A.

1^{re} SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR L'ÉTAT.

N ^o	I. Bilan. — Situation générale depuis l'origine jusque fin 1911	A, 90-91
»	II. Compte définitif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1910	A, 92-95
»	II ^{bis} . Compte approximatif de l'exploitation. — Dépenses et recettes. — Exercice 1914	A, 94-95
»	III. Compte de profits et pertes. — Exercice 1914	A, 96

IV.	Capital de premier établissement et charges financières depuis l'origine.	A, 98-99
V.	Résultats financiers de l'exploitation des chemins de fer par l'État depuis 1855 jusqu'en 1911. — Coefficient d'exploitation.	A, 100-101
V ^{bis} .	(Pour mémoire). — Soldes annuels de l'exploitation dans l'hypothèse de l'existence d'un compte courant d'intérêts avec le Trésor, considéré comme banquier du chemin de fer	A, 102
VI.	Recettes brutes de l'exploitation par trains de voyageurs et trains de marchandises (années 1855 à 1911).	A, 104-105
VII.	Amortissements indirects soustraits du capital. — Produits divers encaissés par le département des finances pour compte du chemin de fer (Années 1855 à 1911)	A, 106-107
VIII.	Répartition et encaissement des recettes brutes. Droits constatés et recouvrements effectués . . .	A, 108-109
IX.	Décomposition du compte de premier établissement et de parachèvement du réseau appartenant à l'État, y compris les lignes rachetées. — Frais de parachèvement des lignes exploitées moyennant parts des recettes ou loyer. Années 1900 à 1911. A, 110-111	
X.	Voies et travaux. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 112-113
XI.	Traction et matériel. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 114-115
XII.	Exploitation et recettes. — Résumé des résultats principaux de la dernière période quinquennale (1907-1911) et de la dernière année (1906) de la période précédente	A, 116-117
XIII.	Développement des lignes exploitées à double et à simple voie	A, 118
XIV.	Matériel fixe existant dans les voies au 31 décembre 1911 et 1910.	A, 119
XV.	a. — Profil et courbes des voies principales. — b. Signaux de différents systèmes.	A, 120
XVI.	Relevé des passages à niveau supprimés en 1911 . . .	A, 121
XVII.	Approvisionnements dans les dépôts et à pied d'œuvre, au 31 décembre 1911. — Service des voies et travaux	A, 122

N° XVIII.	Effectif du matériel de traction et de transport.	A, 124-125
» XIX.	Situation de l'effectif du matériel roulant. — Extension et renouvellement	A, 126-127
» XX.	Situation du matériel à voyageurs au point de vue des places offertes	A, 128-129
» XXI.	Situation du matériel pour trains de marchandises au point de vue du tonnage utilisable	A, 150-151
» XXII.	Importance du matériel de traction en 1911	A, 152
» XXII ^{bis} .	Tableau donnant l'accroissement progressif de la puissance et du poids des locomotives, les perfectionnements apportés à celles-ci pour en renforcer la sécurité, ainsi que l'augmentation de leur travail utile	A, 153
» XXIII.	Situation du renouvellement des locomotives et des voitures à vapeur d'après la puissance de traction des moteurs	A, 154
» XXIV.	Balance de renouvellement du matériel de traction et de transport. — Valeur « argent »	A, 155
» XXV.	Achats et consommation de combustibles.	A, 156-157
» XXVI.	Éclairage des stations, ateliers et dépendances	A, 158-159
» XXVII.	Éclairage des trains au gaz riche	A, 159
» XXVIII.	Parcours kilométrique des locomotives de l'État et des locomotives étrangères sur le réseau de l'État. A,	140
» XXIX.	Approvisionnements et matériel en magasin. — Services de la traction et du matériel et de l'exploitation.	A, 141
» XXX.	Progression annuelle du mouvement et de la recette des voyages par abonnements, y compris les abonnements de 15 et de 5 jours	A, 142
» XXXI.	Mouvement et recettes des abonnements de 15 et de 5 jours	A, 145
» XXXII.	Mouvement et recettes des abonnements d'ouvriers. A,	144-145
» XXXIII.	Mouvement général des transports de certaines marchandises, effectués par charges complètes en services intérieur et État vers État, ainsi qu'en services mixtes au départ et à l'arrivée. — Année 1911. A,	146-150
» XXXIV.	Mouvement général de grosses marchandises expédiées et reçues par les stations de l'État Belge en relation de service international. — Année 1911. A,	151-171
» XXXV.	Mouvement des transports de marchandises en transit par la Belgique. — Année 1911	A, 172
» XXXVI.	Mouvement des transports de marchandises en transit par les lignes de l'État. — Année 1911	A, 174-175

N° XIXVII.	Mouvement général des transports de chevaux et de bestiaux, etc., effectués en services intérieur et État vers État, et en services mixtes et internationaux, au départ et à l'arrivée (tarifs directs). — Année 1911	A, 176-177
• XIXVIII.	Mouvement général, en tonnes, des grosses marchandises transportées, pendant l'année 1911, par les chemins de fer de l'État Belge	A, 179-182
• XIXIX.	Relevé, par coupures de distances, du tonnage des grosses marchandises (tarif n° 5, charges complètes), ainsi que du nombre de tonnes-kilomètres. — Année 1911	A, 183
• XL.	Collisions et déraillements de trains. — Accidents de personnes y relatifs. — Réseau exploité par l'État. — Années 1910 et 1911	A, 184-185
• XLI.	Accidents aux personnes dus à d'autres causes qu'à des collisions et à des déraillements de trains. — Année 1911	A, 186-188
• XLII.	Dénombrement des accidents de personnes depuis 1855	A, 190-191
• L.	Diagrammes divers représentant, depuis l'origine, l'accroissement des capitaux consacrés au premier établissement du réseau exploité et le développement du trafic des voyageurs et des grosses marchandises.	

2^e SECTION.

CHEMINS DE FER EXPLOITÉS PAR DES COMPAGNIES.

• XLIII.	Développement des lignes. — Situation au 31 décembre 1911.	A, 192
• XLIV.	Relevé des stations, haltes, points d'arrêt et raccordements industriels. — Situation au 31 décembre 1911.	A, 193
• XLV.	Matériel roulant. — Effectif au 31 décembre 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911	A, 194
• XLVI.	Parcours kilométrique des trains en 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911	A, 195
• XLVII.	Mouvement et recette. — Dépenses et bénéfices de l'exploitation. — Exercice 1911	A, 196-197
• XLVIII.	Personnel. — Effectif au 31 décembre 1911. — Comparaison des années 1910 et 1911.	A, 198-199
• XLIX.	Accidents survenus aux personnes. — Année 1911 — Comparaison des années 1910 et 1911.	A, 200-201

PARTIE B.

POSTES.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

Annexes à consulter.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Service international	B, 3
§ 2. Service intérieur	B, 5

II.

STATISTIQUES DES CORRESPONDANCES.

I et III de la partie B.	§ 1 ^{er} . Mouvement général	B, 4
III	§ 2. Lettres ordinaires	B, 5
III	§ 3. Lettres recommandées	B, 6
II et III	§ 4. Lettres et boîtes avec valeur déclarée	B, 6
III	§ 5. Envois exprès	B, 6

III.

OPÉRATIONS POUR COMPTE DE TIERS.

A. Mandats et bons de poste.

II et III	§ 1 ^{er} . Mandats (service intérieur)	B, 7
II et III	§ 2. Bons de poste	B, 7
II et III	§ 3. Mandats (service international)	B, 7

B. Effets de commerce.

II et III	§ 1 ^{er} . Acceptation	B, 8
II et III	§ 2. Encaissement	B, 8
II et III	C. Coupons d'actions et d'obligations; titres amortis.	B, 8
II et III	D. Quittances (service intérieur)	B, 8
II et III	E. Recouvrements de valeurs de l'étranger.	B, 9
II et III	F. Abonnements aux journaux,	B, 9
	G. Caisses d'épargne, de retraite et d'assurances	B, 9 et 10
II, III et V	H. Permis de pêche	B, 11
	I. Timbrage de papiers et débit de papiers timbrés	B, 11
	J. Paiement des allocations accordées en vertu de l'article 9 de la loi du 10 mai 1900 sur les pensions de vieillesse	B, 11

IV.

BUREAUX DE POSTE ET BOÎTES AUX LETTRES	B, 11
--	-------

V.

DISTRIBUTION ET TRANSMISSION DES CORRESPONDANCES.

	PAGES.
§ 1 ^{er} . Service de distribution	B, 12
§ 2. Service de transmission	B, 12

VI.

PERSONNEL.	B, 13
--------------------	-------

VII.

RÉSULTATS FINANCIERS.

§ 1 ^{er} . Recette.	B, 13
§ 2. Dépense.	B, 13

ANNEXES DE LA PARTIE B.

« I. Mouvement des correspondances, d'après les moyennes fournies par les dénombrements partiels. — Années 1870 à 1914.	B, 16 et 17
» II. Mouvement des valeurs confiées à la poste. — Compa- raison des années 1911 et 1910.	B, 18, 19 et 20
» III. Renseignements statistiques du mouvement postal. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 22 et 23
» IV. Recettes postales de toutes natures. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 24 et 25
» V. Relevé des valeurs postales d'affranchissement vendues. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 24 et 25
» VI. Relevé des permis de pêche délivrés. — Comparaison des années 1911 et 1910	B, 26

PARTIE C.

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES

CHAPITRE 1^{er}

TÉLÉGRAPHES

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

§ 1. Service international	C, 3
§ 2. Service intérieur :	
Instauration d'un service d'abonnements télégraphiques et de location de fils télégraphiques	C, 3 et 4
Nouvelles catégories de télégrammes	C, 4
§ 3. Radiotélégraphie	C, 4 et 5

II.

STATISTIQUE DES CORRESPONDANCES ET DE LEUR PRODUIT

	Pages.
§ 1. Mouvement général et recette	C, 6
a. Télégrammes privés intérieurs	C, 6
b. — — — internationaux	C, 7
§ 2. Télégrammes de service	C, 7
Diagramme représentant le développement de la télégra-	
phie privée depuis l'origine de l'exploitation par l'État.	C, 8

III.

BUREAUX TÉLÉGRAPHIQUES. — DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU. —
 APPAREILS EN SERVICE. — STATISTIQUE DE LA RADIODÉLÉGRAPHIE

§ 1. Bureaux.	C, 9
§ 2. Développement du réseau télégraphique	C, 10
§ 3. Appareils en service	C, 11
§ 4. Raccordements télégraphiques privés au réseau télégra-	
phique de l'État (arrêté royal du 6 novembre 1882).	C, 11
§ 5. Statistique de la radiotélégraphie.	C, 12

CHAPITRE II

TÉLÉPHONES

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

A. Téléphonie locale.	C, 15 et 14
B. Téléphonie à grande distance	C, 14
C. Téléphonie internationale	C, 14
Renseignements statistiques :	
a) Mouvement et recette.	C, 15
b) Diagramme représentant l'accroissement du nombre	
des communications téléphoniques taxées, depuis la	
reprise des principaux réseaux par l'État	C, 16
c) Bureaux centraux téléphoniques	C, 17 et 18
d) Échange des télégrammes par téléphone	C, 19
e) Développement du réseau téléphonique	C, 20
f) Divers	C, 21

CHAPITRE III

TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

I.

PERSONNEL	C, 22
---------------------	-------

II.

RÉSULTATS FINANCIERS

	PAGES
§ 1. Recettes	C, 22
§ 2. Dépenses :	
a) Dépenses ordinaires.	C, 25
b) Dépenses en prestations	C, 24
c) Dépenses de premier établissement	C, 24 et 25
§ 3. Comparaison entre les recettes et les dépenses.	C, 25

ANNEXES DE LA PARTIE C.

I. Répartition, par pays d'échange, des correspondances télégraphiques internationales. — Comparaison des années 1911 et 1910	C, 28 et 29
II. Renseignements divers concernant les correspondances télégraphiques. — Comparaison des années 1911 et 1910.	C, 50
III. Statistique de la radiotélégraphie : Exercices 1902 à 1910. C, 52 et 53	
IV. Tableau donnant des renseignements comparatifs sur le développement du service téléphonique dans chacun des groupes belges en 1911 et en 1910.	C, 54 et 55
V. Tableau récapitulatif et comparatif du mouvement et de la recette (parts belges) de la téléphonie internationale, par pays en relation, pendant les années 1911 et 1910. C, 56	
VI. Tableau comparatif, par réseau ou groupe, des recettes et parts téléphoniques belges encaissées pendant les exercices 1911 et 1910	C, 58 et 59
VII. Tableau indiquant sommairement pour 1911 les résultats des comptes financiers de la téléphonie locale proprement dite	C, 40
VIII. Tableau donnant la répartition des dépenses accumulées de premier établissement et d'extension, par catégories d'installations	C, 41

PARTIE D.

MARINE.

I.

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.

§ 1 ^{er} . Matériel	D, 3
§ 2. Personnel	D, 4

II.

SERVICES D'EXPLOITATION.

Annexes à consulter.

§ 1 ^{er} . Paquebots entre Ostende et Douvres	D, 4	I et II de la partie D.
§ 2. Passage d'eau entre Anvers et la Tête-de-Flandre	D, 6	II

Annexes à consulter

		Pages.
II de la partie D.	§ 5. Passage d'eau entre Anvers et le Pays de Waes	D, 7
II "	§ 4. Pilotage	D, 7
II "	§ 5. Remorque sur la côte de Flandre	D, 7
II "	§ 6. Police maritime	D, 8

III.

SERVICES DIVERS.

II "	§ 1 ^{er} . Phares, fanaux et signaux	D, 8
II "	§ 2. Écoles de navigation	D, 8
II "	§ 3. Surveillance de la pêche dans la mer du Nord et École des mousses	D, 8
II "	§ 4. Sauvetage	D, 9

IV.

II "	RÉSULTATS FINANCIERS	D, 9
------	--------------------------------	------

ANNEXES DE LA PARTIE D.

MARINE.

- N° 1. Paquebots-poste entre Ostende et Douvres. — Mouvement
et recette. — Comparaison des années 1911 et 1910 . . . D, 10
- » II. Recettes et dépenses de la marine. — Subdivision par
service. — Comparaison des années 1911 et 1910 . . . D, 11

PARTIE E.

ÉLECTRICITÉ.

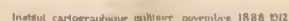
§ 1. Renseignements généraux	E, 5
§ 2. Personnel	E, 4
§ 3. Permissions de voie. — Autorisations accordées	E, 5
§ 4. Approvisionnements et matériel en magasin	E, 5
§ 5. Production de l'énergie électrique et du gaz riche	E, 6
§ 6. Améliorations et innovations introduites dans le service	E, 6
§ 7. Traction électrique	E, 8
§ 8. Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu	E, 8

ANNEXES DE LA PARTIE E.

- N° 1. Arrêté royal du 30 juin 1910 créant la Direction de l'élec-
tricité E, 10
- » II. Prix de revient de l'énergie électrique produite par les
usines de la Direction de l'électricité en 1911 . . . E, 12

N° III.	Éclairage électrique des stations, ateliers et dépendances.	E, 14
" IV.	Exploitation de la ligne vicinale de Mons-Boussu . . .	E, 15
	A. Exploitation et recettes	E, 15
	B. Recettes et dépenses.	E, 16
	C. Consommation d'énergie électrique	E, 17
	D. Contraventions, délits	E, 18
	E. Accidents de personnes en 1911	E, 18
	F. — depuis la mise en exploita-	
	tion	E, 19





S CHEMINS DE FER DE LA BELGIQUE

AU 31 DÉCEMBRE 1911

Administration des chemins de fer de l'Etat

